

Ami(e) Internaute,

Ce vingt-cinquième diaporama est le troisième d'une série sur l'aviation militaire en Algérie de 1919 à 1939. Il concerne la période 1919-1929.

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>

1919-1929 - Le règne du Breguet 14

Après la guerre, l'aviation militaire en Algérie est réorganisée avec la création de trois Groupes d'Aviation d'Afrique : 1^{er} GAA à Alger, 2^{ème} GAA à Oran et 3^{ème} GAA à Sétif. Chaque GAA, très autonome, compte deux ou trois escadrilles et un groupe automobile et aménage et exploite une voie transsaharienne (ouest, centrale et est). Le formidable travail de la découverte aérienne du Sahara est alors entamé d'une manière systématique et avec des résultats remarquables.

L'activité des escadrilles est variée et souvent à but civil : cartographie, liaisons et transport de personnalités, évacuations sanitaires, préparation des lignes civiles, recherche et sauvetage, archéologie. A partir de 1925, des détachements au Maroc participent à la campagne du Rif.

Dès 1919, commence le rééquipement des unités avec les Breguet 14. Le Breguet 14, biplace de bombardement et de reconnaissance, est un des rares avions de la Première Guerre qui ait continué à être utilisés et même à être construit en série pour les besoins civils (Lignes Latécoère) et militaires. Partiellement métallique, doté d'un moteur fiable, il est robuste et facile à piloter. Des améliorations lui sont apportées par les GAA afin de l'adapter aux conditions de vol sahariennes : réservoirs supplémentaires, démarreur de carlingue, réservoir d'eau potable, coffre à outillage et à vivres.

Envergure : 14,40 m

Longueur : 9 m

Hauteur : 3,30 m

Moteur : Renault 12 cylindres en V, 300 ch

Poids en charge 1 900 kg

Vitesse de croisière : 140 km/h

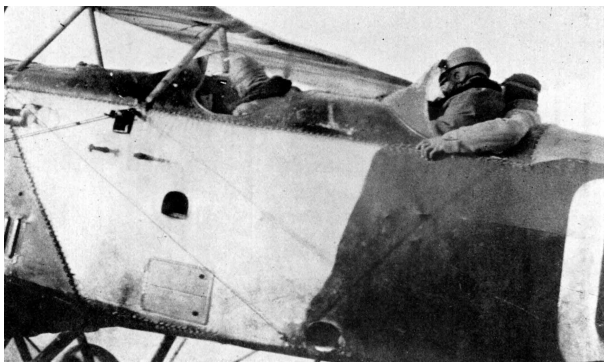
Autonomie (sans réservoir supp.) : 2 h 45

Plafond : 5 800 m



Le drame Laperrine

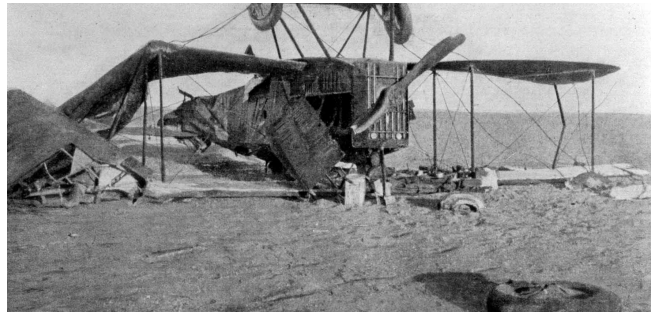
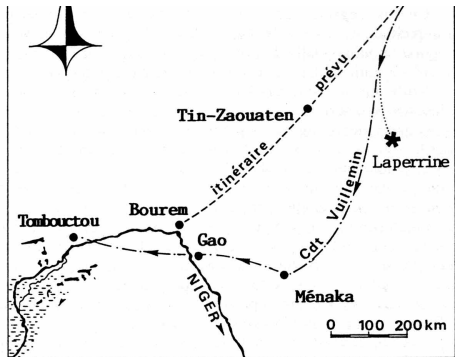
Le 24 janvier 1920, au départ de Villacoublay, le Cdt Vuillemin entreprend un raid qui devrait le mener à Dakar avec trois Breguet 16, plus lents que les Breguet 14 (110 km/h, mais 10 h d'autonomie). Le Gal Nivelle, Cdt les troupes d'AFN, tient à ce que l'aviation d'Algérie participe à ce raid. Lui-même étant appelé d'urgence à Paris, c'est le Gal Laperrine, le Saharien devenu Cdt de la division d'Alger, qui prend sa place dans un Breguet 14 à Biskra, en s'asseyant sur les genoux du mécanicien Vaslin pour cette traversée du Sahara (photo ci-dessous de Georges Paget).



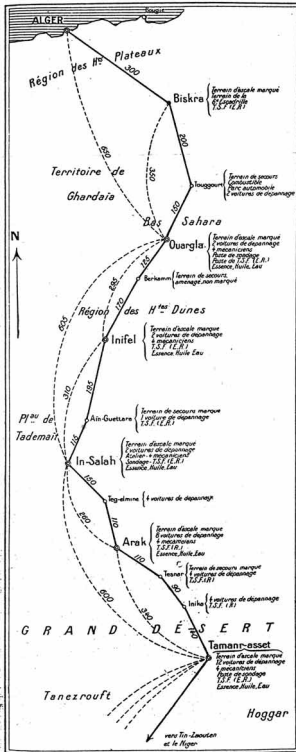
Après plusieurs incidents et accidents qui immobilisent deux Breguet 16, seul l'avion de Vuillemin rejoint Laperrine à Tamanrasset et, le 18 février, les deux avions décollent de Tamanrasset pour Gao, Laperrine devant s'arrêter à Tin-Zaouten pour se ravitailler. Mais, à cause de leur différence de vitesse, les avions se perdent de vue. Le Cdt Vuillemin arrivera à Menaka (au lieu de Gao) en 10 h de vol et l'Adj Bernard, pilote de Laperrine, s'égare et capote en se posant à bout d'essence.

Le Gal Laperrine, blessé dans l'accident, décède le 5 mars après ces dernières paroles : *Mes enfants, on croit que je connais le désert, mais personne ne le connaît. C'est moi qui ai fait votre malheur. J'ai traversé dix fois le Sahara et j'y resterai la onzième fois.* Les deux survivants seront retrouvés miraculeusement le 14 mars, sur le point de mourir de soif.

Ce drame met en évidence tout à la fois les limites des performances des Breguet 14, la nécessité de la mise au point d'une méthode pour les vols sahariens et l'exigence d'une préparation poussée avant d'entreprendre un vol.



L'épave du Breguet 14 du Gal Laperrine (Georges



546



547

1^{er} GAA

Le 1^{er} GAA est constitué des escadrilles 546 et 547. Dès l'arrivée des Breguet 14, l'exploration saharienne entreprise avec les Farman est poursuivie. Un voyage est organisé en patrouille de trois, en avril 1919, sur l'itinéraire Alger, Laghouat, Ghardaïa, Ouargla et Gabès.

