

Ami(e) Internaute,

Ce vingt-troisième diaporama est le premier d'une série sur l'aviation militaire en Algérie de 1912 à 1939. Il concerne également l'Aviation Maritime pendant la Grande Guerre.

Faites le circuler sans restriction !

Merci aux propriétaires des photos dont les noms apparaissent entre parenthèses.

Pour l'histoire de l'aviation en Algérie que je prépare, je recherche des photos, des documents, des récits et des témoignages, merci d'en parler autour de vous.

N'hésitez pas à me demander les diaporamas précédents.

Bien cordialement. Pierre Jarrige.

Jarrige31@orange.fr

<http://www.aviation-algerie.com>



Cette représentation d'un ballon au siège d'Alger en juillet 1830 est une vue d'artiste. Les accessoires de gonflement du ballon captif de Margat, prévu pour participer à l'expédition, ayant mis le feu au bateau qui les transportait.



Dès la création de l'Aviation Militaire, son emploi au Sahara est envisagé. Un escadrille de Henry Farman 50 chevaux est installée à Biskra. Son commandant, le lieutenant Max de Laffargue, y effectue le premier vol le 17 février 1912 et entreprend aussitôt des voyages tout autour de l'oasis vers Touggourt et Ouargla. Quatre avions vont jusqu'à Tunis.

Un raid de Tunis jusqu'à Oujda est entrepris en mai 1914 avec cinq avions (Henry Farman HF 20 de 80 chevaux). Un convoi automobile les précède pour assurer le ravitaillement et les dépannages. Quatre avions parviennent à rejoindre Oujda en parcourant 3 000 km en 43 heures de vol.

Le 4 août 1914, le conflit débute en Algérie avec le bombardement de Bône et Philippeville par des croiseurs allemands. Des tribus sénoussites attaquent les postes de la frontière tuniso-lybienne puis les troubles s'étendent au Sahara (avec l'assassinat du père De Foucauld à Tamanrasset le 1^{er} décembre 1916) et dans le Sud-Constantinois.

Le général Laperrine est rappelé du Front en février 1917. Aussitôt des vols d'intimidation sont effectués sur l'Aurès par l'escadrille F 546 (avions Farman F-41) et de grands voyages sont entrepris dans le Nord-Sahara et toute l'Algérie pour défricher les futurs aérodromes et définir les conditions de vol en milieu désertique.

La création de l'escadrille *Saharienne* F 547 à Ouargla est suivie par celles des escadrilles VR 548 et VR 549 fin 1918.

Le voyage remarquable de trois Farman de Ouargla à In-Salah et retour en mars 1918 passe inaperçu dans la tourmente de la Grande Guerre et, en janvier 1919, les anciens Farman poussent leur chant du cygne en participant à une reconnaissance mixte autos-avions de Ouargla à Colomb-Béchar. Deux avions seulement parviennent à boucler le circuit. Il est temps que les Breguet 14 viennent relever les valeureux Farman.

*BISKRA. — Lieutenant De Lafargue Chef du Centre d'Aviation Militaire,
passant au-dessus de l'Oasis.*



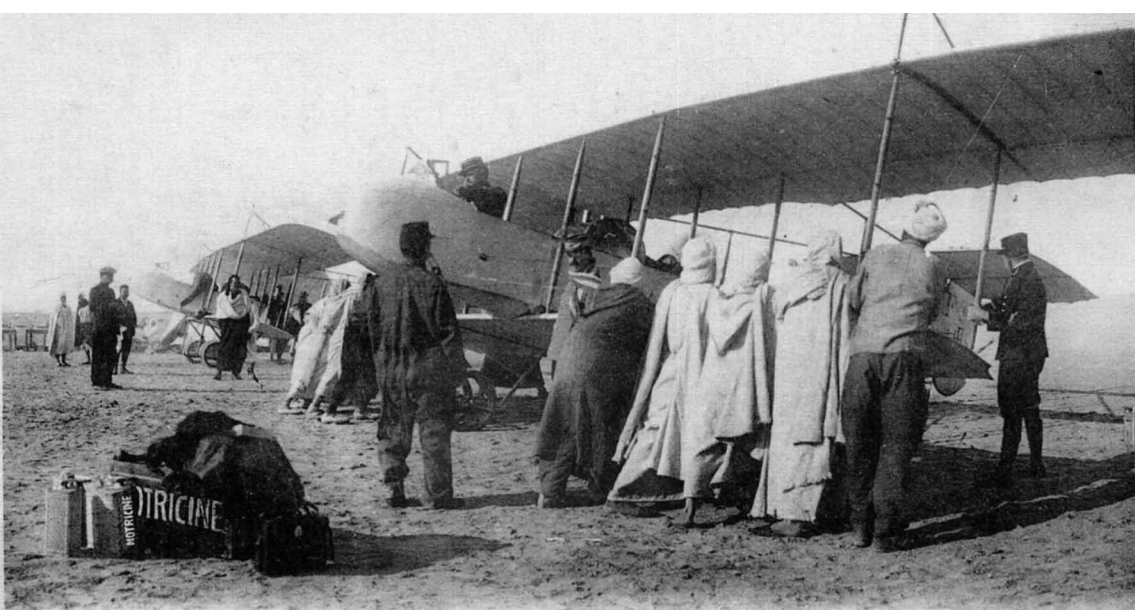
Max Lafargue



Le Lt Max de Lafargue qui a réalisé le premier vol militaire à Biskra le 17 février 1912, avec un Farman

