

Infrastructure saharienne

Ami(e) Internaute,

Ce vingt-quatrième diaporama est le deuxième d'une série sur l'Aviation Militaire en Algérie de 1912 à 1939. Il concerne l'infrastructure saharienne. 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>

Infrastructure saharienne



L'aménagement et la mise en valeur du Sahara figurent parmi les plus belles œuvres de la France en Outre-Mer. L'avion a été un des instruments essentiels de cette mise en valeur, en étant toujours précédé par le chameau, la voiture et le camion.

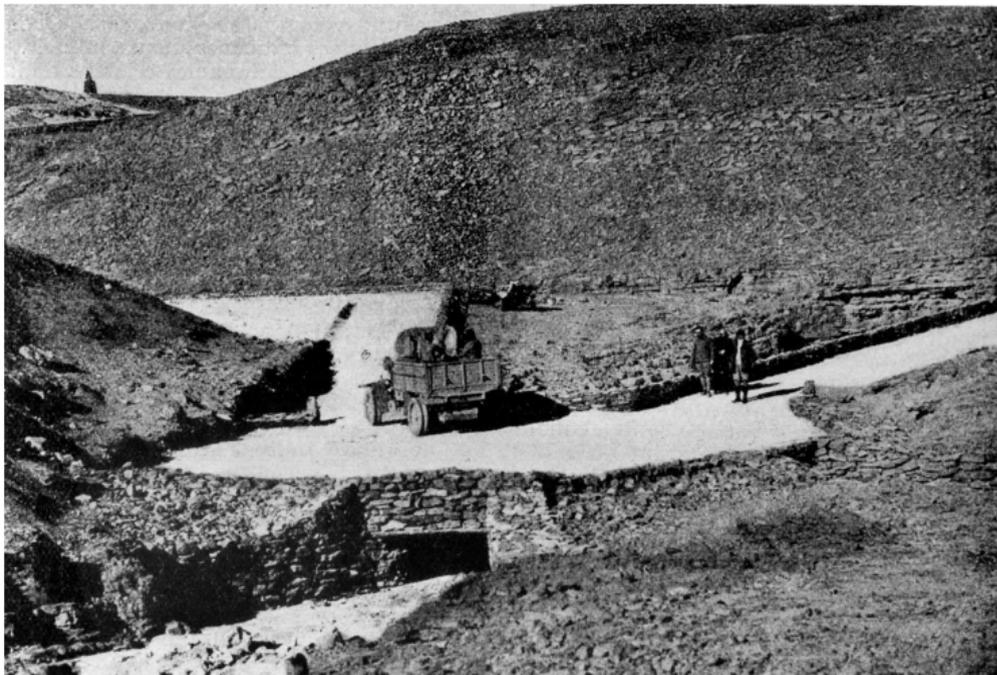
Les trois principaux axes de circulation, ci-contre, ont été équipés pour le service de la circulation aérienne et terrestre avec la consigne, pour les avions, de ne pas s'éloigner des routes balisées.

A partir de 1929, l'Aviation Militaire met en place le balisage avec des équipes itinérantes chargées de la pose de la signalisation, ainsi que du ravitaillement en eau, essence, huile et pièces détachées des postes de secours. Ainsi, chaque année, des équipes partent pour des campagnes minutieusement préparées.

En même temps, les aérodromes importants sont équipés de hangars et des alvéoles de protection sont construites sur les terrains secondaires et de secours. Un réseau de radio et de stations météorologiques est mis en place.

Ce travail remarquable a été réalisé au prix d'efforts considérables et avec des moyens relativement réduits. Il a amené à une organisation parfaitement au point qui a permis d'assurer la sécurité quasi totale de la navigation aérienne au Sahara pour les vols militaires comme pour les vols commerciaux ou touristiques.

L'embuscade d' Aïn-Guettara



Le sinistre défilé mène du Tiddikelt au Tadémaït par une dénivellation de 700 mètres sur quelques Km, est marqué par le *Signal Bousquet* (en haut à gauche) où est mort de soif le Sgt Bousquet. Dans ces gorges, le Sgt Chapuis a construit une route à l'aide de ses Chaamba et de quelques outils. Sur la route, à gauche, les restes d'une camionnette de Fondet (Léon Souguenet)

En août 1917, l'escadrille 547 est à Ouargla et doit aménager des aérodromes avec ateliers et dépôts de carburant à Inifel et In-Salah. Le 29 janvier 1918, le lieutenant aviateur Fondet part pour cette mission avec deux camionnettes et un détachement composé d'un lieutenant et de huit sous-officiers et soldats ainsi qu'un guide chaambi. Le 1er février, à 200 km au nord d'In-Salah, le convoi tombe dans une embuscade dans les gorges d'Aïn-Guettara. Les dix Français et leur guide sont massacrés par des Touareg ajjers, ainsi que les huit gardes chaamba stationnés au puits prévu pour l'escale.



Les distances sont énormes. Une heure d'avion = deux jours de camion ou une semaine de caravane. Mais l'avion doit trouver à l'arrivée un abri, de l'essence et de l'huile et une station de radio pour l'étape suivante (Pierre Lapeyre, Jean Studer)

TANEZROUFT

REGGAN 140K

BIDON V 654K

TESSALIT 930K

GAO 1508K

PALMERAIES

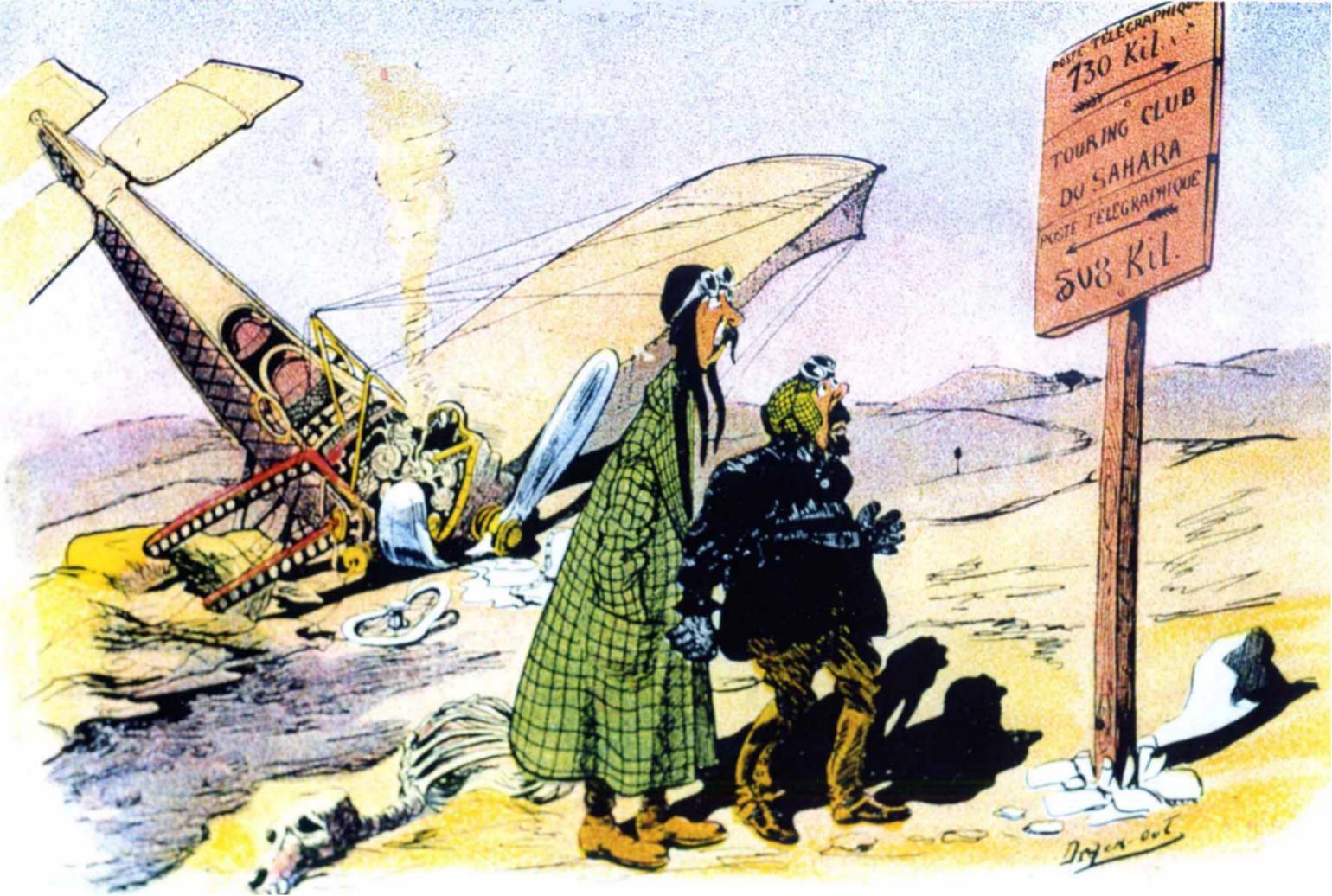
TAMENTIT 14K

ZAOUÏT-KOUNTA BOK

SALI 120K

REGGAN 163K

Panneau indicateur à Adrar (Claude Aubrejac)



POSTE TELEGRAPHIQUE
730 Kil. →
TOURING CLUB
DU SAHARA
POSTE TELEGRAPHIQUE
← 508 Kil.

