

Ami(e) Internaute,

Ce cinquante-quatrième diaporama est le premier d'une série consacrée à la Seconde Guerre Mondiale en Algérie. Il concerne la période depuis le début de la guerre jusqu'à la fin de l'attaque de Mers-el-Kebir.

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.

Bien cordialement.

Pierre Jarrige.

jarrige31@orange.fr

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



André Costa 38

Santos-Dumont et Wilbur Wright: Nous ne voulions pas "Ga"



3 septembre 1939 – 6 juillet 1940

Le 3 septembre 1939, mobilisation générale, les nombreux réservistes sont rappelés et répartis dans les unités de l'armée de l'Air selon leurs qualifications. Les rappelés « pilotes estafettes », ce sont des pilotes de tourisme qui ont obtenu ce brevet par équivalence et après avoir participé à quelques manœuvres en temps de paix, sont affectés sur les quelque 170 avions réquisitionnés et basés à Maison-Blanche et La Sénia. Plusieurs brevetés pilotes militaires rejoignent les GAO d'Afrique du Nord sur Potez 25, les escadrilles régionales de chasse ERC 571 à Alger et 572 à Oran ou des unités de chasse et de bombardement en métropole.

Les groupes de bombardement et de chasse qui se trouvaient en manœuvre en AFN rejoignent rapidement la métropole, ainsi que les groupes de chasse GC I/6 et I/7 et les GIA entraînés au parachutage et au transport

Les écoles de pilotage se replient en Algérie selon un plan prévu de dix écoles à créer qui ne sera pas réalisé. Seule l'école de Relizane est opérationnelle.

La 9ème escadre est créée à Oran en novembre 1939 sur Morane 406 avec les GC I/9 et II/9, qui, après avoir perfectionné les pilotes issus des écoles, partent en métropole de mars à juin 1940.

Le général Joseph Vuillemin (ci-contre), commandant en chef des forces aériennes depuis février 1938, ne se faisait aucune illusion sur la possibilité pour la France de gagner la guerre. Il avait pressenti la défaite lors d'une visite en Allemagne en août 1938. Il avait mesuré alors la différence des efforts de deux pays et les qualités et quantités des avions des deux pays. Il savait aussi que la doctrine de combat de l'armée de l'Air était désuète et qu'aucun enseignement n'avait été tiré de la guerre d'Espagne.

Lors de la débâcle, afin de sauver personnel et matériel et envisager de poursuivre la lutte, le général Vuillemin ordonne, le 16 juin 1940, le départ de tout les avions en état de vol vers l'Afrique du Nord. Huit cents avions environ partent sans documentation, souvent non armés ou manquant d'équipements, avec des pilotes quelques fois non qualifiés et s'éparpillent sur les aérodromes d'Algérie et dans la nature. Cette force aérienne importante, mais sans cohérence, avec peu d'avions vraiment opérationnels et sans pièces de rechange restera quasiment clouée au sol.

Ce désordre offrira cependant une bonne opportunité pour plusieurs équipages de partir vers Gibraltar et de poursuivre le combat en Angleterre, avant que l'ordre de rendre les avions indisponibles intervienne.

Le général Vuillemin sera nommé inspecteur général de l'armée de l'Air le 24 juin 1940 puis, en congé sur sa demande en novembre 1940, il résidera ensuite en Algérie à laquelle il était très attaché.

A La Sénia, des avions de tourisme réquisitionnés – 170 avions environ ont été réquisitionnés en Algérie, aucun ne survivra à la guerre (Jacques Mutin)





A l'Atelier aéronautique d'Hussein-Dey (AAHD), les mécaniciens réservistes mobilisés pour l'entretien des avions de tourisme réquisitionnés (Hubert Lestrade)

Les pilotes estafettes à Hussein-Dey (Hubert Lestrade)



LIBERTÉ ÉGALITÉ FRATERNITÉ

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
 MINISTÈRE DE L'AIR
 ARMÉE DE L'AIR