Le Lt Cheutin en Farman, à Biskra en 1912 (SHD)





L'Aviation en Afrique du Nord

L'Escadrille Aérienne de Biskra à l'Étape de Tozeur - Photo prise le 27 Février 1913

Le Petit Journal

ADMINISTRATION
41, rue Lafayette, 61
Les manuscrits ne sont pas rendus
On publie sans frais
tous les articles de presse

5 CENT. SUPPLÉMENT ILLUSTRÉ 5 CENT. ABONNEMENTS

24^{ème} Année — 66 — Numéro 1.155

50 CENT. LE NUMÉRO
FRANCE 10 FR. PAR AN
ÉTRANGER 12 FR. PAR AN

SENE ET SEINE-ET-OISE. 20 N. 10 N. 10
DEPARTEMENTS. 20 N. 10 N. 10
ÉTRANGER. 20 N. 10 N. 10

1913
DIMANCHE 5 JANVIER 1913



LA « SAUTERELLE »

Traineau saharien qui vient de conduire le général Bailloud de Biskra à Touggourt

La Sauterelle du soldat Dewoitine

En 1913, le futur constructeur Emile Dewoitine, soldat de l'escadrille de Biskra, construit un étrange engin avec un moteur et des roues d'avion, dans le but d'assurer des liaisons rapides au Sahara.

Il parviendra à relier Biskra à Touggourt et El-Oued en transportant le Gal Bailloud, cdt le 20ème Corps, qui sera par la suite un grand promoteur de l'aviation avant de décéder des suites d'un accident d'avion le 1^{er} juillet 1921 (Jean-Luc Bonnery)







Mai 1914, escale au cours du voyage Tunis-Oujda



Les voyages de l'escadrille F 546



Du 4 juin au 16 septembre 1917, l'escadrille F 546, au départ de Biskra, atteint Boufarik puis rejoint Tlemcen par Orléansville et Mascara. Elle rayonne ensuite jusqu'à Méchéria et Nemours et survole la frontière marocaine. Elle revient par Blida, stationne à Bouira d'où elle effectue des vols vers Bougie, Aumale et Aïn-Boucif et survole à plusieurs reprises la Kabylie avant de se diriger vers Sétif et Aïn-M'Lila. Elle poursuit jusqu'à Guelma, d'où elle rayonne vers Bône et Souk-Ahras en survolant longuement le Nord-Constantinois. Elle revient enfin à Biskra par Batna.

Ce raid, véritable croisière impériale, consacre l'Aviation militaire en Algérie. Avec des avions vétustes, abandonnés depuis longtemps sur le Front, l'escadrille a parcouru un chemin considérable en survolant les massifs montagneux et en affrontant des températures extrêmes. Elle a créé de nombreux aérodromes, ramené une moisson de photographies et mis en évidence les possibilités offertes par l'aviation comme moyen de reconnaissance et comme force de dissuasion.

L'insigne de la F 546, rapace noir sur losange jaune, sera repris par l'escadrille de réservistes

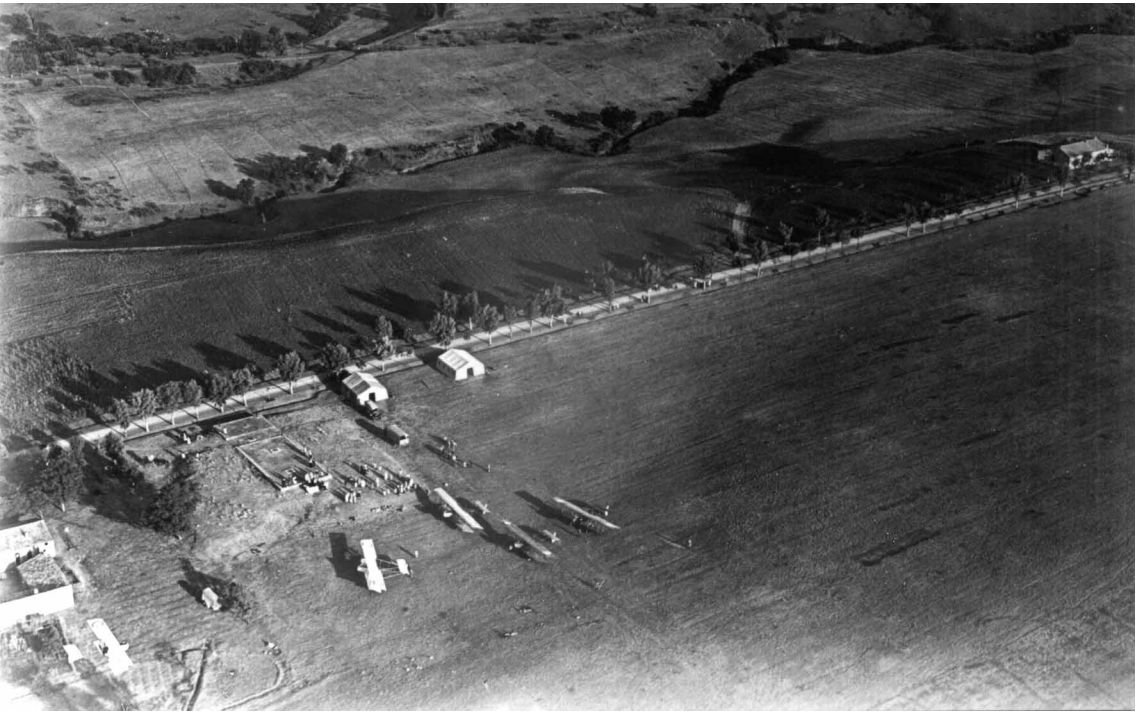


L'escadrille F 546 à Biskra en 1917 (Alain Gibergues)