Dreyer oul



Naissance de Bidon 5

En février 1926, le lieutenant aviateur Georges Estienne, au cours d'une permission alors qu'il est au service technique à Villacoublay, remonte vers le nord à partir de Tessalit (près d'Aguelock) avec deux Renault six roues pour baliser la route du Tanezrouft tout le long de 1 000 km sans repères et complètement dépourvus d'eau.

Il installe, pour le compte de la Compagnie générale transsaharienne, 16 dépôts distants de 50 km entre Tessalit et Reggan en enfouissant une réserve d'eau en fûts. Les relais sont signalés par des bidons et le cinquième, au milieu de nulle part, baptisé Bidon 5, deviendra plus célèbre que beaucoup de capitales.

Georges Estienne équipera ensuite de la ligne du Hoggar pour le compte de la Société algérienne des transports tropicaux.

Ces deux routes seront par la suite balisées, aménagées et entretenues par l'Aviation Militaire.

La CGT et de la SATT accueillent les voyageurs terrestres et aériens dans leurs hôtels et bordjs installés le long de leurs lignes d'autocars et assurent les secours éventuels.

Ci-contre, une balise Estienne (Jacques Gandini)

Mission de balisage



De décembre 1935 à mars 1936, le sergent Studer, de l'armée de l'Air, a été chargé de la mission de restaurer le balisage en place et de l'améliorer.

Il est parti d'Alger avec trois camionnettes Laffly pour un immense voyage de 7 000 km : col de Sakamodi, gorges d'El-Kantara, Biskra, Touggourt, Ouargla, Fort-Lallemand, Gassi-Touil, Bel-Guebbour, Fort-Flatters, circuit autour de Fort-Flatters, In-Amguel, Tamanrasset, remontée par In-Salah, Adrar, El-Goléa, Laghouat, Bou-Saâda, Teniet-el-Haad, Médéa, gorges de La Chiffa puis Alger.

Merci au colonel Nicolas Studer de nous avoir fait connaître les albums des photos que son père, le sergent Jean Studer, a ramenées de cette formidable mission.

Le panneau ci-contre est signé Sgt Studer Aviation 2.1936 (Jean Studer)



Deux des trois camionnettes en cours de chargement à Ouargla, avant le départ pour le Grand Sud en décembre 1935 (Jean Studer)



La camionnette ensablée – Insolite : la casquette d'aviateur ! (Jean Studer)

Après le sable, les pierres (Jean Studer)



Et même l'eau ! (Jean Studer)



Lâcher de pigeons voyageur à 75 km de Ouargla pour signaler la position (Jean Studer)





Tourisme saharien (Jean Studer)



...repas avec un cuissot de gazelle (Jean Studer)



La mission retrouve les restes d'une caravane naufragée, étirés sur 50 km. Il arrive que des caravanes entières soient anéanties, perdues dans le désert (Jean Studer)





Rencontre avec le Gal Armengaud, Cdt la 5^{ème} RA, sur la piste de Fort-Lallemand (Jean Studer)



Rencontre du camion de ravitaillement Renault - 7 500 l d' essence, 20 t de poids total (Jean Studer)



L'essence d'avion arrive à Fort-Lallemand...



...puis elle est livrée au Potez 25 par le vaisseau du désert transformé en pétrolier (Jean Studer)

Montage d'un panneau indicateur (Jean Studer)





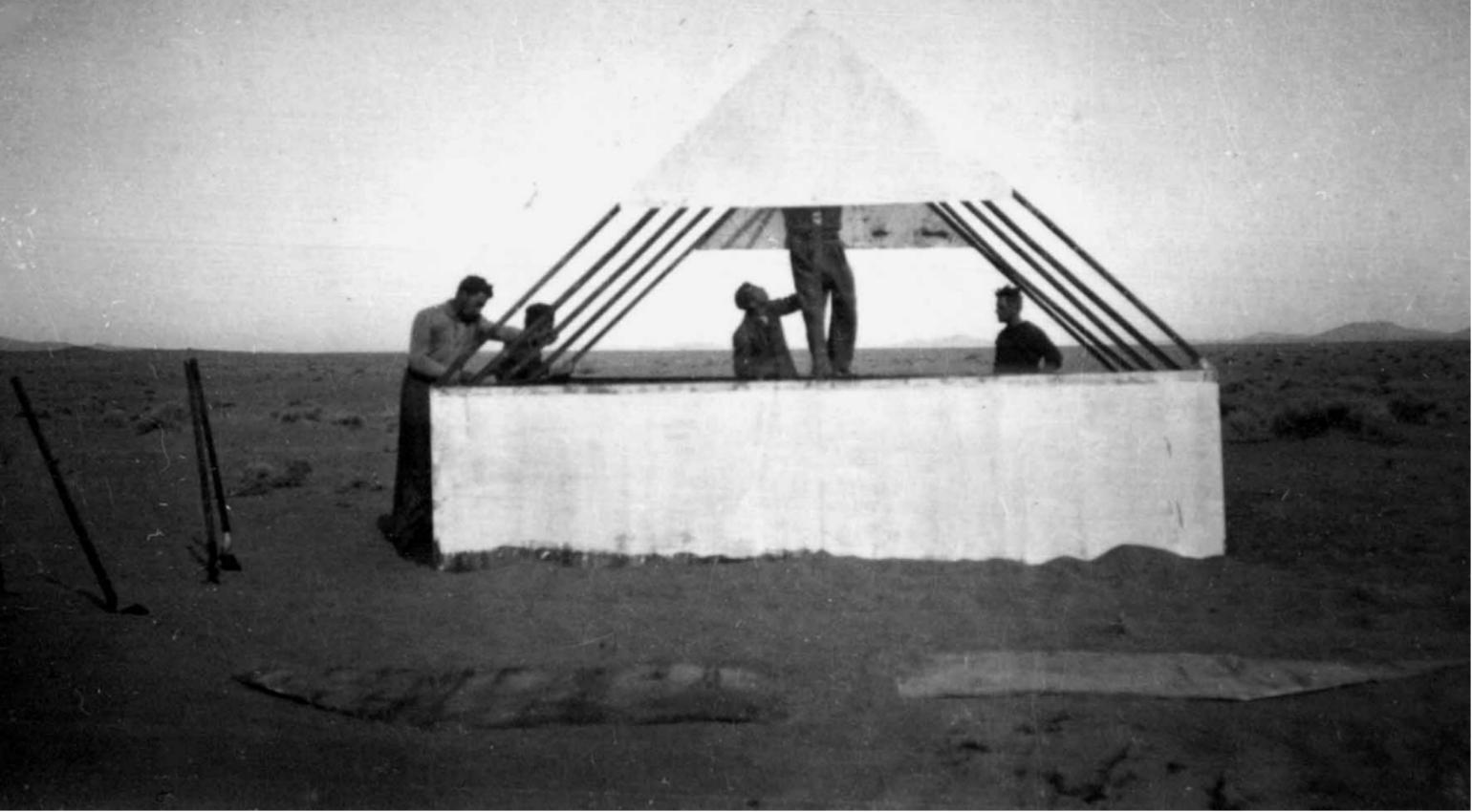
Pose d'un panneau indicateur à l'intention des avions. La consigne aux pilotes était de suivre les pistes à 200 m de hauteur (Jean Studer)