**BREVET MILITAIRE
 DE
 PILOTE D'AVION
 "ESTAFETTE"**

Le Ministre de l'Air,
 conformément aux Instructions en vigueur,
 Décerne le Brevet Militaire
 de Pilote d'Avion "Estafette"
 au Caporal de Réserve *Lestrade Marcel*
 à la date du 9 Mars 1938

Fait à Paris, le 18 Mars 1938

Par le Ministre de l'Air et par délégation

LE LIEUTENANT COLONEL

LE LIEUTENANT COLONEL

N° 362

DATE.	FONCTION à bord.	GRADE, NOM et FONCTION DES AUTRES MEMBRES de l'équipage et des passagers.	TYPE et numéro de l'avion.
5.9.34	Pilote	Lestrade Marcel Gefep	C 510 FANIQ
6.9.34	"	"	"
7.9.34	"	"	"
11.9.34	"	"	"
12.	"	"	"
14	"	"	"
15	"	"	"
16	"	"	"
18	"	"	"
18	"	"	"
19	"	"	"
19	"	"	"
20	"	"	"
21	"	"	"

22.9.34	Pilote	Lestrade	C 510
28.9.34	Pilote	Lestrade	C 510 FANIQ
13/10/34	Pilote	Lestrade	Formosa 42
20/10/34	Pilote	Lestrade	Poly 36 F 21 KF
23/10/34	Pilote	Lestrade	Poly 36
23/10/34	Pilote	Lestrade	Poly 36
24/10/34	Pilote	Lestrade	Poly 36
24/11/34	Pilote	Lestrade	Poly 36
28/11/34	Pilote	Lestrade	" "
29/11/34	Pilote	Lestrade Gefep	" "
29/11/34	Pilote	Lestrade	" "

ALTITUDE MAXIMA	DISTANCE et NOMBRE d'atterrissages.	DURÉE.	NATURE du SERVICE AÉRIEN.	OBSERVATIONS.
		1 ^h 30	Leblanc Constant	
		1 ^h 15	Constantin Bore	
		2 ^h	Bore Tunis	
		2 ^h 16	Intérieurement.	
		1 ^h 35	"	
		2 ^h 30	"	
		2 ^h 30	"	
		1 ^h 15	Sidi Ahmed et Tunis	
		2 ^h 30	Intérieurement	
		1 ^h 10	Bore Fiches et Tunis	
		2 ^h 10	Intérieurement	
		2 ^h 30	"	
		1 ^h 10	Sidi Ahmed et Tunis	

500	1	1 ^h 15	Sidi Ahmed et Tunis	
300	2	6 ^h	Tunis Alger	(Poursuite de la 323 ^e mission de la 2 ^e S. A.)
100	2	3 ^h	Alger Oran	
700	1	3 ^h 15	Oran Alger	
1500	1	3 ^h 20	Alger Constantine	
1200	1	1 ^h 20	Constantine Bore	
1000	1	2 ^h 15	Bore - Tunis	
400		2 ^h 30	Sidi Ahmed et Tunis	
400		1 ^h 30	Sidi Ahmed et Tunis	
400		3 ^h 20	Tunis Oran Gefep	Oran Gefep
200		2 ^h 20	Gefep des Bore et Tunis	Oran Gefep



25 mars 1940
Les mobilisés de
Souk-Ahras
Debout :
Boutrois
Adolphe Haeberlé
Sinibaldi
Ernest Greck
Lucien Camilleri
Accroupis :
Etchevary
Marcel Danet
Louis Horte
Lucien Scalone
Marcel Durand
Lucien Filhol
(Lucien Scalone)

Mobilisation : Jean Neveux, René Mariano et X (Jeanne Neveux)



DATE.	FONCTION à BORD.	GRADE, NOM et FONCTION DES AUTRES MEMBRES de l'équipage et des passagers.	TYPE ET NUMÉRO de l'avion.
			- Mois de
1.5.40	Passager	C. Wachter Pilote	
		a.c. Atina - 209. Ufiane P. Sue. 61	
30.6.40	Pilote	Agt Kwiecik mécan	P. 25. 1570
21.6.40	"	M. De Narbonne obs	P. 25. 1570
24.6.40	"	seul	P. 25. 1570
28.6.40	"	seul	P. 25. 1570
25.6.40	"	seul	P. 25. 1570