Accident d'un Farman de l'escadrille F 546 (Alain Gibergues)

L'escadrille F 546 à Bouira (Alain Gibergues)





Sétif en 1917 par l'escadrille F 546 (Alain Gibergues)



Batna en 1917 par l'escadrille F 546 (Alain Gibergues)

Guelma en 1917 par l'escadrille F 546 (Alain Gibergues)



Bône en 1917 par l'escadrille F 546 (Alain Gibergues)





Tlemcen en 1917 par l'escadrille F 546 (Alain Gibergues)

Le Bœuf et de Chattenay - Drame dans le Grand Erg



Le monument où a été retrouvé l'avion (JC Humbert)

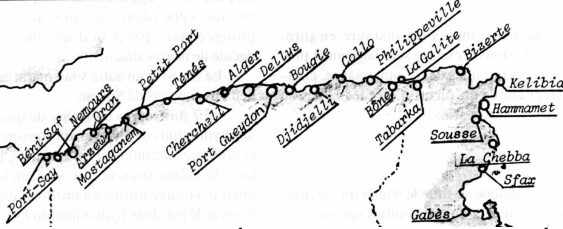
Le 15 septembre 1916, le LCI Le Bœuf et le SL pilote de Chattenay, décollent de Foug-Tataouine en Farman F-41 (escadrille F-541) pour bombarder Nalout, à la frontière tripolitaine. L'avion n'est retrouvé que le 10 janvier 1917, posé normalement, en Algérie, près de la frontière. Les restes de Le Bœuf sont retrouvés le 5 janvier 1918 et ceux de Chattenay le 17 février 1919, tous deux en Algérie, à une vingtaine de km de l'épave. On ne saura jamais pourquoi l'avion a fait route ouest-sud-ouest au lieu de rentrer vers le nord après le bombardement, ni pourquoi les deux hommes ont continué à pied vers l'ouest, en s'enfonçant dans le Grand Erg. Par la suite, Bir-Kecira sera nommé Bordj Le Bœuf.

○ : Sur la carte, la région où ont été retrouvés l'avion et les deux corps.



Le Bell d'André Morel où a été retrouvé le corps de Le Bœuf

Aviation Maritime



Au début du conflit, l'Aviation Maritime dispose d'une quinzaine d'hydravions. Elle terminera la guerre avec près de 600 pilotes et 1300 hydravions.

Les principales missions de l'Aviation Maritime sont : surveillance des accès aux ports, escortes de convois, reconnaissances, recherches des mines et lutte antisousmarine. Pour assurer ces missions, les côtes océaniques et méditerranéennes sont couvertes par trente-cinq CAM (Centre d'Aviation Maritime) rassemblant chacun une douzaine d'hydravions et trente Postes de Combat (détachés des Centres), plus des Centres de Relâche non occupés en permanence.

En Algérie sont créés, à partir d'avril 1916 et d'ouest en est, les CAM d'Oran, Arzew, Alger, Djidjelli et Bône dont dépendent plusieurs Postes de Combat et Centres de relâche selon la carte ci-dessus dressée par l'ARDHAN (à droite : insigne de l'Aviation Maritime et brevet de pilote d'hydravions).