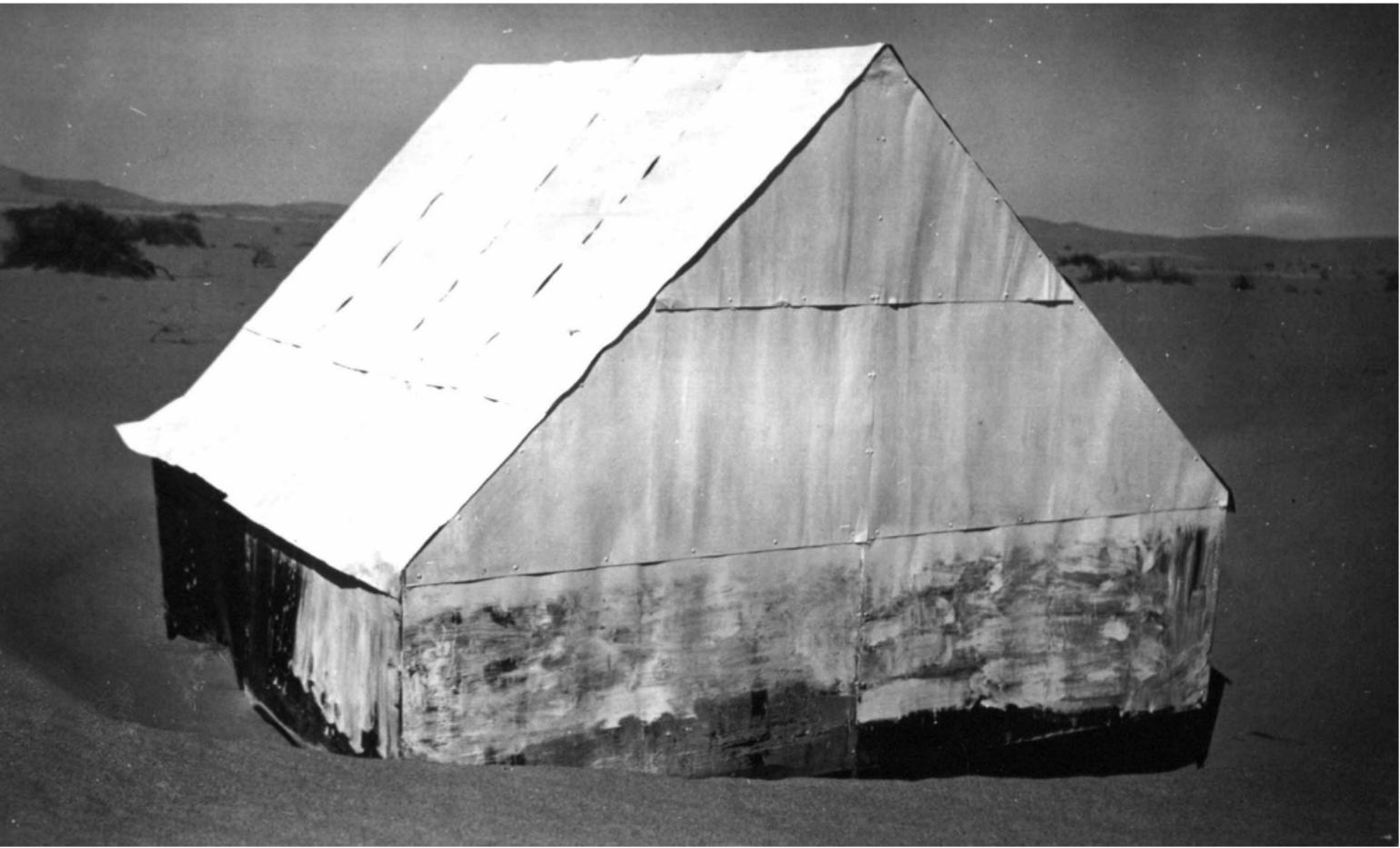
AMGUID



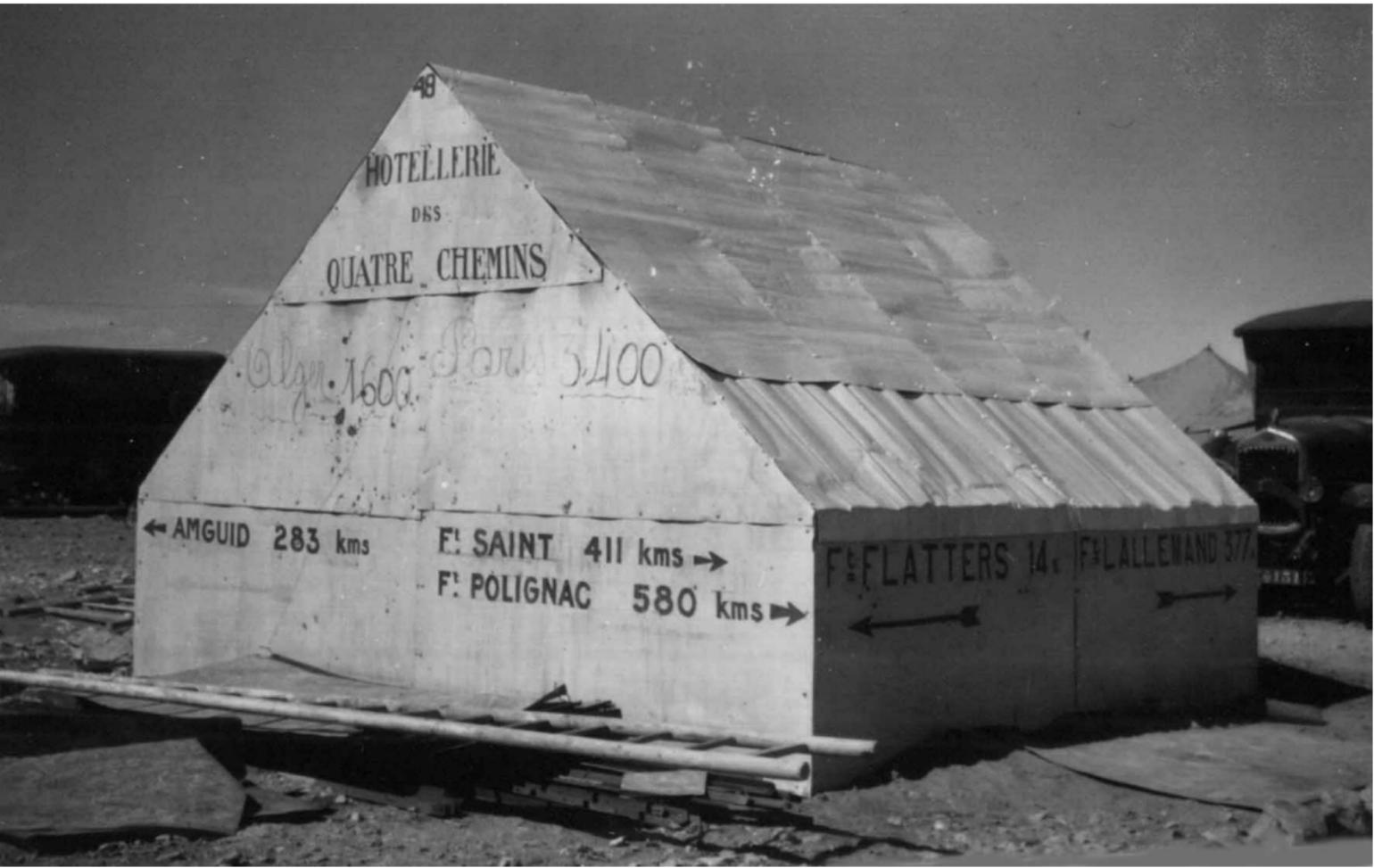
Montage d'une balise. Différents modèles de balises ont été installés de 1929 à 1935, avec des modifications pour améliorer leur visibilité et diminuer leur poids. Ces balises sont placées en bordure des pistes, en principe tous les 10 km (Jean Studer)



Les balises anciennes doivent être désensablées et souvent remises en état, car des camionneurs peu scrupuleux utilisent les tôles et les cornières pour réparer leurs véhicules ! (Jean Studer)



D' autre sont personnalisées ! (Jean Studer)