ANNEE 1940	Pilote		Passager		TOTALX	
	JOUR	NUIT	JOUR	NUIT	JOUR	NUIT
Reports Présidents	169 ^h 40				169 ^h 40	
Mois de JUNIN	10 ^h 55				10 ^h 55	
Total Général	180 ^h 35				180 ^h 35	

Debaga le 14 juillet 1940
Le Commandant J. G. O. 1955
A. P. 1955

ALTI- TUDE MAXIMA	DISTANCE et NOMBRE d'atterrisse- ments.	DUREE.	NATURE du SERVICE AÉRIEN.	OBSERVATIONS.
				Mois de
900	1	0 ^h 25	Opbès - Bordj-Tonal	
2000	1	3 ^h 35	Debaga Constantine	
2500	1	2 ^h 40	Constantine Rouiba (Alg)	
2500	1	1 ^h 30	Rouiba Sétif	
2000	1	1 ^h 40	Sétif Biskra	
2000	1	1 ^h 45	Biskra Tougourt	
		10 ^h 55		
				Parti de jabis
				P. 25. 1570

Rappelé au GAO 1/585, le sergent réserviste Gérard Delorme, de Sidi-Bel-Abbès, vole sur Potez 25 (Jacqueline Delorme)

502. - CHARLES-LAFAYETTE ET C^e - PARIS, LIMOGES, NANTES - A. L. U. A. IDIGEC.

Novembre 1939 – Les « classes » à Blida (Alain Barria)



Novembre 1939 – L'encadrement des « classes » à Blida (Alain Barria)



Ouargla, septembre 1939 – Inspection du colonel Carbillet, commandant les Territoires du Sud, en Dewoitine 338 d'Air France réquisitionné (Suzanne Périchon)



AIR FRANCE

RESEAU AFRIQUE

DR/JA.

CONFIDENTIELLE

TOULOUSE, le 16 Octobre 1939

N°

4257

Exp. l.

Télicitations

Rep. le

par N°

Air France

Les équipages d'Air France apportent leur contribution à l'effort de guerre par des rapports sur ce qu'ils constatent pendant les vols. Cette activité ne passe pas inaperçue et ils seront suspectés, durant toute la guerre, par les belligérants anglais, allemands et italiens qui les attaqueront quelques fois, malgré leurs marques civiles (Bernard Arin)

V/Réf. :

OBJET :

Remerciements Amiraute.

PERSONNEL NAVIGANT

Veuillez trouver, ci-dessous, la copie de la note 159 d'ORAN :

* L'Amiral Commandant le Secteur Sud nous a priés
 " de transmettre aux équipages qui survolent la Méditerranée
 " ses vifs remerciements pour les renseignements fournis
 " à l'Amiraute depuis le début des hostilités, et nous sommes
 " très heureux de vous demander de bien vouloir en faire part
 " aux intéressés ".

AIR FRANCE ORAN.

Le Chef de Service,

Honet

Le Chef du Réseau

Cuz

DATE.	APPAREIL.		NATURE DES VOLS.	DUREE DES VOLS		
	TYPE.	IMMATRICULATION.		COMME PILOTE.	COMME MEMBRE DE L'EQUIPAGE.	COMME PASSAGER.
			Report.	4033,52		
12 février	B-338	F.AQBI	Oran-Marseille	4.44		
24 février	"	F.ARIE	Toulouse-Marseille	1.35		
25 février	"	"	Marseille-Oran	4.15		
"	"	"	Oran-Casablanca	2.57		
28 février	"	F.AQBI	Casablanca-Oran	2.30		
"	"	"	Oran-Marseille	3.47		
"	"	F.AQBS	Marseille-Toulouse	1.15		
5 mars 40	"	F.ARIE	Marseille-Oran	4		
"	"	"	Oran-Casablanca	3		
10 mars 40	"	F.ARIA	Casablanca-Oran	2.50		
"	"	"	Oran-Marseille	3.55		
			reporter.....	4068,42		