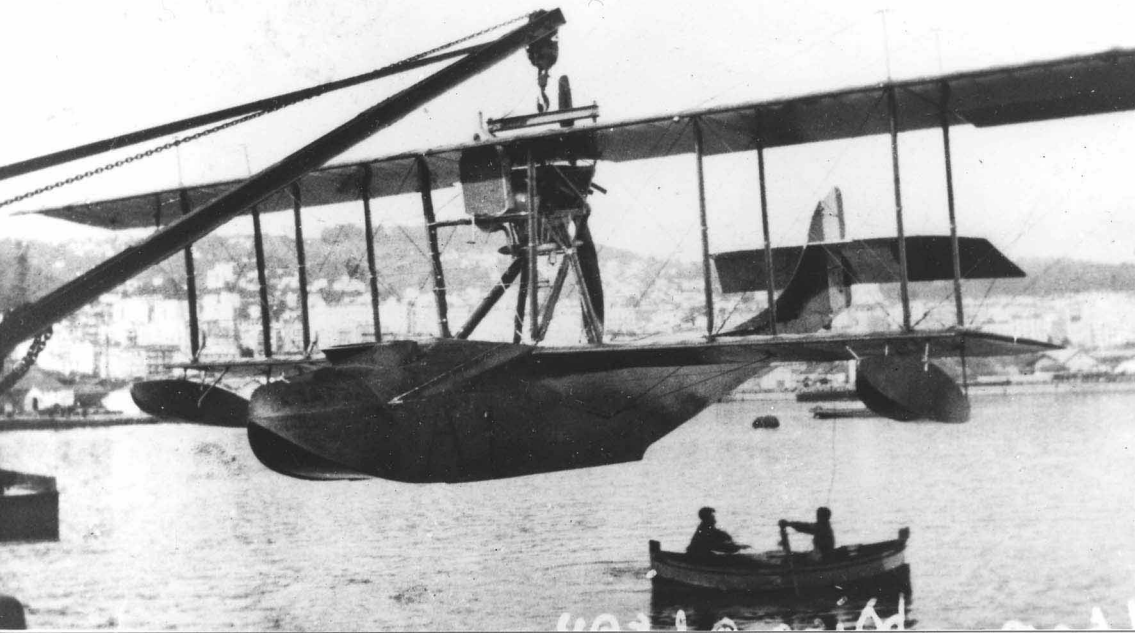
Les hydravions jouent un rôle essentiel dans la détection des mines. S'ils sont peu efficaces contre les sous-marins ennemis, ils les obligent cependant à plonger et les dissuadent d'attaquer les convois. Les vols sur ces hydravions aux moteurs peu fiables, sur une mer souvent hostile et sans TSF, demandent du courage aux équipages et se terminent trop souvent par un amerrissage forcé et une attente plus ou moins longue et incertaine des secours.

Merci à l'ARDHAN (Association pour la Recherche de Documentation sur l'Histoire de l'Aéronautique Navale) et à ses auteurs et historiens Robert Feuillois et Lucien Morareau pour leur contribution. Pour tout savoir sur l'Aviation Maritime, consultez le site de l'ARDHAN : www.aeronavale.org



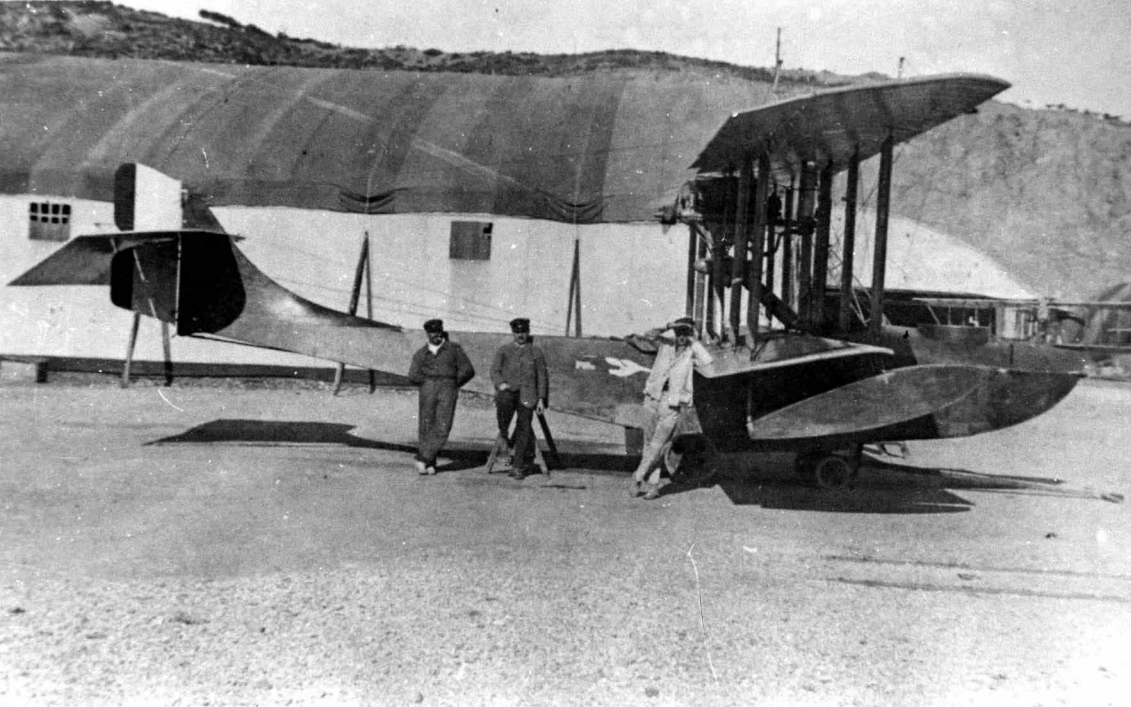
Le Centre d' Aviation Maritime dans le port d' Alger en 1918, devant le Champ-de-Manœuvre, avec un hangar encore en construction (ARDHAN)

Mise à l'eau d'un hydravion Donnet-Denhaut 150 chevaux au CAM d'Alger en 1918 (ARDHAN)