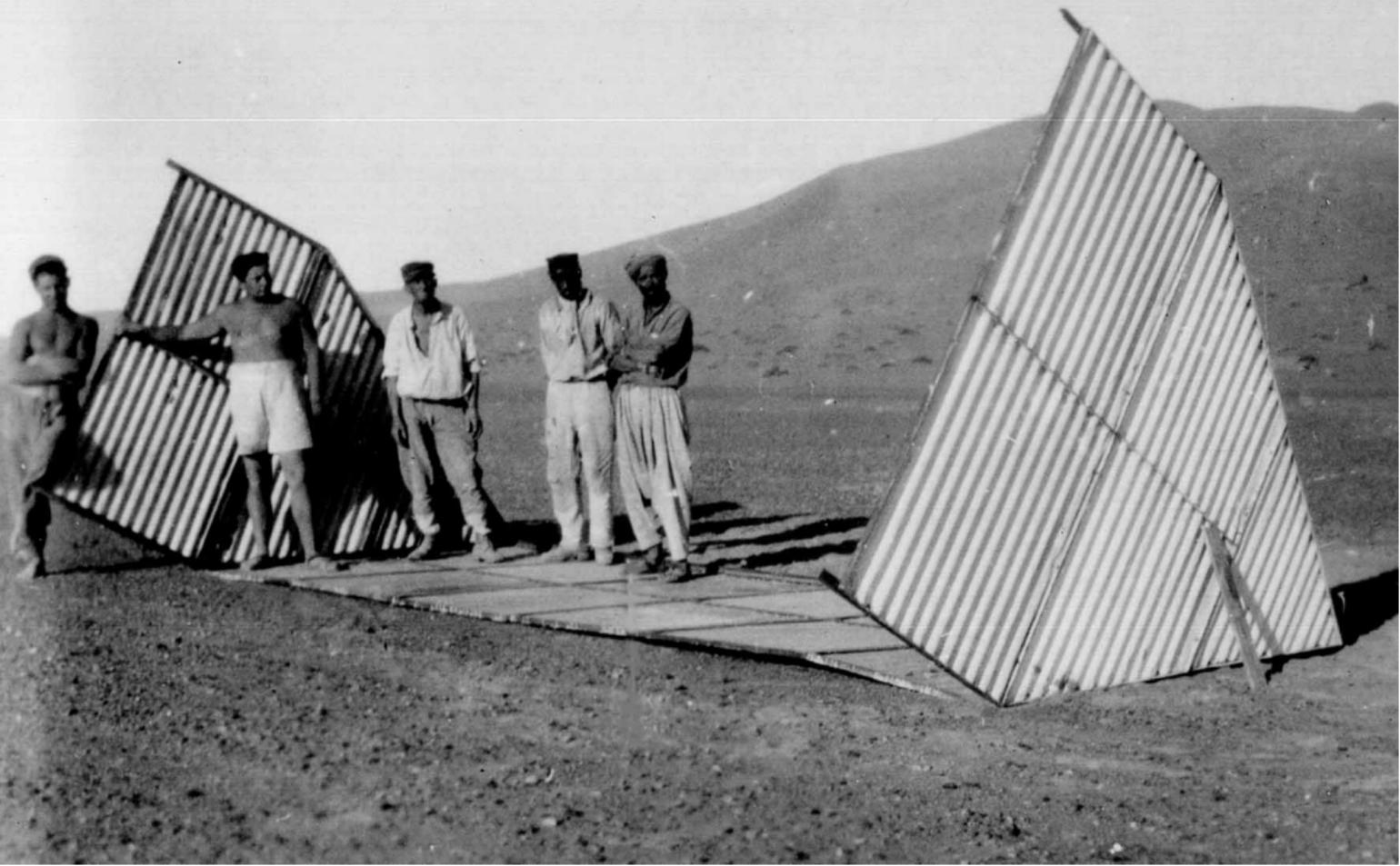
L' équipe de balisage du Lt Schneider dans l' ouest du Sahara, sur la ligne du Tanezrouft en 1935. Le Lt Schneider a été le principal artisan de la mise en place du balisage dans tout le Sahara. Il sera le premier pilote abattu de la 2^{ème} Guerre Mondiale, le 20 septembre 1939 (Marc Lusardy)



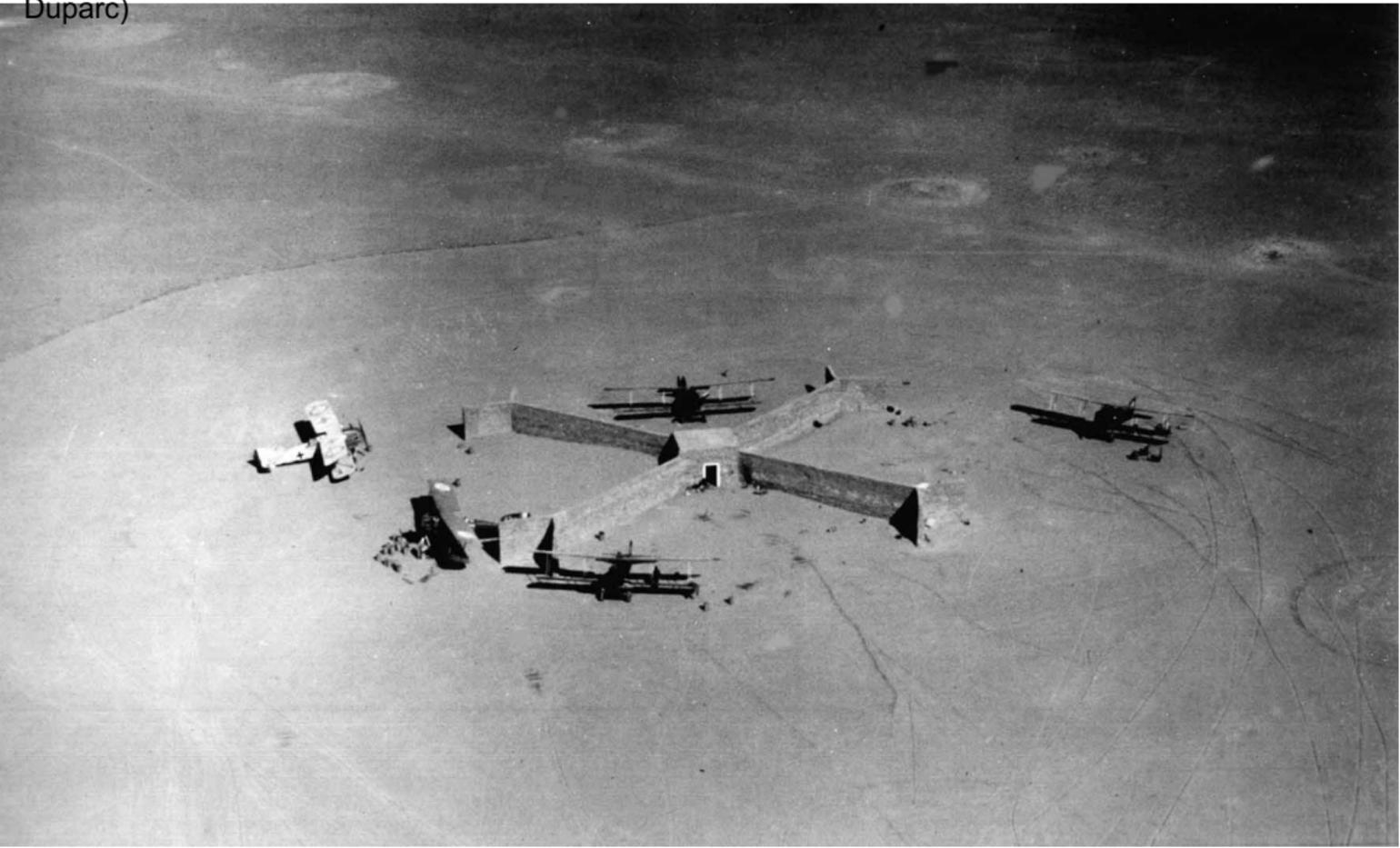


L' équipe de balisage du Lt Schneider à Colomb-Béchar en 1935 (Marc Lusardy)

En 1935, montage d'une balise en tôle ondulée sur la ligne du Tanezrouft (Marc Lusardy)