En janvier 1920, une escadrille de quatre Breguet 14, commandée par le Cdt Rolland, accompagne jusqu'à Tamanrasset le Gal Laperrine dans son voyage tragique (carte ci-contre). Ce premier voyage vers le Grand Sud se déroule dans des conditions climatiques très dures et avec plusieurs pannes et atterrissages en campagne. Un seul avion reviendra dans les temps à Alger.

L'exploration et l'aménagement de la route saharienne centrale se poursuit avec Laghouat choisi comme point de départ. Le relief hostile permet des repérages fréquents, mais rend difficile la construction d'une route et le transport du matériel à travers le grand massif saharien et les gorges d'Arak.

Le 1^{er} GAA s'emploie aussi à établir des lignes transversales. Au nord : de Tunis à Casablanca et au sud : de Gabès à Colomb-Béchar. A partir de 1920, une partie de l'activité est transférée à Maison-Blanche mais il faudra attendre longtemps avant que tous les avions quittent Hussein-Dey.

ALGER

Hussein-Dey

Koubba N5

N5

19

Hariach

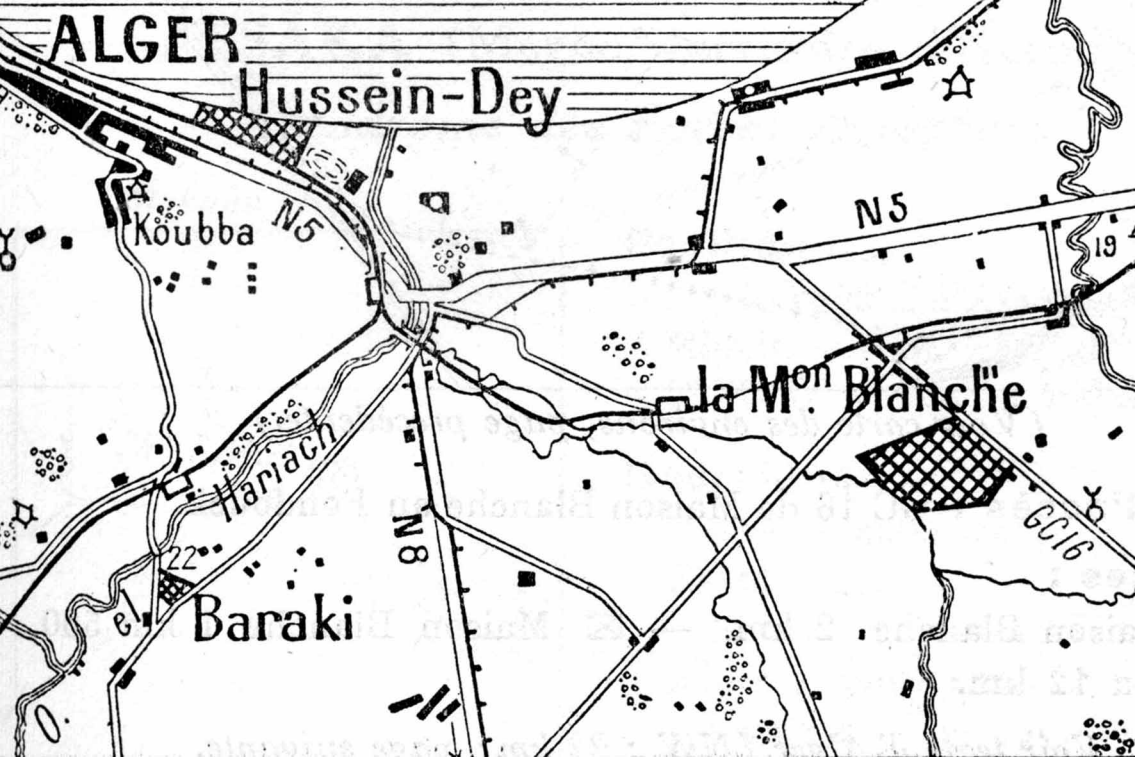
22

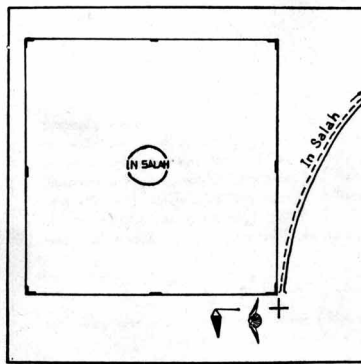
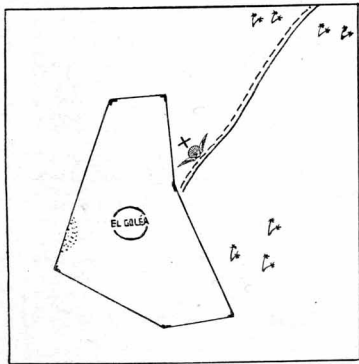
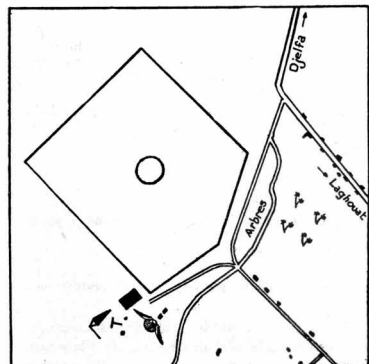
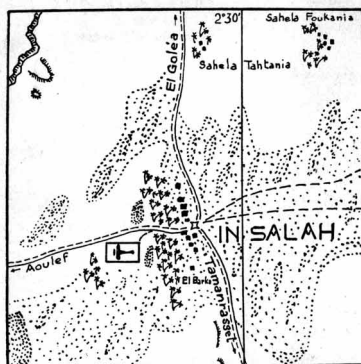
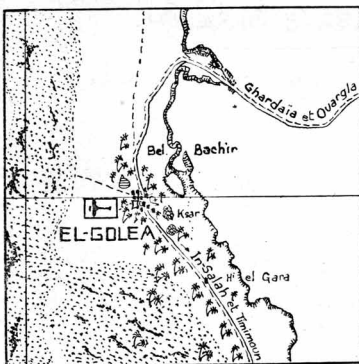
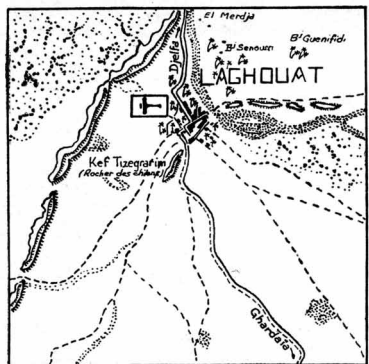
Baraki