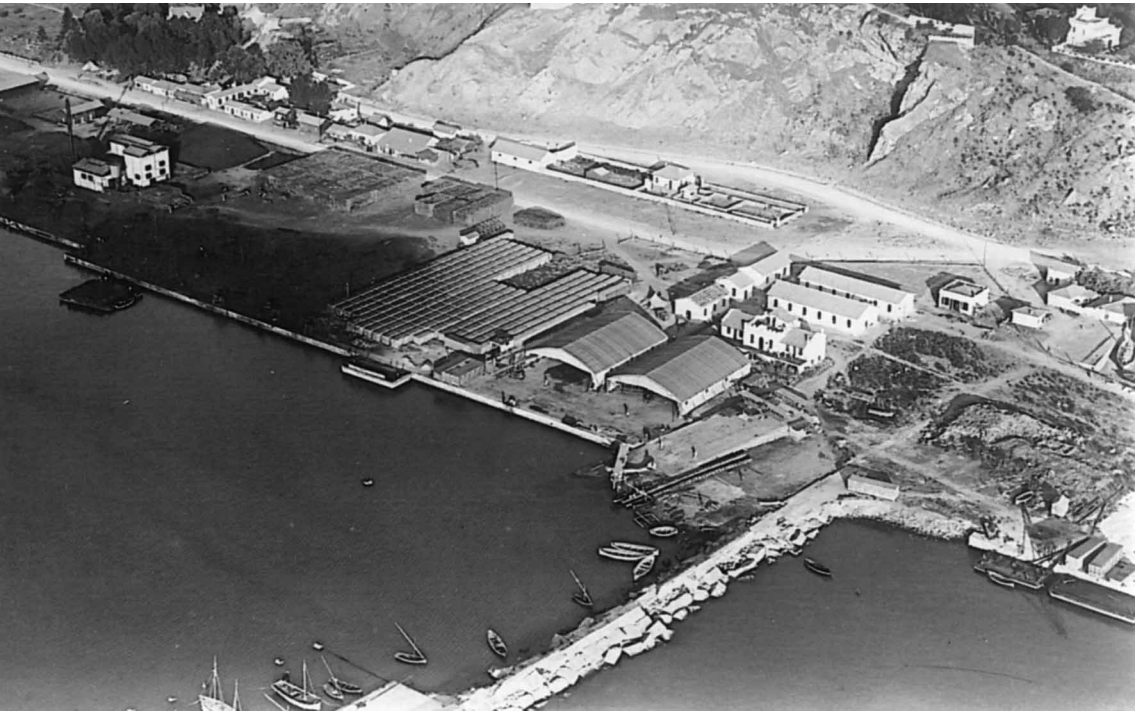


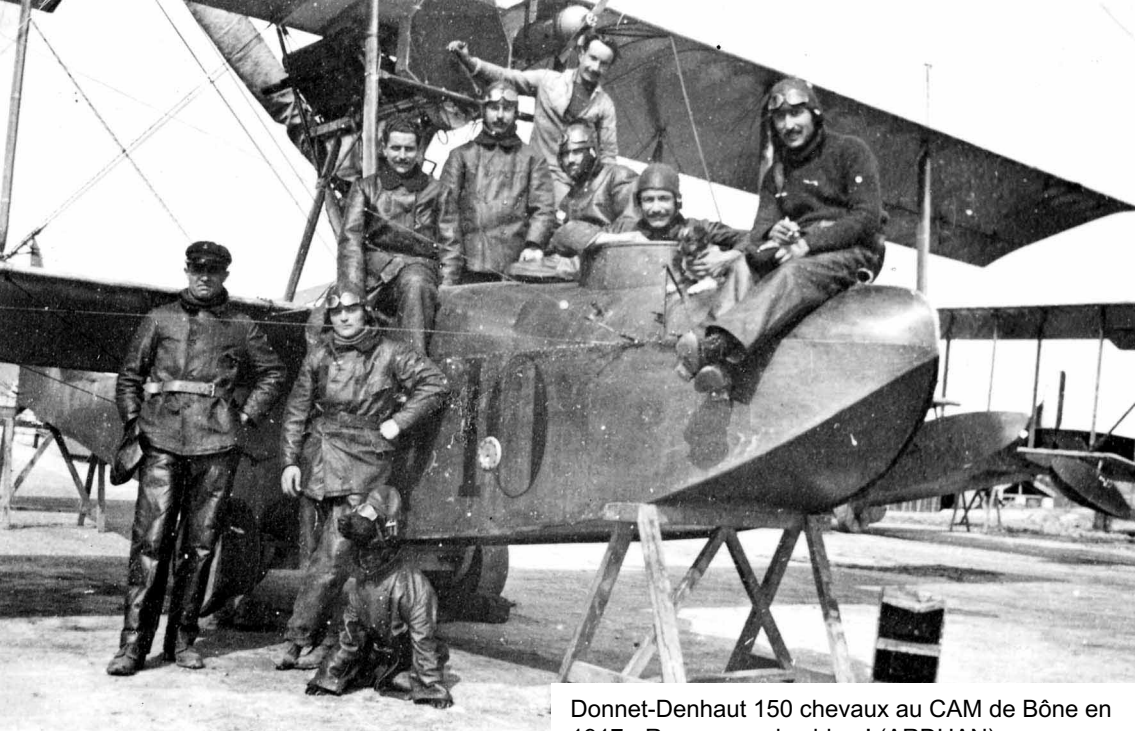
Le Centre d' Aviation Maritime d' Arzew en 1918 (ARDHAN)