DATE.	APPAREIL.		NATURE DES VOLS.	DUREE DES VOLS		
	TYPE.	IMMATRICULATION.		COMME PILOTE.	COMME MEMBRE DE L'EQUIPAGE.	COMME PASSAGER.
			Report.	6841,09		
21 oct. 1939	B-338	F.AQBK	Toulouse-Marseille	1.13		
22 oct. 39	"	F.AQBE	Marseille-Oran	3.41		
"	"	"	Oran-Casablanca	3.41		
25 oct. 39	"	F.ARIE	Casablanca-Oran	2.42		
"	"	"	Oran-Marseille	4.32		
"	"	"	Marseille-Toulouse	1.40		
27 oct. 39	"	F.AQBI	Toulouse-Marseille	1.42		
"	"	"	Marseille-Oran	4.12		
30 oct 39	"	"	Oran-Casablanca	3.23		
1 nov. 39	"	"	Casablanca-Oran	2.28		
"	"	"	Oran-Marseille	3.35		
			reporter.....	6872,57		

En 1939 et 1940, l'activité d'Air France a continué d'être très active comme le montre le carnet de vol du pilote Emmanuel Arin en Dewoitine 338 – La ligne de Dakar passe toujours par Oran – Le vol Marseille-Rome est avec des plénipotentiaires (Bernard Arin)

DATE.	APPAREIL.		NATURE DES VOLS.	DUREE DES VOLS		
	TYPE.	IMMATRICULATION.		COMME PILOTE.	COMME MEMBRE DE L'EQUIPAGE.	COMME PASSAGER.
			Report.	4186,45		
11 mai 1940	B-338	F.AQBE	Oran-Marseille	4		
21 mai 40	"	F.AQBS	Marseille-Oran	4.30		
"	"	"	Oran-Tanger	2.05		
"	"	"	Tanger-Lisbonne	2		
26 mai 40	"	"	Lisbonne-Tanger	1.50		
"	"	"	Tanger-Oran	2.04		
"	"	"	Oran-Marseille	3.40		
2 juin 40	"	F.AQBI	Toulouse-Marseille	1.22		
"	"	"	Marseille-Oran	3.45		
"	"	"	Oran-Casablanca	2.50		
5 juin 40	"	F.ARIE	Casablanca-Oran	2.43		
			reporter.....	4217,36		

DATE.	APPAREIL.		NATURE DES VOLS.	DUREE DES VOLS		
	TYPE.	IMMATRICULATION.		COMME PILOTE.	COMME MEMBRE DE L'EQUIPAGE.	COMME PASSAGER.
			Report.	4217,36		
5 juin 1940	F.ARIE	B. 338	Oran-Marseille	3.47		
15 juin 1940	F.AQBE	"	Toulouse-Marseille	1.22		
16 juin 40	"	"	Marseille-Oran	3.55		
"	"	"	Oran-Casablanca	2.50		
17 juin 40	F.AQBS	"	Casablanca-Oran	2.50		
20 juin 40	"	"	Oran-Marseille	4.15		
"	"	"	Marseille-Toulouse	1.35		
22 juin 40	F.ARIE	Lockheed	Evry	0.40		
23 juin 40	F.ARIE	B-338	Convoisage	0.10		
25 juin 40	F.AQBS	"	Toulouse-Marseille	1.35		
"	"	"	Marseille-Rome	2.39		
			reporter.....	4243,02		

L'hydravion LeO H 246 mis en service sur Marseille-Alger le 14 octobre 1939 (Air France)





Blida 1939 – Bloch 210 (Maurice Cronier)

Biskra 1939 – Potez 54 (Jean Bovet)



Sétif 1939 – Morane 406 de la 1^{ère} escadrille du GC I/7 (Jean Bovet)



Sétif 1939 – Morane 406 (Jean Bovet)





Avant le départ pour la métropole, un Morane 406 du GC I/7 accidenté à Sétif en 1939.