N8

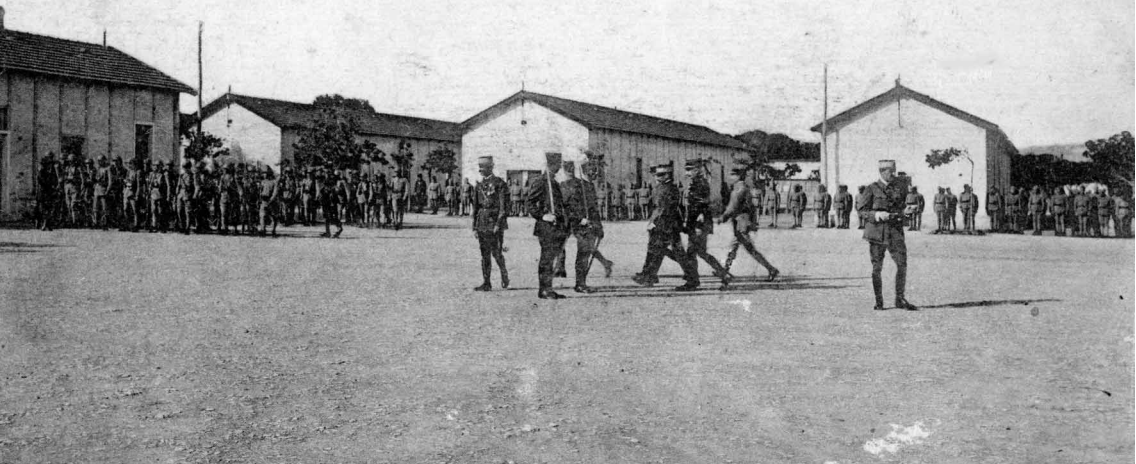
la M^{on} Blanche

GC16





HUSSEIN DEY — Une prise d'armes au quartier Holbecq
36^e Régiment d'aviation de l'Afrique du Nord



Le 36^{ème} Régiment d'Aviation d'Afrique, qui regroupait les trois GAA d'Algérie plus le 4^{ème} GAA de Tunisie, n'a existé que de 1920 à 1923. Chacun des GAA a repris son autonomie afin d'avoir plus de souplesse dans ses activités.





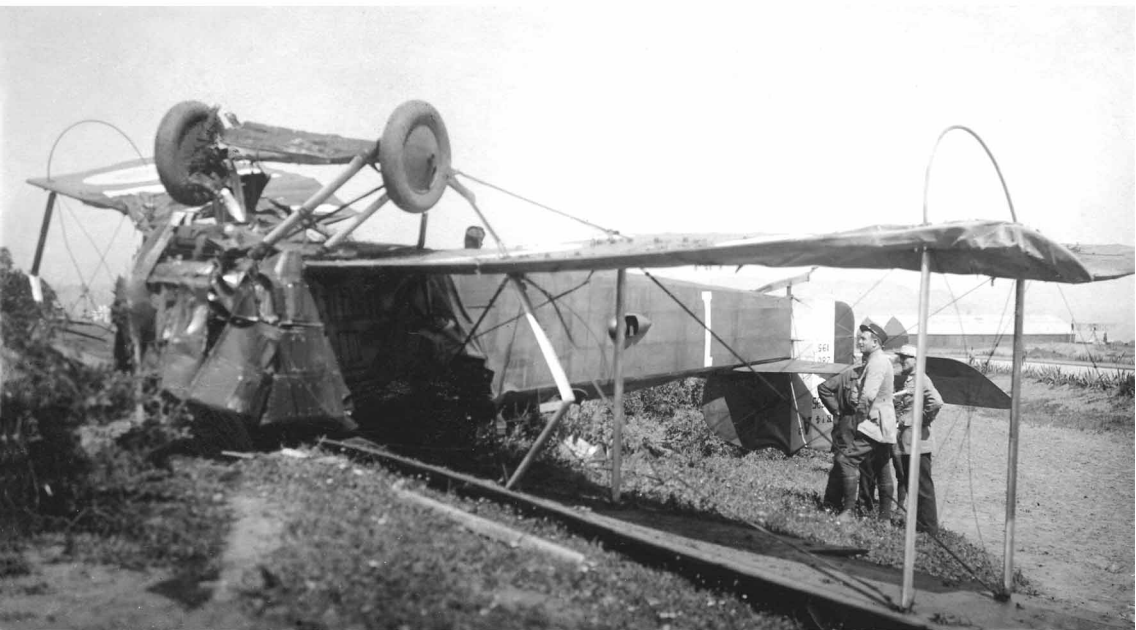
Le personnel, en tenues disparates, et les animaux du 1^{er} GAA à Hussein-Dey (Maurice Creteaux)

Un groupe de soldats du
1^{er} GAA à Hussein-Dey
en décembre 1927



Breguet 14 de la 1^{ère} escadrille du 1^{er} GAA (Maurice Creteaux)

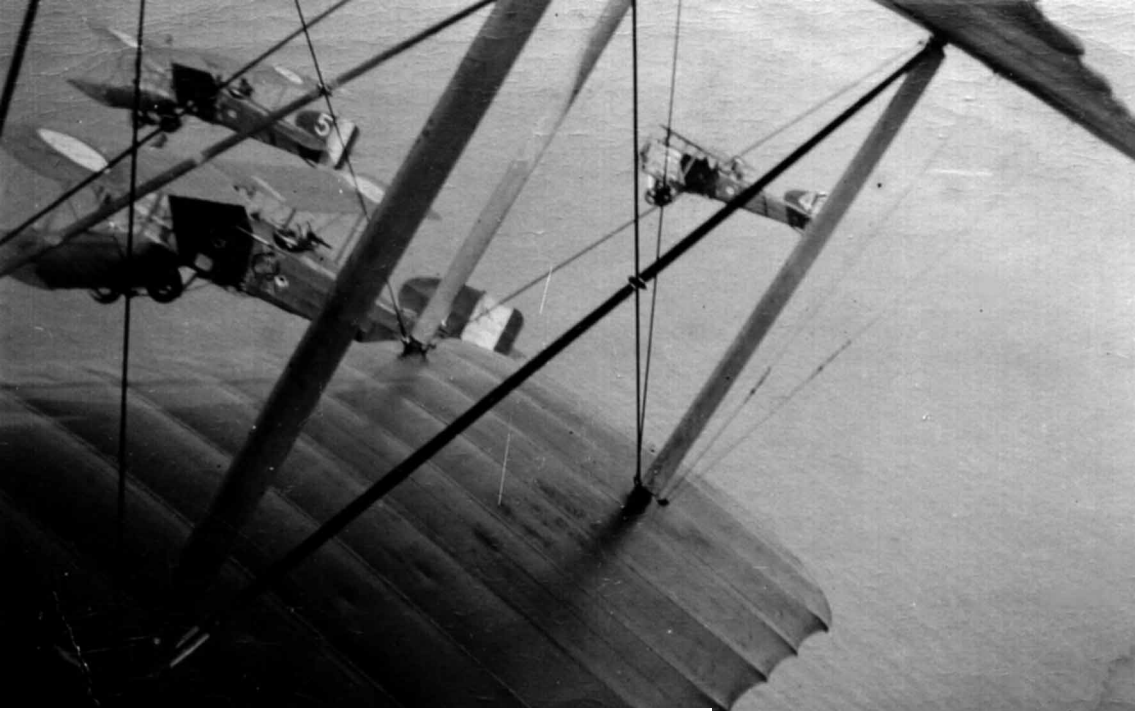




Atterrissage malheureux du caporal Lapireck à Maison-Blanche en mai 1926 (Maurice Creteaux)