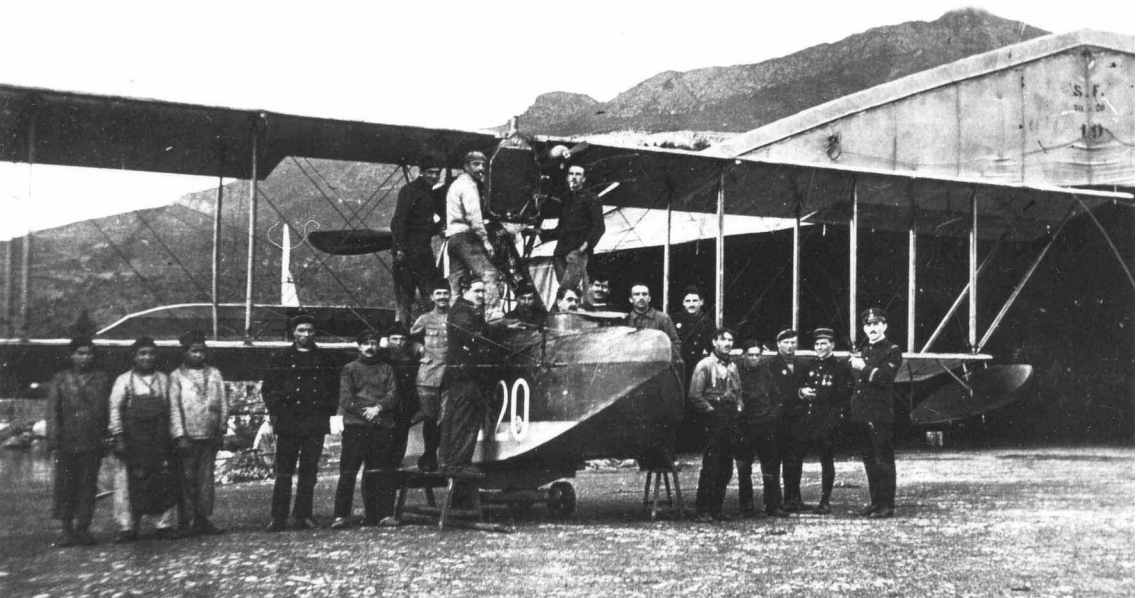
Un Donnet-Denhaut 150 chevaux au Centre d' Aviation Maritime d' Arzew en 1918 (ARDHAN)

Le Centre d' Aviation Maritime de Bône en 1918 (ARDHAN)

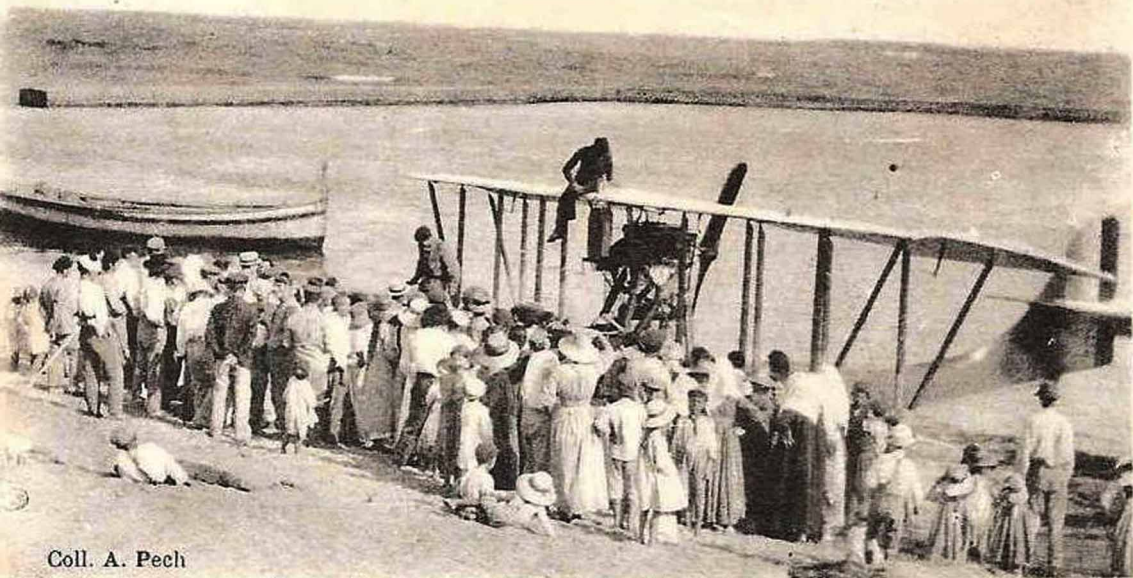




Donnet-Denhaut 150 chevaux au CAM de Bône en 1917 - Remarquez le chien ! (ARDHAN)



Donnet-Denhaut 200 chevaux au Poste de Combat de Bougie en 1918 (ARDHAN)