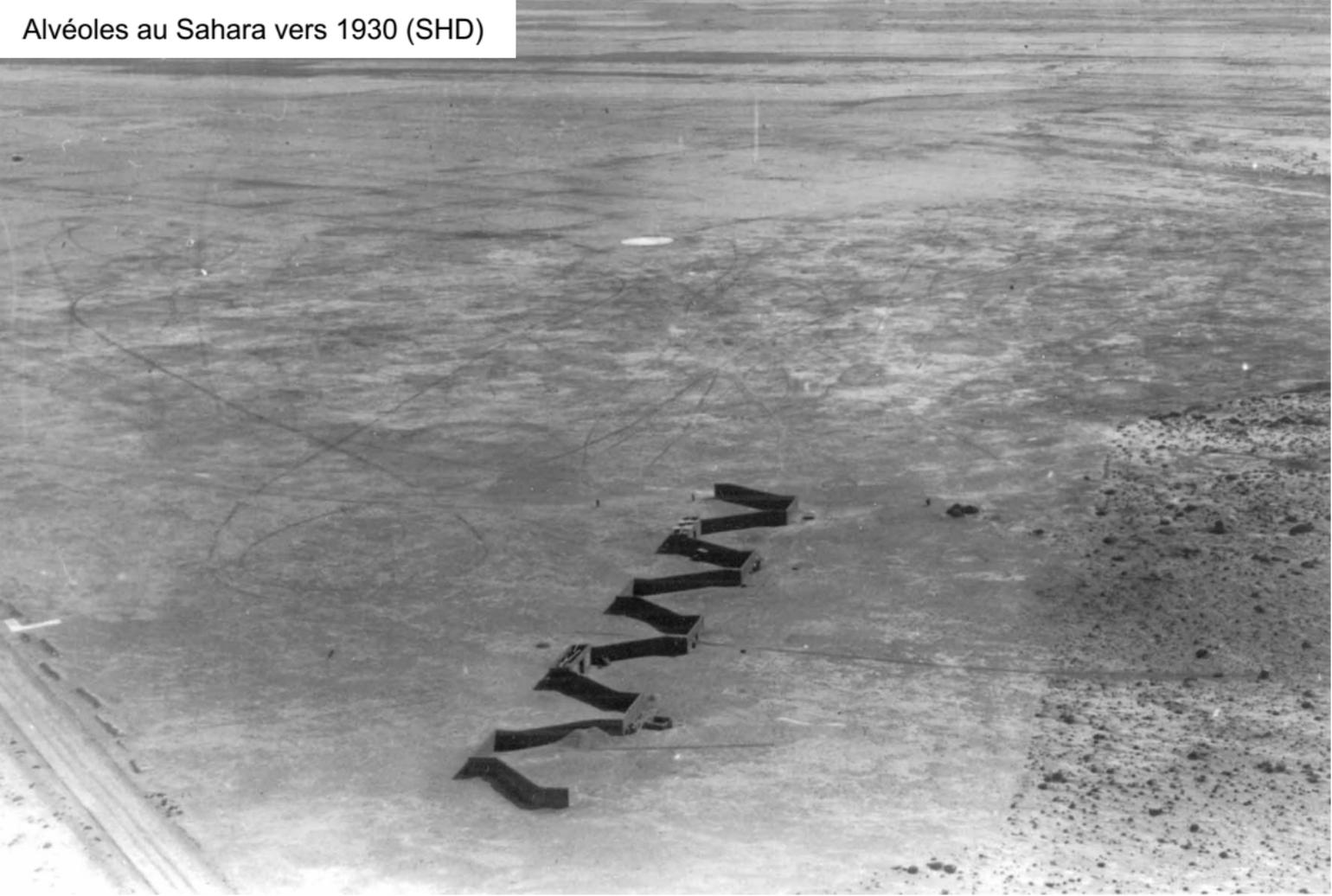
En 1926, les alvéoles de Timimoun et des Breguet 14 dont un sanitaire. Au centre des alvéoles, un magasin avec un dépôt d'eau, d'essence, d'huile et de pièces détachées (Françoise Fouques Duparc)



Le bordj et les alvéoles d' Amguid (Jean Studer)

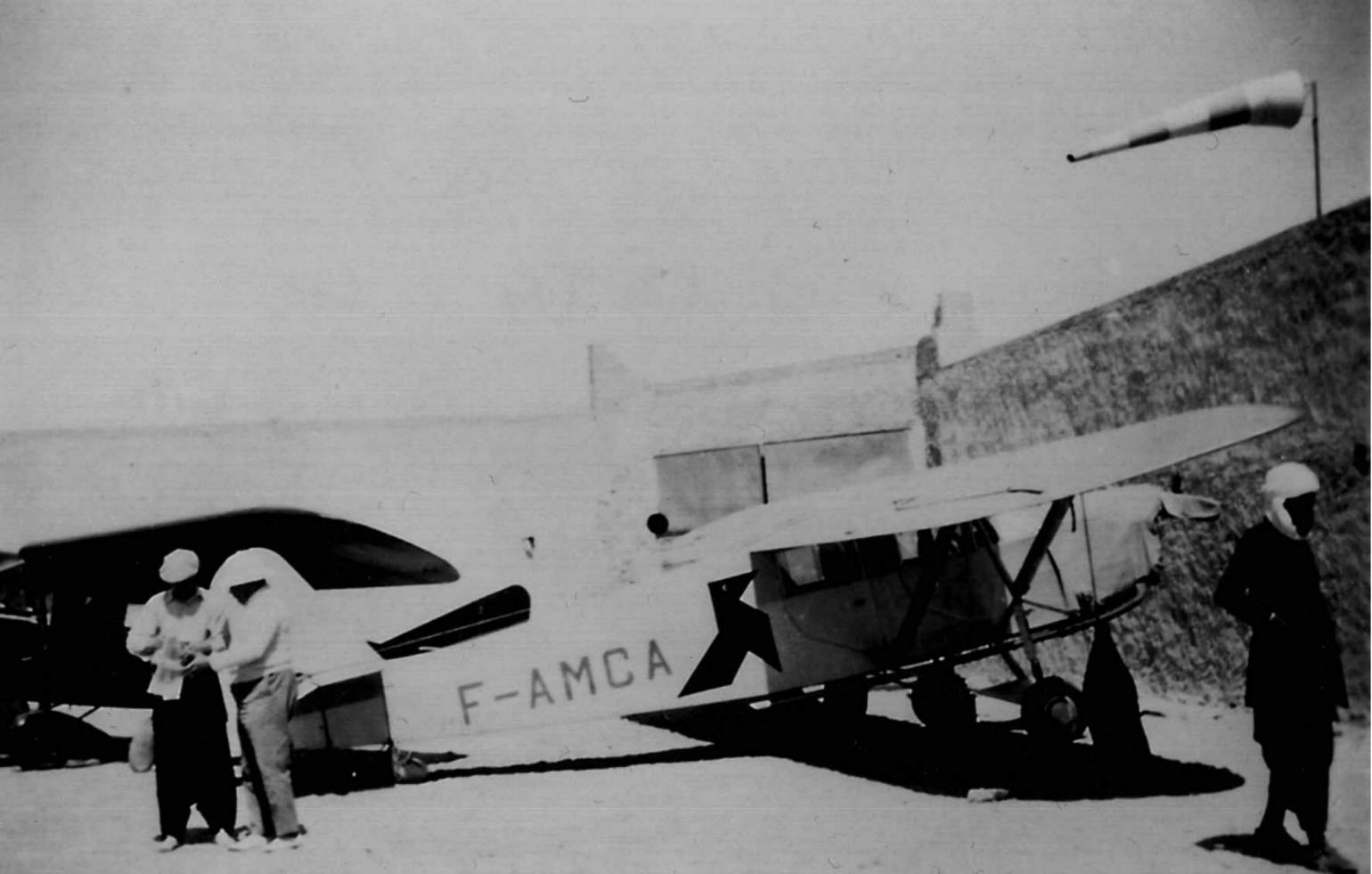


Alvéoles au Sahara vers 1930 (SHD)





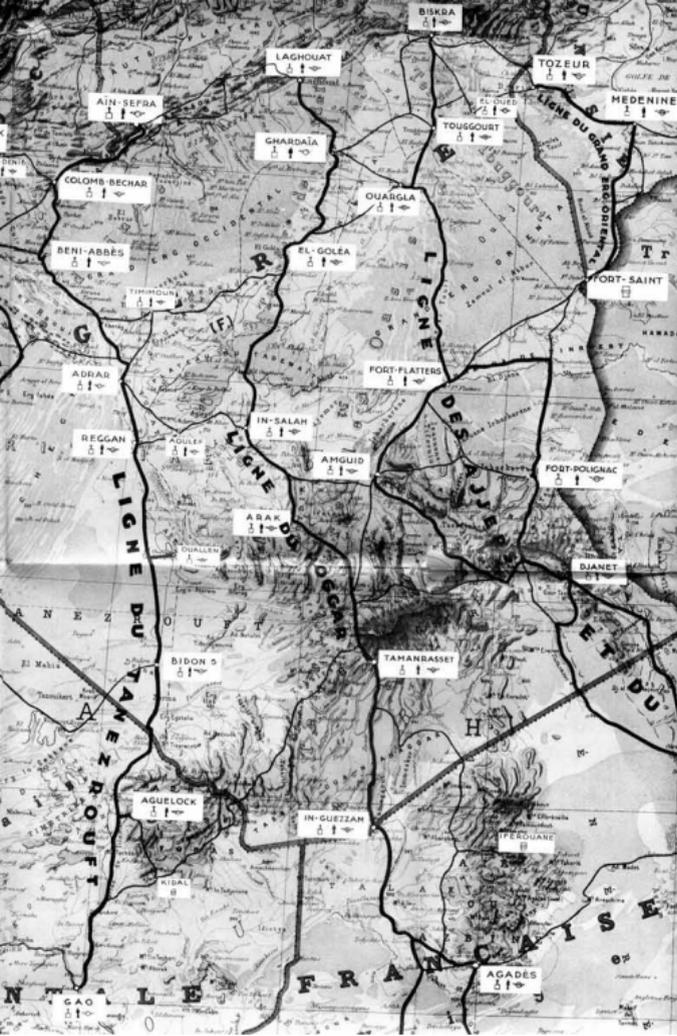
Alvéoles d'El-Goléa et Potez 25 en 1934, sous un soleil vertical (SHD)