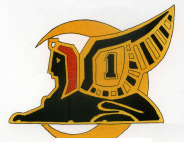
Breguet 14 « Limousine sanitaire » - Noter le réservoir supplémentaire (De Sansonetti)



Breguet 14 de la 2^{ème} escadrille du 1^{er} GAA (Gérard Benigni)

Le 1^{er} GAA a utilisé des Breguet 19, vu à Orléansville avec la famille Pupier (Claude Montalant)





543



548

2ème GAA

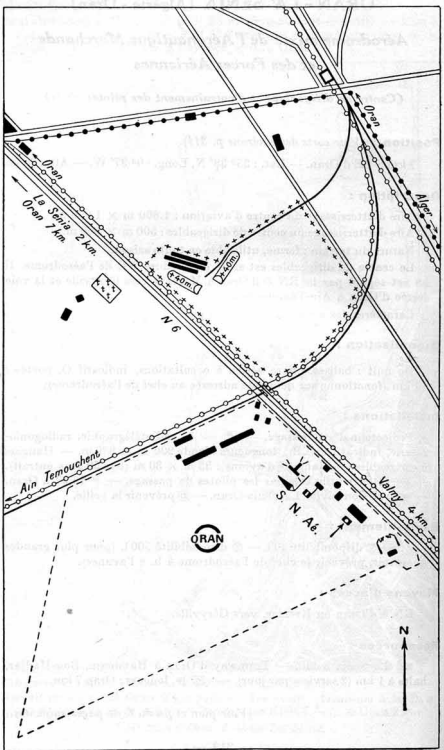
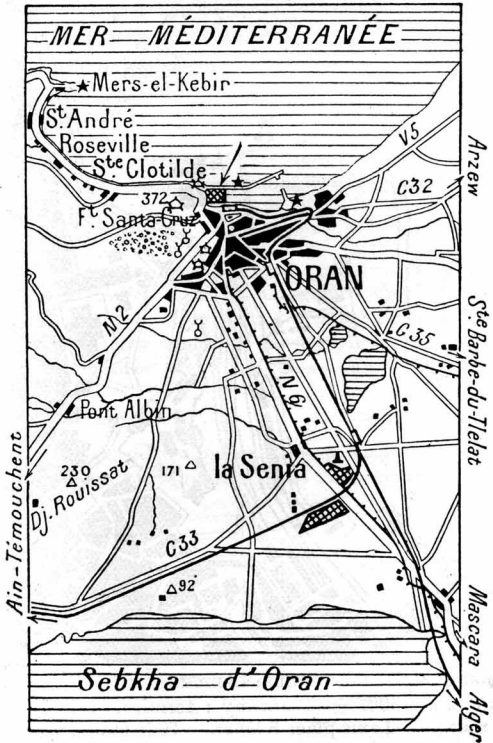


Dès 1921, le 2^{ème} GAA à Oran-La Sénia, avec ses escadrilles 543 et 548, se préoccupe des moyens à mettre en œuvre pour aménager la route saharienne ouest, à proximité des opérations dans le Sud-Marocain. Une escadrille et un fort détachement sont installés à Colomb-Béchar, terminus de la voie ferrée. Sous le commandement du Lt Paolacci, des itinéraires variés sont parcourus pour familiariser les équipages aux vols en régions désertiques.

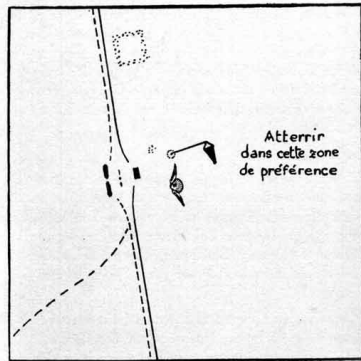
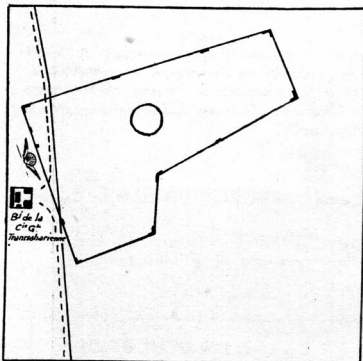
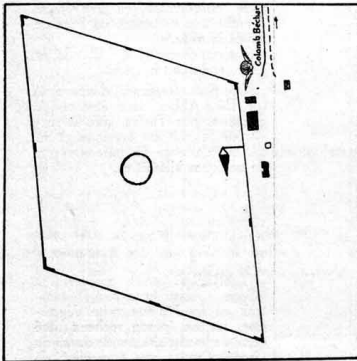
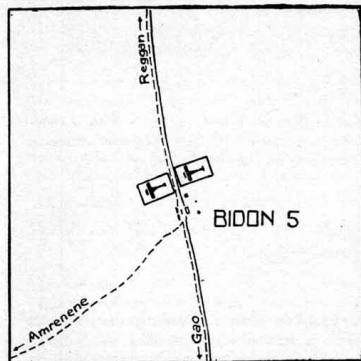
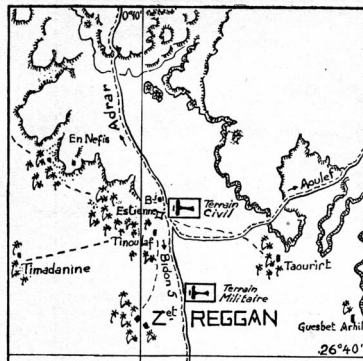
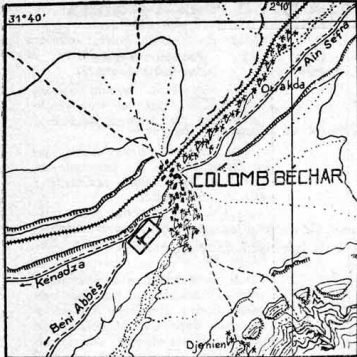
Sur les traces de Georges Estienne, l'axe Colomb Béchar-Adrar-Reggane est aménagé et bénéficie d'une infrastructure complète dès 1922, en relation avec le projet de voie ferrée Méditerranée-Niger qui ne sera jamais réalisé. Des efforts considérables sont effectués pour transporter vers les aérodromes tout au long de la route, par des pistes difficiles, des grands hangars métalliques jusqu'à Adrar.

En janvier 1925 a lieu la première liaison Oran-Niger par trois Breguet 14.

