

## L'AVIATION MILITAIRE

Dès la création de l'Aviation militaire, une escadrille est basée à Biskra dans l'espoir d'entamer la conquête aérienne du Sahara ; le lieutenant Max de Laffargue y effectue le premier vol avec un Farman 50 ch le 17 février 1913. De nombreux vols sont ensuite réalisés, dont un raid de quatre avions vers Tunis en février 1913 et un raid de cinq avions vers le Maroc, qui parcourent 2 900 kilomètres en mai 1914 avant de s'arrêter, au retour, à Géryville. Le matériel ne permet pas encore d'aller vers le grand Sud.

Au début de la première guerre mondiale, des tribus du Sahara Oriental, poussées par la confrérie Sénoussite, s'agitent et s'emparent de plusieurs postes de la frontière algéro-lybienne ; les deux escadrilles basées en Algérie entrent en action, malgré la vétusté de leurs avions, sous le haut-commandement du général Laperrine. Des opérations d'intimidation sont également effectuées dans les Aurès.

Entre-temps, devant la menace que font peser les sous-marins allemands sur les convois alliés, la Marine implante, en 1917, des centres d'hydravions sur la côte, ainsi que deux bases de dirigeables à Oran (La Sénia) et à Alger (Baraki). Le dirigeable Astra-Torrès AT-6, commandé par l'enseigne de vaisseau Denoix, effectue la première traversée aérienne métropole - Algérie le 17 novembre 1917, entre Aubagne et Baraki.

La première traversée par avion est réalisée par le lieutenant Henri Roget (pilote) et le capitaine François Coli (navigateur) qui accomplissent, dans la journée du 26 janvier 1919, le trajet Miramas - Alger - Rosas (Espagne) avec un Bréguet 14.

Les effectifs maintenus en Algérie entre les deux guerres sont relativement restreints, trois groupes du 36<sup>ème</sup> régiment d'Aviation, principalement équipés de Bréguet 14 et Potez 25, sont basés à Alger, Oran et Sétif. En 1923, chaque groupe devient une unité indépendante comprenant tous les services d'une escadre ; cette organisation souple permet à des chefs de valeur d'utiliser au mieux les moyens pour les consacrer à la pénétration saharienne et à la campagne du Maroc (dans la région de Colomb-Béchar).

L'exploration aérienne systématique du Sahara commence en 1931, après un ralentissement causé par une tentative malheureuse qui entraîne la mort du général Laperrine le 5 mars 1920, mais qui permet au commandant Joseph Vuillemin de relier Alger à Dakar en passant par Gao. Des balises sont posées le long des routes, et des abris et des postes de ravitaillement sont implantés sur tout le territoire. Plusieurs pilotes s'élancent, dont les colonels Vuillemin et Weiss, le capitaine Paolacci, les lieutenants Bernard et Piéchon, les sergents Porte, Pradier et Libert. Le Sahara est alors sillonné de toutes parts et les escadrilles militaires se rendent couramment, dès 1933, en AOF où opère le futur général Edmond Jouhaud. L'armée de l'Air (créée en 1933) met au point une méthode de navigation et une infrastructure qui permettent aux nombreux touristes aériens, aux pilotes de raids, aux lignes aériennes et à la «Croisière noire» de traverser le Sahara avec une sécurité quasi absolue.

Lors de la débâcle de juin 1940, de nombreux avions viennent se réfugier sur les aérodromes algériens et l'armée de l'Air se trouve alors renforcée et équipée de matériel relativement récent. Ces avions et leurs équipages sont mis à l'épreuve durant la

malheureuse affaire de Mers-el-Kebir, en juillet 1940, où quelques victoires aériennes sont homologuées contre la Marine anglaise par les Dewoitine 520 et les Curtiss H75A.

Les escadrilles basées en Algérie connaissent encore le combat au cours de quelques escarmouches lors du débarquement anglo-américain du 8 novembre 1942, puis se rangent rapidement au côté des alliés qui les rééquipent en matériel moderne, alors que de nombreux volontaires s'engagent pour devenir navigants en passant par les écoles marocaines, anglaises ou nord-américaines.

L'Algérie devient, durant la deuxième partie de la dernière guerre, un véritable porte-avions au service des armées alliées qui entreprennent les débarquements d'Italie et de Provence, après les campagnes de Tunisie et de Lybie. Les aérodromes servent également de terrains de recueil pour les bombardiers décollant d'Angleterre vers l'Europe continentale. L'infrastructure est considérablement développée et les Ateliers industriels de l'air (AIA) de Maison-Blanche, de Blida et de Boufarik atteignent une grande importance qu'ils conserveront jusqu'en 1962, en révisant, en modifiant ou en construisant du matériel aéronautique.

Après la guerre, le potentiel militaire aérien basé en Algérie est considérablement réduit et les missions ne concernent plus que l'entraînement et les relevés cartographiques. Les moyens photographiques de l'armée de l'Air sont également mis au service de l'archéologie, afin d'établir un inventaire des vestiges antiques.

Le début des opérations militaires, à partir de la fin 1954, mettra en évidence la faiblesse des moyens disponibles localement et, après la mise en oeuvre hâtive d'avions d'entraînement mal armés (Morane-Saulnier 733 et 475, Sipa 111), il faudra attendre plusieurs années pour voir arriver en nombre du matériel adapté aux missions anti-guerrilla : North-American T6 et T28 *Fennec*, Douglas B26 *Invader* et AD4 *Skyraider*. L'Aéronavale participe également aux opérations avec quelques Chance-Vought F4U *Corsaire* et surtout avec ses flottilles d'hélicoptères. L'Aviation légère de l'armée de Terre (ALAT) se développe tout au long du conflit avec ses avions d'observation (Piper L21, Cessna L19, Nord 3400) et ses hélicoptères (Sikorsky H19 et H34, Vertol H21, Bell 47, SE 3130 *Alouette*) qui, joints à ceux de l'armée de l'Air et le Marine, représentent la première utilisation militaire massive de voilures tournantes.