Ci-contre, des pilotes du GC I/7 chez Pacheux à Sétif en 1939 avec, au centre : Albert Littolff qui deviendra pilote au Normandie-Niemen et qui disparaîtra le 16 juillet 1943.

(Raymond Macia)





Escale à Bastia le 11 octobre 1939 pour le personnel du GC I/7 qui rentre en métropole en Bloch 220. Ci-dessus, le personnage au fond satisfait à la tradition sur la roulette de queue
(Raymond Macia)



Sétif 1939 – Potez 63-11 (Jean Bovet)



Sétif 1939 – Messe funéraire devant un Potez 63-11 et une tombe (Jean Bovet)





Sétif 1939 – Potez 63-11 (Jean Bovet)

Sétif décembre 1939 – Potez 63 et le capitaine Truchot (Jean Bovet)





Sétif, décembre 1939 – Potez 63 (Jean Bovet)



Ouargla, fin 1939 – Devant un Potez 540 : X, Lontarne, Emile Cimino et Maurice Staletti (Emile Cimino)



GUERRE 1939-1945

VIVES Marcel Sargent
10^e Escadre Aérienne 1^{er} Groupe
Tombé le 8 Avril 1940 à SAINT LUCIEN
Algerie

Ecole de pilotage de Relizane – Juin 1940 – Morane-Saulnier MS 315 (Jean-Georges Bouvier)



Ecole de pilotage de Relizane – Juin 1940 – Morane-Saulnier MS 315 (Jean-Georges Bouvier)



Ecole de pilotage de Relizane – Juin 1940 – Hanriot 436 (Jean-Georges Bouvier)



Ecole de pilotage de Relizane – Juin 1940 – Romano 82 (Jean-Georges Bouvier)



Ecole de pilotage de Relizane – Juin 1940 – Caudron 445 *Goéland* (Jean-Georges Bouvier)



Ecole de pilotage de Relizane – Juin 1940 – Bloch 210 de passage (Jean-Georges Bouvier)



MOIS	DATES	PILOTES	OBSERVATEURS mitrailleurs et autres spécialités	NATURE du service aérien commandé	RENSEIGNEMENTS divers	DURÉE	ALTITUDE	DISTANCE	OBSERVATIONS
Mois de Juin 1940									
juin	7	H. Guilloux	Hts Passat Seick Opitz	Casablanca	M. Hauke	1 ^h 00	2000		
	8	—	—	Maison Blanche	Gran	2 ^h 00	2500		
	9	—	—	Gran	Mari gnane	1 ^h 00	3500		
	10	—	—	Marignane	Cazeaux	2 ^h 00	2000		
	13	—	—	Cazeaux	Bourges Lislay	2 ^h 00	2500		
						Total	14 ^h 00		

Le 9 juin 1940, le GB II/61 quitte Blida pour rejoindre le front en Marcel-Bloch 131, avec le SC mécanicien Yves Thévenot (Jean-Paul Thévenot)

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'atterrissa- ges.	DURÉE.	NATURE du SERVICE AÉRIEN.	OBSERVATIONS.
<u>Bois de</u>				<u>juin 1940 (suite)</u>				
13.6.40	Pilote	P ^{no} Bobel. M. Mathieu	P63 n° 7791	1800	1	1 ^h 15	Reconnaissance à vue M ^o Aug	
"	"	"	"	"	1	1 ^h 00	Aupainvilleiers Aubierien	
14.6.40	"	"	P63 n° 779	"	1	0 ^h 40	Aubierien Moutelmar	
18.6.40	"	"	" 779	"	1	1 ^h 00	Moutelmar. Lezignay.	
"	"	"	" 779	"	1	0 ^h 45	Lezignay Marignane	
19.6.40	"	"	"	"	1	0 ^h 15	Marignane Saloy	
20.6.40	"	"	"	"	1	1 ^h 00	Saloy Perpignan	
21.6.40	"	"	" 779	"	1	2 ^h 40	Traversee Perpignan Alger	
22.6.40	"	"	" 779	"	1	1 ^h 40	Alger Oray	
22.6.40	"	"	"	"	1	1 ^h 40	Oray Fez	
23.6.40	"	"	"	"	1	2 ^h 40	Fez Rabat	