Le Caudron *Phalène* du Cnl Vuillemin dans l'alvéole d'El-Goléa en février 1934 (Alex Perrichon)

Les pétroliers

Les sociétés Shell et Stanavo ont construit un réseau dense de stations d'essence, souvent concurrentes, au service de l'aviation commerciale et militaire. L'armée ravitaillait, pour ses propres besoins, les dépôts de secours, les postes isolés et les aérodromes importants. Ci-contre, le réseau Shell et, diapo suivante, le réseau Stanavo.



AU SAHARA

il existe PARTOUT des distributeurs **SHELL**
Pour Avions Pour Autos



COCHIN
BICHAR
BENI-ABBES
TIMIMOUH
A D R A E
R E G G A N
B I D O N S
LAGHOUAT
EL-GOLEA
IN-SALAN
A Z A O U
TAMANRASSET
IN-QUEZAM
BISKRA
TOUGGOURT
OUARZEL
FEATERS
AMGUID
DIANET



et un stock des Huiles
SHELL
et
AEROSHELL
et partout le fameux
SERVICE SHELL

Veillez noter que...

Mlle Maryse Hils,

...Félicité aérostatique qui possédait un vol Paris-Saigon passé avec une Carte Shell de ravitaillement international.

le Baron et Mme de Foucaucourt,

...ont utilisé durant leur voyage Paris-Alger-Niger l'ESSENCE AVIATION SHELL.

M. Garric,

...un retour de son voyage à Gao et Tombouctou, s'est déclaré enchanté du Service Aviation Shell : il a également exprimé sa satisfaction de l'huile AEROSHELL et l'ESSENCE AVIATION SHELL, dont il a admiré son Dragon de Havilland, bimoteur Gipsy.

Mlle Elly Beinhorn,

...qui réalisait un voyage remarquable en Afrique sur un Heinkel à moteur Hirth demanda et obtint, même sur les aéroports les plus reculés l'huile SHELL et l'ESSENCE AVIATION SHELL.

M. Lamur,

...le pilote algérien bien connu, est un fidèle du Service Aviation Shell et ravitaillait toujours son Caudron Phœnix, moteur-Renault Bengali en huile AEROSHELL et l'ESSENCE AVIATION SHELL.

Et veillez vous rappeler que...

Le tour complet de l'Afrique de MM. Jean, Jacques, Marcel Germain et le Docteur Alcoux a été réalisé sur l'huile AEROSHELL et l'ESSENCE AVIATION SHELL.

(Dragon de Havilland, bimoteur Gipsy Major).

M. Robert Germain, pour effectuer la liaison aérostatique Alger-Zinder-Alger employait aussi l'huile AEROSHELL et l'ESSENCE AVIATION SHELL.

(Dragon de Havilland, bimoteur Gipsy Major).

Enfin, chaque jour, dans le monde entier des centaines d'avions utilisent avec la plus grande satisfaction

HUILE AEROSHELL
ESSENCE AVIATION SHELL
et tous les aviateurs apprécient le
SERVICE AVIATION SHELL



**Carte schématique des Aérodomes
et Terrains de secours
de l'Afrique du Nord et des Territoires du Sud**

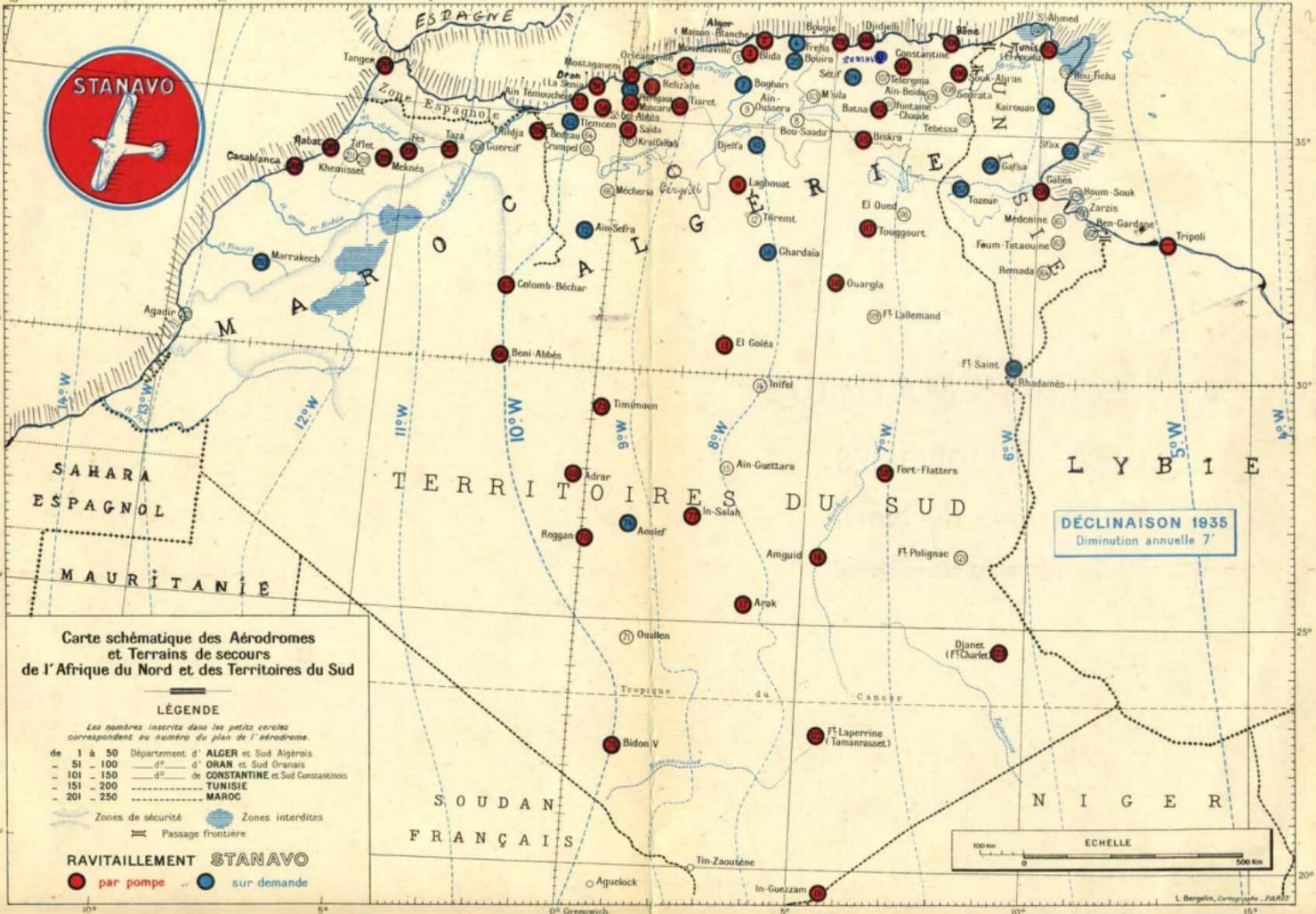
LÉGENDE

Les nombres inscrits dans les petits cercles
correspondent au numéro du plan de l'aérodomes.