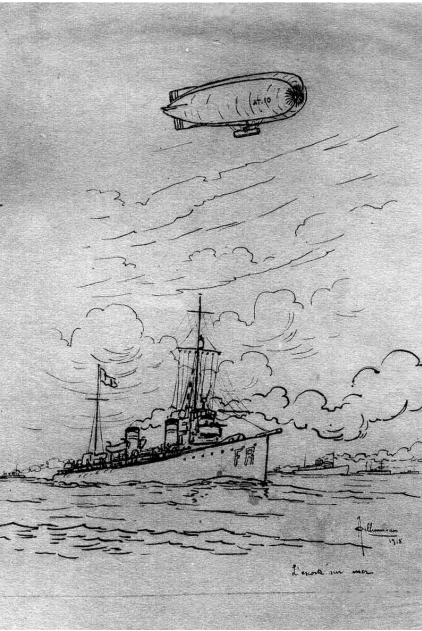


Coll. A. Pech

10 Bou-Haroun-sur-Mer — Hydravion dans le Port - Pilotes inspectant leur appareil



AEROSTATION MARITIME



L'autonomie réduite des hydravions ne permettant pas d'assurer une permanence sur les convois pour la surveillance antimine et antisousmarine, la Marine est appelée à développer l'utilisation des dirigeables et à créer plusieurs Centres le long des côtes océaniques et méditerranéennes.

Après le Centre de Bizerte, sont créés les Centres de Baraki, à une quinzaine de km au sud d'Alger, et de La Sénia.

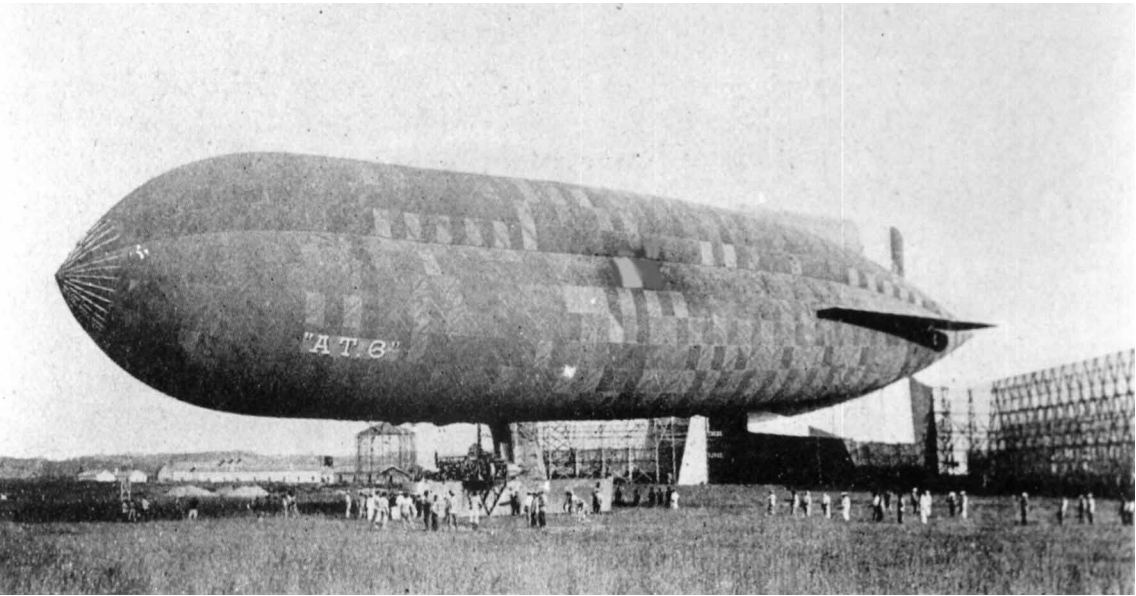
Un premier dirigeable, l'Astra-Torrès AT-6, arrive à Baraki le 17 novembre 1917 en provenance d'Aubagne en 10 h 35 de vol, favorisé par le mistral. Il réalise ainsi la première liaison aérienne entre la métropole et l'Algérie.

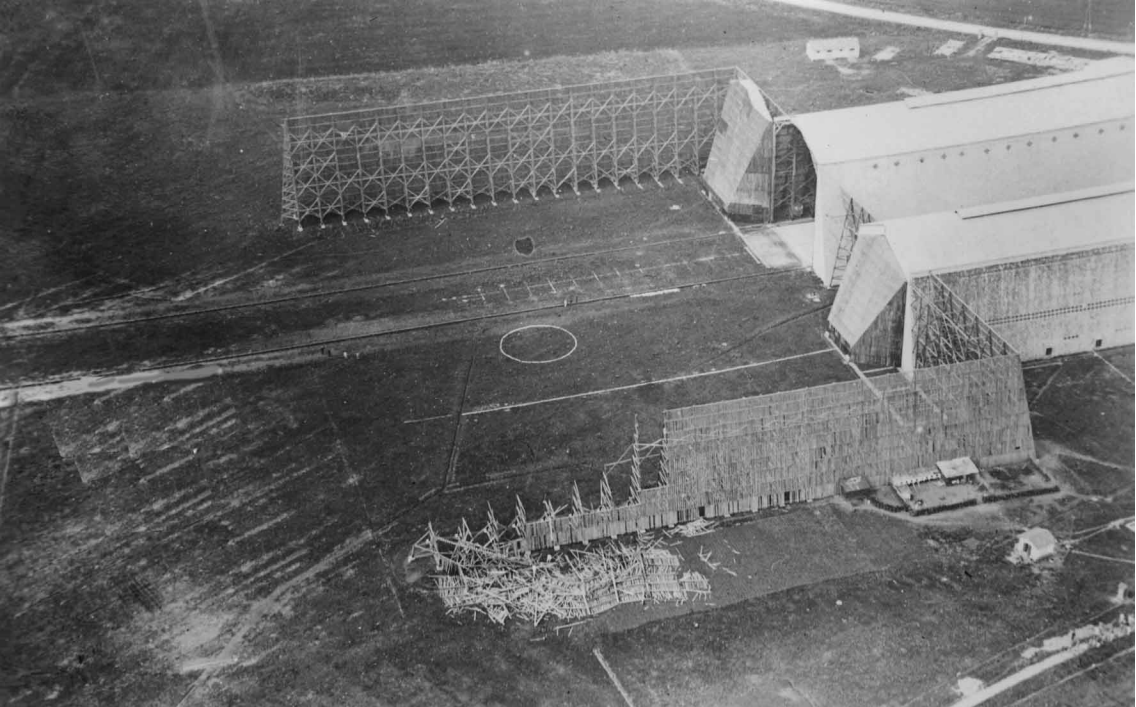
Le 6 février 1918, le dirigeable Zodiac ZD-1 arrive à La Sénia, après avoir transité à Baraki.