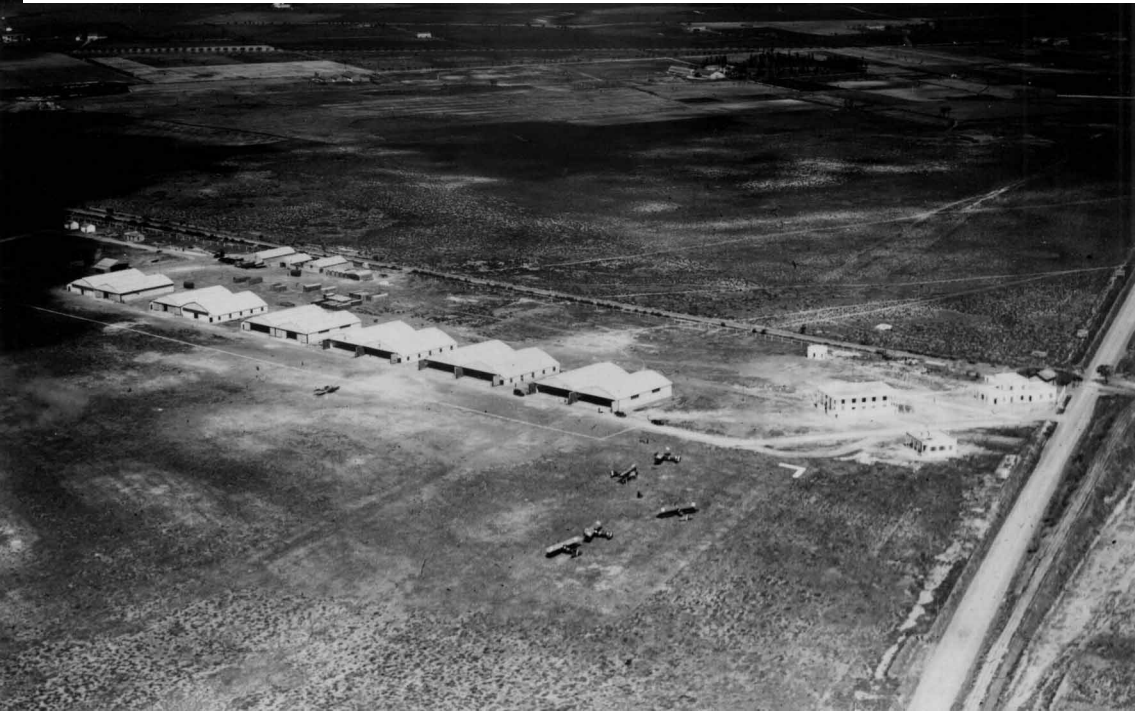
En 1929, 61 aérodromes ont été aménagés entre Oran et Ouallen dont huit ravitaillés en permanence en essence.



Aérodrome d'Oran-La Sénia en 1925 – Au nord : les hangars à dirigeables



Oran-La Sénia en 1926 (Françoise Fouques Duparc)





Le 2^{ème} GAA et ses Breguet 14 à Oran-La Sénia en 1923 (René Viala)



Dans un hangar du 2^{ème} GAA à La Sénia en 1923 (René Viala)

Personnel du 2^{ème} GAA en 1927 (Magdeleine Planque)



Suzanne Perrichon descend discrètement d'un Breguet 14 sanitaire du 2^{ème} GAA (Suzanne Perrichon)





Breguet 14 du 2^{ème} GAA en avril 1924 à Bou-Aïech, remarquer le matériel photographique et le petit chien (Marc Lusardy)



Prise d'armes à Colomb-Béchar en 1926 (Françoise Fouques Duparc)



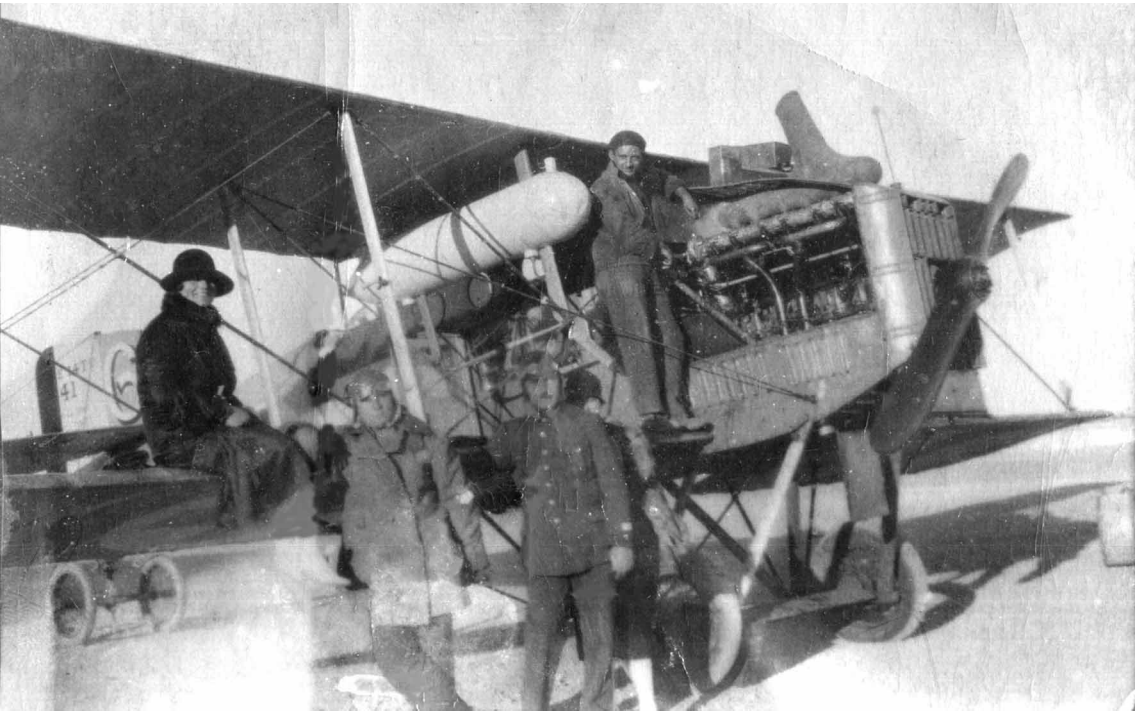
Breguet 14 du 2^{ème} GAA à Colomb-Béchar en 1928, devant un hangar en construction (Marc Lusardy)

En vol en Breguet 14 du 2^{ème} GAA
(Magdeleine Planque)



Altitude 4000m. Le capitaine Échelon sur Breguet 14

Dépannage à Colomb-Béchar en 1928, en compagnie féminine (Marc Lusardy)



En 1922, le jeune sergent-pilote Henri Scherrer est affecté au 2ème GAA à Oran pour se familiariser avec le Breguet 14 avant de partir au Maroc (Martine Feaugas-Scherrer)