- | | |
|-----------|---------------------------------------|
| de 1 à 50 | Département d' ALGER et Sud Algériens |
| 51 - 100 | d' ORAN et Sud Oranais |
| 101 - 150 | d' CONSTANTINE et Sud Constantinois |
| 151 - 200 | TUNISIE |
| 201 - 250 | MAROC |

- | | | | |
|--|-------------------|--|------------------|
| | Zones de sécurité | | Zones interdites |
| | Passage frontière | | |

- RAVITAILLEMENT STANAVO**
- | | | | |
|--|-----------|--|-------------|
| | par pompe | | sur demande |
|--|-----------|--|-------------|



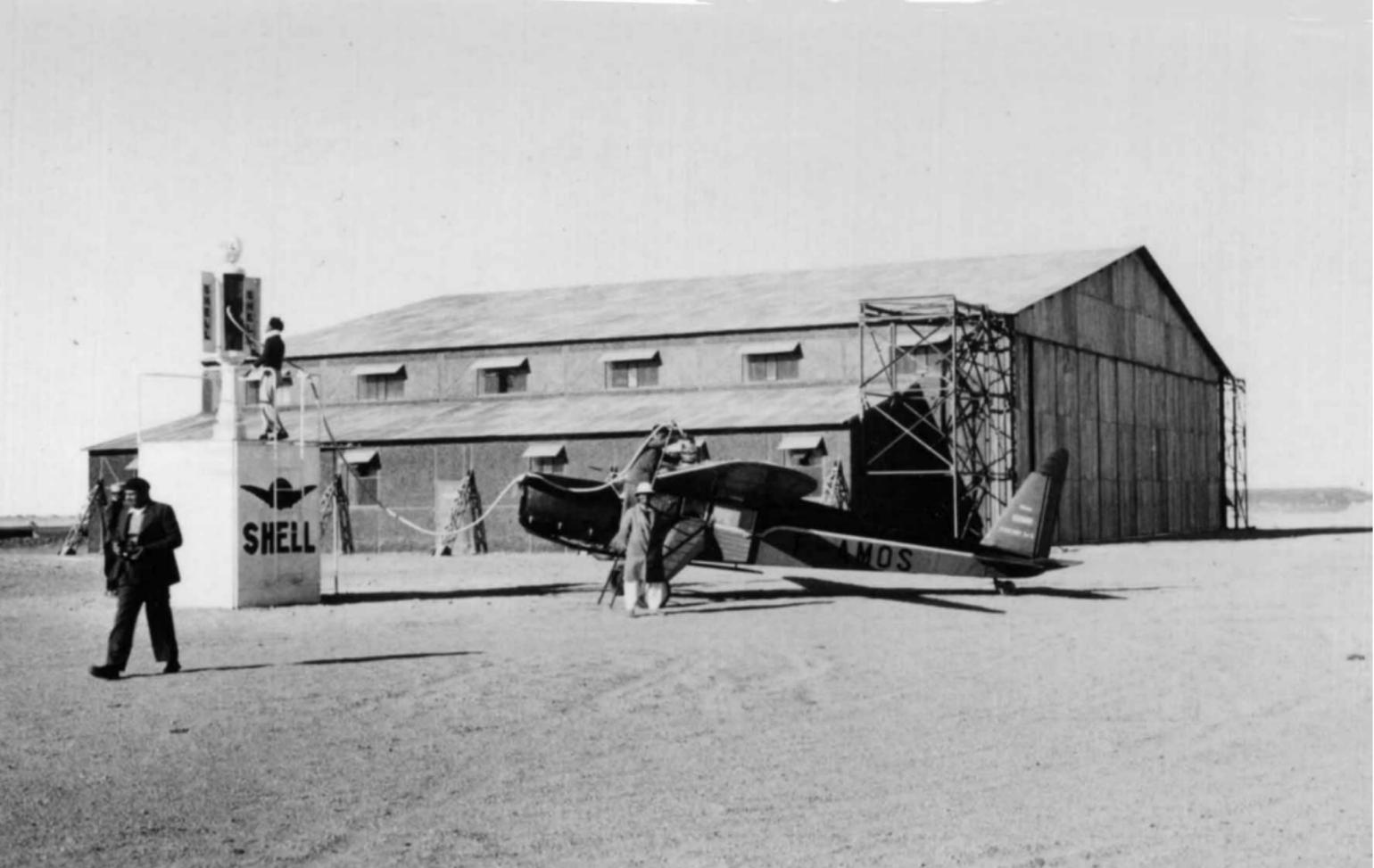
DÉCLINAISON 1935
Diminution annuelle 7'

Construction d'une station d'essence sur l'aérodrome de Tamanrasset vers 1930, une autre station est déjà installée à côté de la manche à air.





A Arak en janvier 1936, les pompes Shell et Stanavo pour ravitailler le Caudron 480 *Frégate* de Louis Durafour et le Caudron 282 *Phalène* de Marcel Kraft qui préparent le rallye du Hoggar (Pierre Durafour)



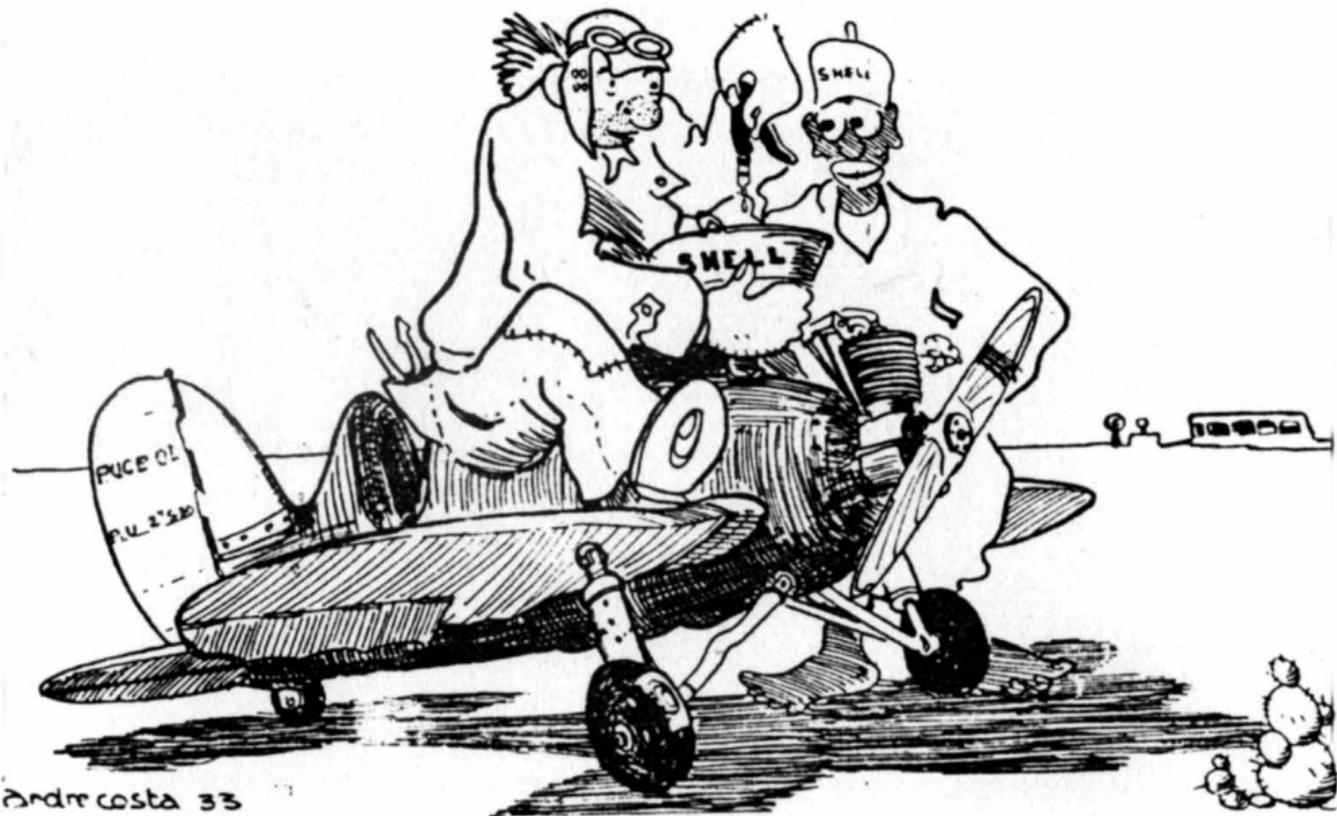
Ravitaillement à Adrar en décembre 1934 (Simone Saintpierre)



Le docteur oranais Jacques Couniot à Béni-Abbès en mai 1936, devant la pompe à essence avec le Caudron *Phalène* F-AMLZ du Club aéronautique de Bel-Abbès (Jacques Couniot)



Janvier 1935 – Gontran Milhe-Poutingon devant la balise de Bidon 5. Au fond : le ravitaillement du Bernard 201T F-AMOS d'Henri Fouques Duparc et le Caudron *Pélican* F-ANCK d'Yvon Milhe-Poutingon (Simone Saintpierre)