Les dirigeables ont été d'une grande utilité par leur effet dissuasif sur les sous-marins, malgré leur armement de faible efficacité. En contrepartie, ce sont des aéronefs fragiles qui demandent des installations coûteuses. Ils sont très dépendants des conditions météorologiques et peuvent devenir incontrôlables. A cela, s'ajoute le risque d'incendie de l'hydrogène qui assure leur sustentation.

Le 17 novembre 1917, l'Astra-Torrès AT-6, qui vient de traverser la Méditerranée pour la première fois, arrive à Baraki (*L'Afrique du Nord Illustrée*)

Caractéristiques : longueur 71 m, largeur : 15 m, hauteur : 20 m, volume : 6 700 m³, moteurs : deux Hispano-Suiza 150 ch, vitesse : 74 km/h, équipage : 5 hommes, autonomie : 13 h 30 à vitesse maximale et 27 h à vitesse de croisière. Les dirigeables Zodiac ont des caractéristiques semblables.



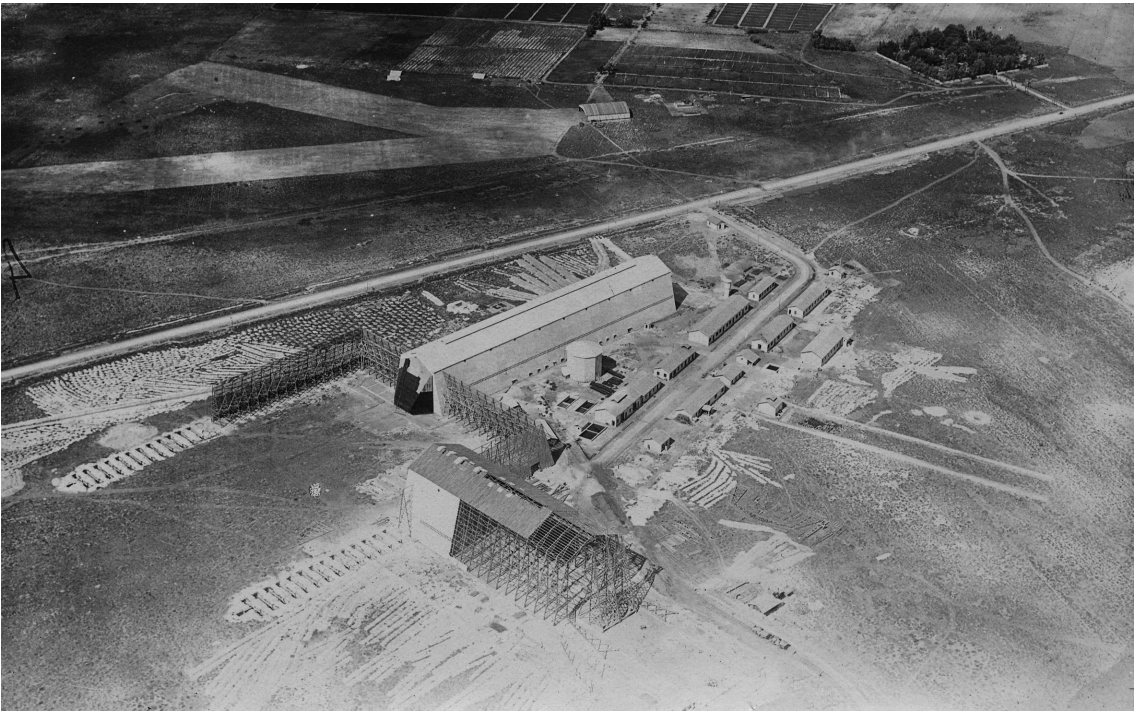


En 1917, construction du hangar et des avant-ports à Baraki (ARDHAN)



Les installations de Baraki et un dirigeable en 1918 (ARDHAN)

Construction des hangars à dirigeables à Oran-La Sénia en 1917 (ARDHAN)





En haut, les hangars à dirigeables de La Sénia au nord de l'aérodrome. Ils seront démontés vers 1930 (SHD)



Dernière diapositive

Accident de l'AT-2 à La Sénia le 15 juillet 1918, en entrant dans le hangar (ARDHAN)