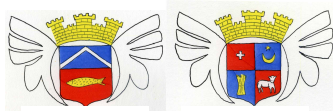
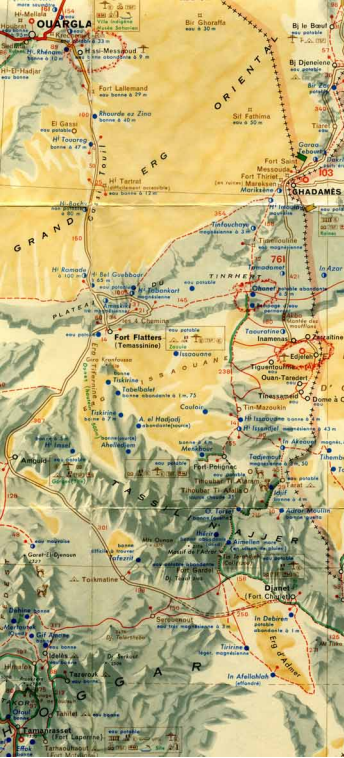
JOURS	DATE	EMPLOI DU TEMPS
		Mois de
Jeudi	6	Passage Lt Lambert
Vendredi	14	d°
Mardi	18	Ben Saïch
Jeudi	20	Lt Lambert
Vendredi	21	d°
Lundi	24	Boninafoua
		Mois
Mardi	16	Boninafoua
Vendredi	18	Boninafoua
<p>Araki à quatre jours trois heures au Registre de vol des groupes à l'École de pilotage de l'Aviation de l'Aviation</p>		

DÉTAIL DES SERVICES AÉRIENS		DURÉE	DISTANCE PARCOURUE	ALTITUDE MAXIMA
Juillet 1922 & Rypt		24 ^h 10		
Entraînement		1 ^h 45		
Ent ^m Tot de groupe		0 ^h 45	I	
- d° -		0 ^h 35		
- d° -		0 ^h 35		
- d° -		0 ^h 35		
- d° -		0 ^h 30		
Total		24^h 10	81 ^h 55	
d'août				
Ent ^m vol de groupe		0 ^h 35		
Tot d'entraînement		0 ^h 45		
15 ^h en vol de groupe		1 ^h 15		
10 ^h de vol de groupe		1 ^h 15		

En 1923 au Maroc, Henri Scherrer devient pilote opérationnel en
 Breguet 14 au 37^{ème} Régiment d'Aviation
 (Martine Feaugas-Scherrer)

JOURS	DATE	EMPLOI DU TEMPS
		Trois de
Juillet	2	Col Se Beru -
"		bouhazem - Recon.
"	4	Lieut ^e Casanova -
"	7	Adj. Mougel -
"	9	Serjt Deschamps -
"	10	Col Se Beru - Bomb ^e
"	12	Serjt Ansé -
"	12	Lieut ^e Casanova -
"	13	S ^e de Fraymonet -
"	"	" "
"	14	S ^e Casanova -
"	15	S ^e de Fraymonet -
"	17	Offic. Louis Forest -
"	18	S ^e Deschamps -
"	20	Adjutant Mougel -

DÉTAIL DES SERVICES AÉRIENS		DURÉE	DISTANCE PARCOURUE	ALTITUDE MAXIMA
Report		167	40	
Juillet 1923 -				
Bombard ^e région Attaf, Dj.				
Dj. Dga et Bizzi d'Issik		2	30	
Bomb ^e EL Anba Bouleft		2	25	
Mission photo Hasla Bi Mellal		1	30	
Mission photo Baghaint O. Derna		1	30	
EL Anba -		1	50	
Essai S'appareil		0	30	
Reconnaissance Dj. Dga		2	05	
Bombardements Issikoi		1	25	
" "		0	30	
Vol de groupe		0	55	
Bombardement Issikoi		1	10	
Essai T.S.F.		0	15	
Bomb ^e Dj. Sga et Issikoi		2	10	
Recon. et bombard ^e Dj. Sga		2	05	
		187	30	



544

549

3^{ème} GAA

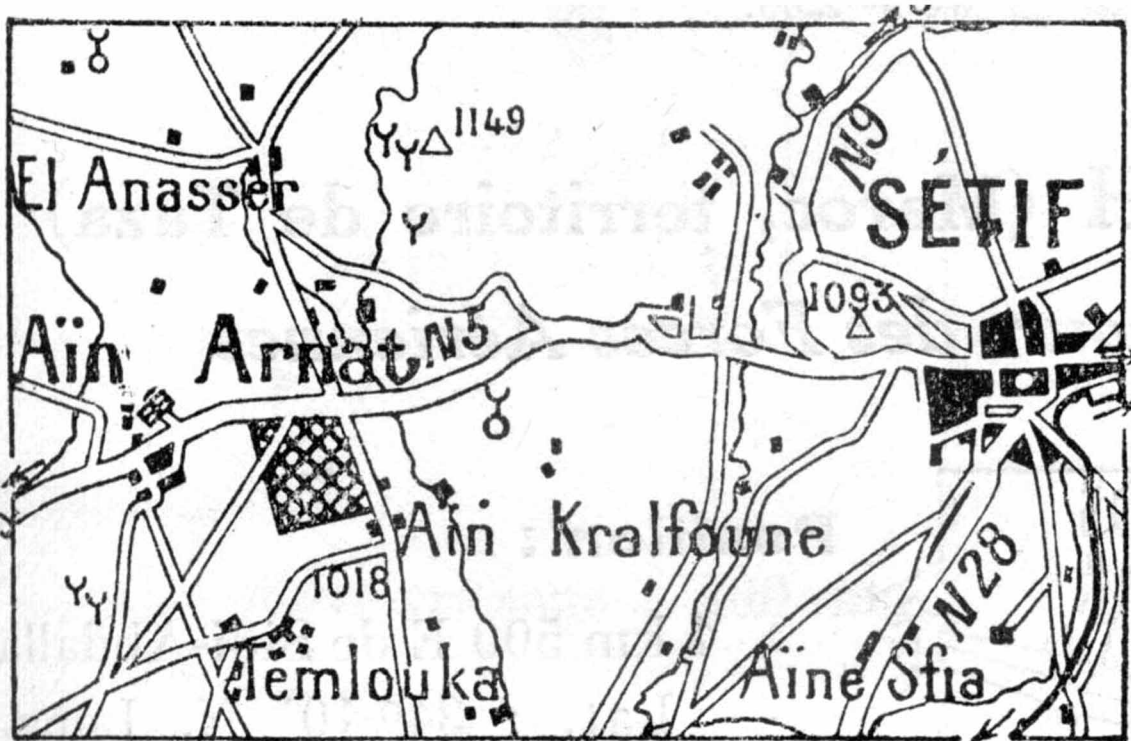
Le 3^{ème} GAA, basé à Sétif-Aïn Arnat, est constitué par les escadrilles 544 (aux armes de Constantine) et 549 (aux armes de Sétif). Avec Biskra comme base avancée, le Groupe est chargé de l'exploration de la route orientale Biskra-Ouargla-Fort Flatters-Djanet. De peu d'intérêt économique, cette route est plutôt une ligne impériale le long de la frontière lybienne.