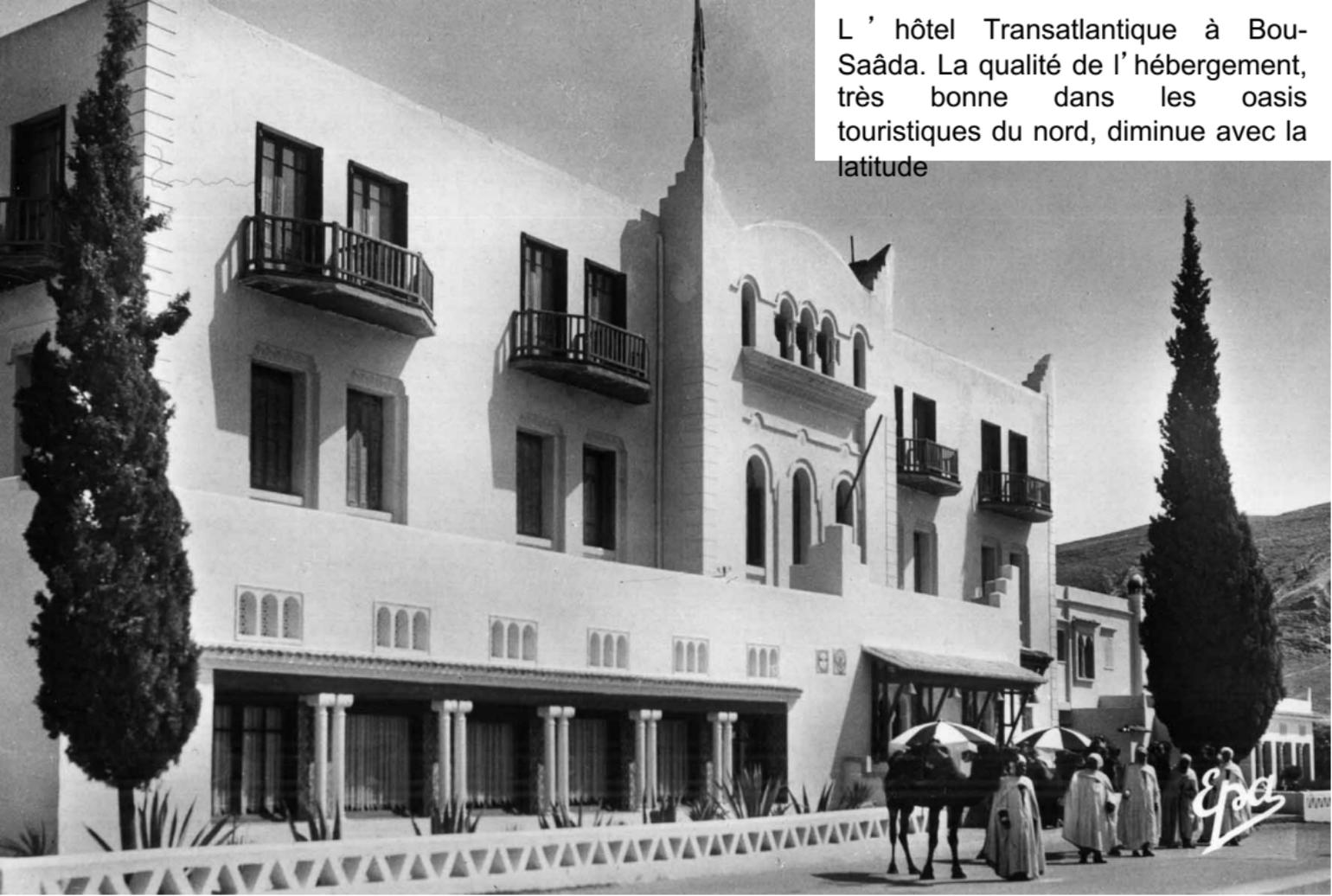
André Costa 33

- Ça manque de distraction, hein... Mohamed
- Non Sidi, quand je vois une gueule comme la tienne, j'en rigole pendant 15 jours



Janvier 1935 – Le *Phare Vuillemin* en construction à Bidon 5 par la Société Butagaz qui construit également un autre phare à Aouleff. Tous deux sont destinés à faciliter la navigation de nuit. Le *Phare Vuillemin* sera inauguré le 4 juillet 1935 (Simone Saintpierre)

L' hôtel Transatlantique à Bou-Saâda. La qualité de l' hébergement, très bonne dans les oasis touristiques du nord, diminue avec la latitude





Royal Hôtel à Biskra

Hôtel du Sud à Ghardaïa

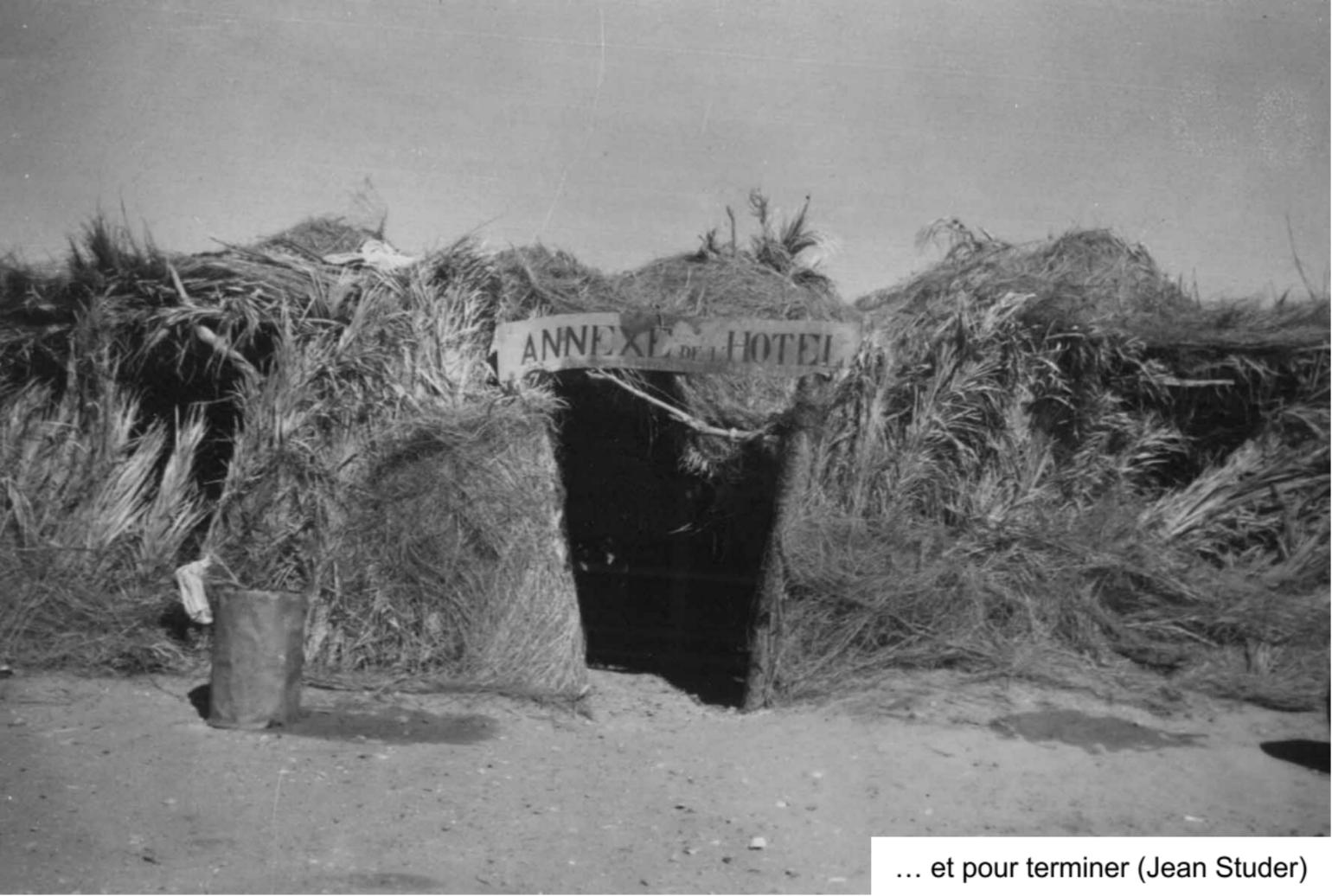




Les touristes de l' Aéro-club d' Oranie dans le bordj de la Compagnie générale transsaharienne à Reggan en décembre 1934 (Simone Saintpierre)



En 1933, l'aviateur William Seabrook devant l'hôtel de Bidon 5 et ses carcasses de cars (Seabrook)



... et pour terminer (Jean Studer)