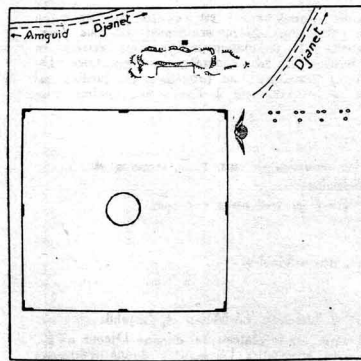
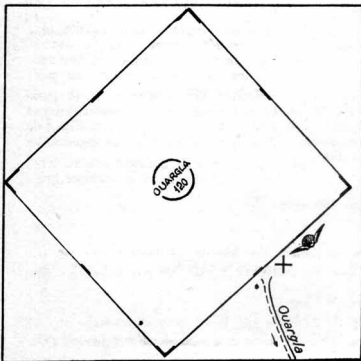
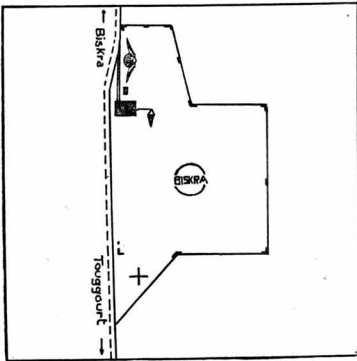
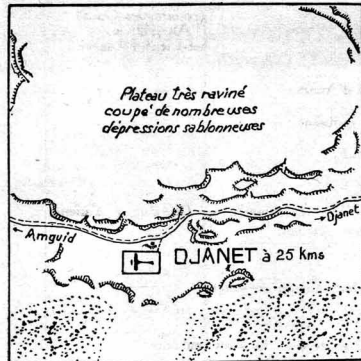
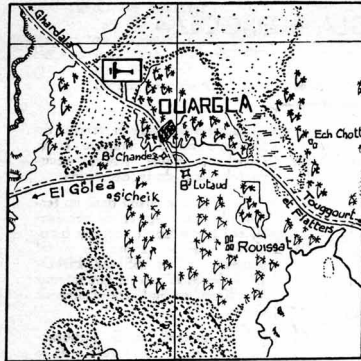
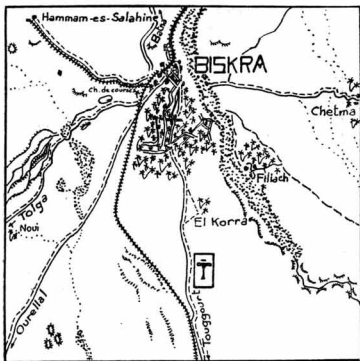
L'aménagement de la route est retardé car le Groupe participe, dès 1925, aux opérations du Rif et ne peut assurer pendant deux années aucune activité dans le département de Constantine.

Fin 1927, le Lt Deschamps participe aux expéditions sur le terrain avec la section automobile de Ouargla et reconnaît, en février et mars 1928, les axes Ouargla-Fort Lallemand-Fort Flatters, Fort Flatters-Fort Saint et Fort Flatters-Anguid-Djanet.

En février 1929, trois Breguet 14 réalisent sans incident Ouargla-Fort Lallemand en suivant difficilement les pistes peu fréquentées et peu visibles, avant même que le balisage soit mis en place par le Lt Desanges en mai 1929.

En 1930, le retard sur les autres itinéraires est rattrapé et la route orientale est entièrement balisée.



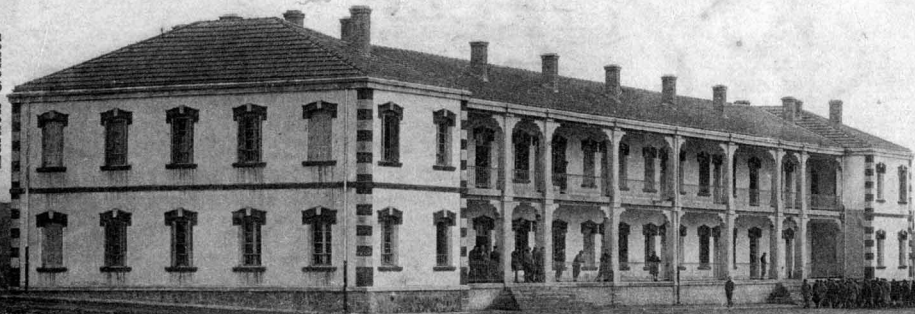


Sétif-Aïn Arnat en 1930 (SHD)



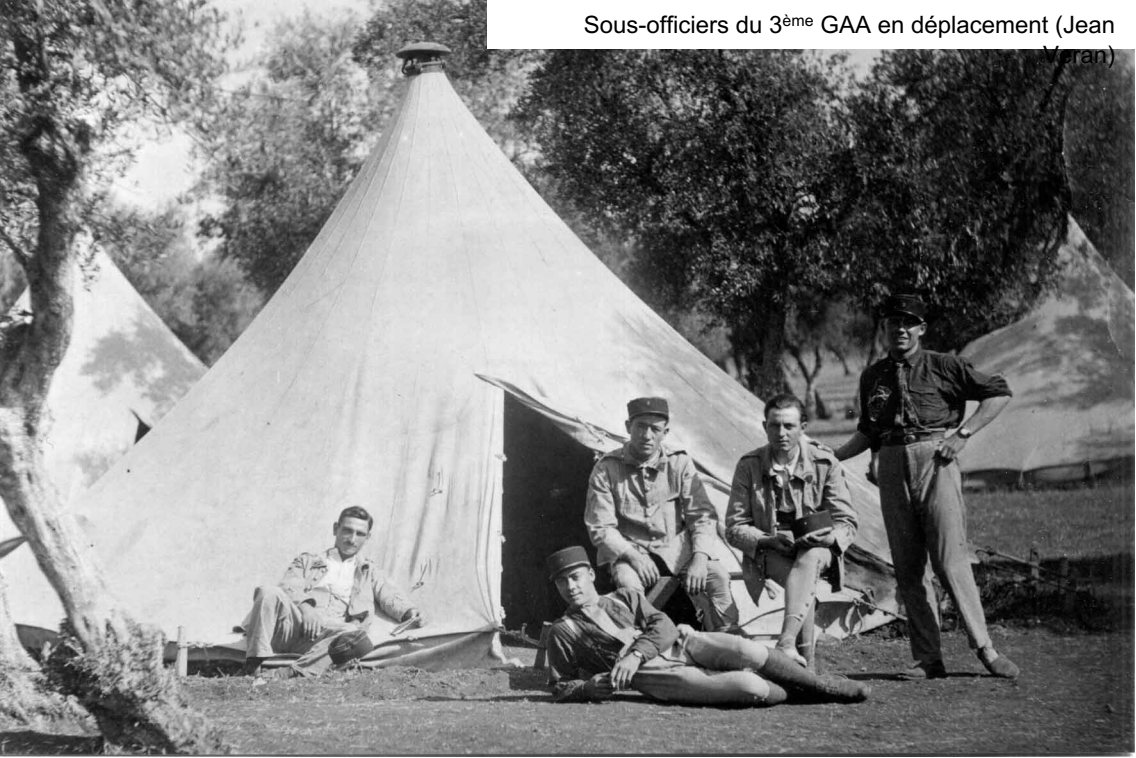
Camp d'Aviation

Edition Gomoz



La caserne du 3^{ème} RAA sur l'aérodrome de Sétif

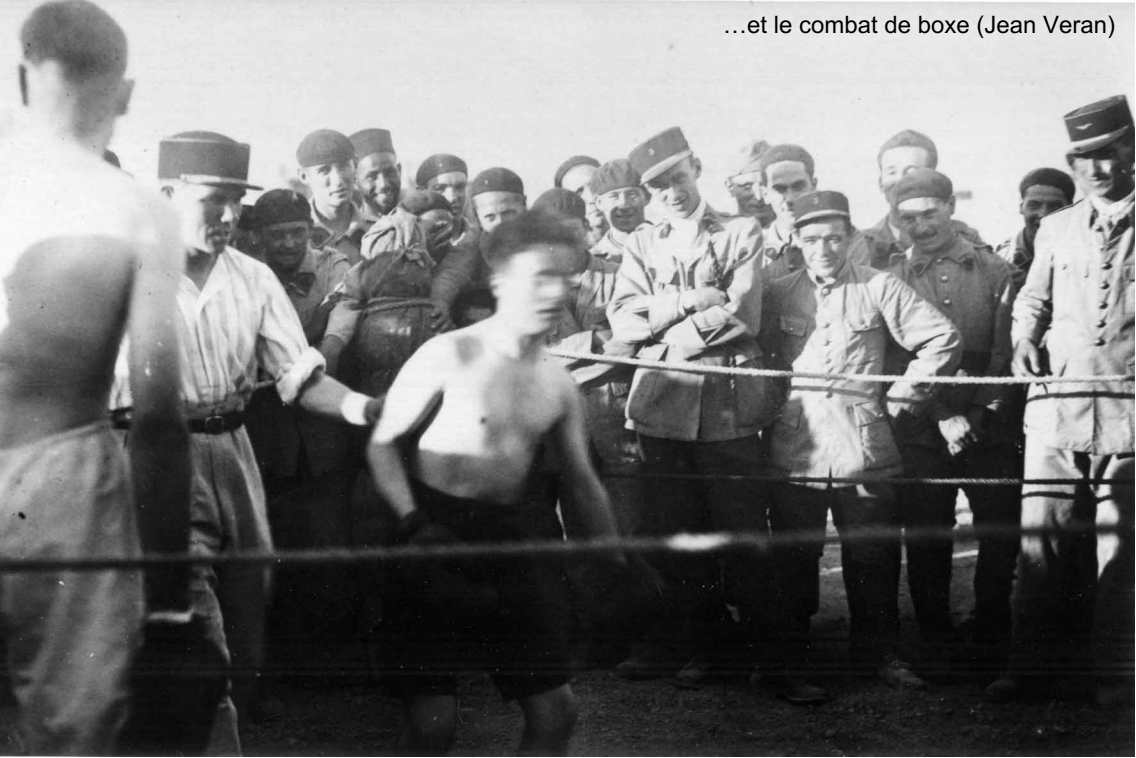
Sous-officiers du 3^{ème} GAA en déplacement (Jean
Veran)



Distractions au 3^{ème} GAA, le mât de cocagne...



...et le combat de boxe (Jean Veran)



Breguet 14 sanitaire du 3^{ème} GAA (Jean Veran)



Breguet 14 du 3^{ème} GAA (Jacques Mutin)



Les vols entre le Maroc et Sétif, en Breguet 14, du sergent-major mécanicien Veran, du 3^{ème} GAA (Jean Veran)

DATE.	FONCTION à BORD.	GRADE, NOM et FONCTION DES AUTRES MEMBRES de l'équipage et des passagers.	TYPE ET NUMÉRO de l'avion.	ALTI-TUDE MAXIMA	DISTANCE et NOMBRE d'atterrissages.	DURÉE.	NATURE du SERVICE AÉRIEN.	OBSERVATIONS.
<i>Mai de</i>				<i>Juillet 1922</i>				
12.7.22	mécanicien	Pilote adj. Bourigault	5742 6088	600	1	0 ^h 30	Essai d'appareil	
19.7.22	- 8 ^o	- 5 ^o - 5 ^o	- 5 ^o - 5 ^o	- 5 ^o - 5 ^o	1	0 ^h 40	- 3 ^o	
21.7.22	- 8 ^o	- 5 ^o - 5 ^o	- 5 ^o - 5 ^o	- 5 ^o - 16088	1	0 ^h 50	volsur Campagne.	
<i>Mai de</i>				<i>Juin 1922</i>				
20.6.22	mécanicien	Pilote adj. Bourigault	5142 16088		1	1 ^h 00	Reconnaissance.	
28.6.22	- 8 ^o	- 5 ^o - 5 ^o	5142 16968	2108	2	3 ^h 45	décl. Blida Alger (raid	autorisé par O.M. 05-1124 8 ^o , 3 du 6.4.22
- 5 ^o	- 5 ^o	- 5 ^o - 5 ^o	- 5 ^o - 5 ^o	2500	1	3 ^h 35	Alger, Oran	
- 5 ^o	- 5 ^o	- 5 ^o - 5 ^o	- 5 ^o - 5 ^o	2500	1	4 ^h 00	Oran, Tatchet	
29.6.22	- 5 ^o	- 5 ^o - 5 ^o	- 5 ^o - 5 ^o	2500	1	3 ^h 15	meknizabat, Constanza	
- 5 ^o	- 5 ^o	- 5 ^o - 5 ^o	- 5 ^o - 5 ^o	2000	1	3 ^h 00	Catalanica, Baza	
- 8 ^o	- 8 ^o	- 8 ^o - 8 ^o	- 8 ^o - 8 ^o	1500	1	3 ^h 55	Baza, Oran	
30.6.22	- 8 ^o	- 8 ^o - 8 ^o	- 8 ^o - 8 ^o	2500	1	1 ^h 00	Oran sur Alger.	celon Oran pris par la brume.
- 5 ^o	- 8 ^o	- 5 ^o - 5 ^o	- 5 ^o - 5 ^o	2500	1	3 ^h 45	Oran Alger.	
- 5 ^o	- 5 ^o	- 5 ^o - 5 ^o	- 5 ^o - 5 ^o	3000	1	3 ^h 20	Alger. Sétif	
<i>Arrête au Kokol de</i>				<i>trente heures cinq 30^h05 et de 11 atterrissages.</i>				
				<i>à Reporter 30^h05</i>				

CHARLES-LAVAZELLE ET C^{ie} - PARIS, LIMOGES, MAROC. - A. 50 A. L. 100.



Les GAA ont utilisé des Harriot 32 comme celui-ci du 3^{ème} GAA (Jacques Mutin)

Le 3^{ème} GAA a également utilisé des Breguet 19 (Jacques Mutin)





Le Breguet 19 était moins apprécié que le Breguet 14 (Jacques Mutin)

Dernière diapositive