M. G.
 1022. - CHARLES-LAVAUZELLE ET C^o - PARIS, LIMOGES, NANTES - A. LOU AUBIERVILLE

La guerre est finie, le 21 juin 1940 Henri Fouques Duparc rentre en Afrique du Nord avec un Potez 63 du GR I/22 (Françoise Fouques Duparc)



24 juin 1940 – L'échelon roulant du GC III/6 entre Marseille et Oran avec le *Commandant Dorise* (Xavier Bibert)

Le port d'Alger le 25 juin 1940, à l'arrivée des échelons roulants des GC III/2 et III/6
(Raymond Macia)



LeO 45, piloté par un équipage polonais, posé à côté de Collo le 24 juin 1940 (André Spiteri)



Blida 1940 – Amiot 351 (Maurice Cronier)





Blida 1940 – Potez 54 (Maurice Cronier)



A Tébessa, le 1^{er} juillet 1940, Martin 167F *Maryland*
du GB II/61 de Blida
(Eugène Angosto)



Aéronautique Navale



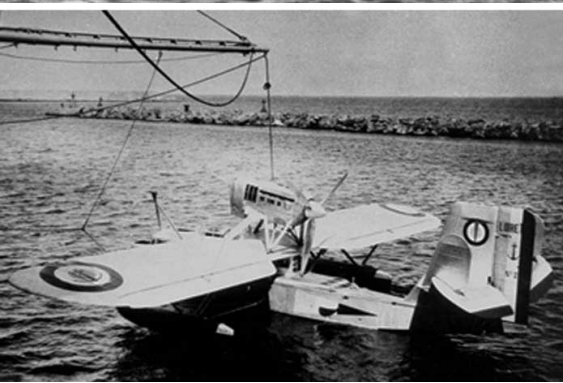
L'Aéronautique Navale, faiblement représentée en Algérie avant la guerre, s'appuie surtout sur les bases très bien équipées de Karouba et Sid-Ahmed en Tunisie, bien protégées et bien situées au coeur de la Méditerranée. La plupart des escadrilles et flottilles dépendent de ces bases et assurent des détachements dans toute l'Afrique du Nord

En mai et juin 1940, de nombreux avions et hydravions, en provenance de la métropole, transitent en Algérie avant de se rendre en Tunisie ou au Maroc.

Lors de l'armistice, sur l'aérodrome de Tafaraoui en cours d'aménagement au sud d'Oran, se trouvent trois Vought 156F de l'escadrille AB3. L'hydrobase d'Arzew abrite les escadrilles de Breguet *Bizerte* E2 et E3 et l'escadrille de Loire 130 1HS. Sur l'hydrobase provisoire d'Oubeïra-el Mellah, aménagée afin de faire face à une menace pouvant venir d'Italie, se trouvent les Latécoère 298 des escadrilles T1 et T2. Des Loire 130 sont sur l'hydrobase de Bône et divers Vought 156F, Dewoitine 520, Potez 631, LN 401/411 et Bloch 151 sont dispersés sur différents aérodromes : Tafaraoui, La Sénia, Blida ou Bône.

Les croiseurs disposent généralement de deux hydravions Loire 130 pouvant être mis à l'eau afin d'assurer "l'éclairage" de la flotte, c'est à dire la reconnaissance, l'observation et le réglage des tirs.

Les photos de l'Aéronautique Navale proviennent de la collection de Lucien Morareau et sont de MM Baudrit, Bulotier, Delaville, Desgouttes, Jourdain, Lassalle, Ledet, Palayer et Pestel.



Ci-contre, le décollage dans le port d'Oran d'un Loire 130 du croiseur *Jean de Vienne* en 1940 et la mise à l'eau d'un Loire 130 à Oran en 1939.

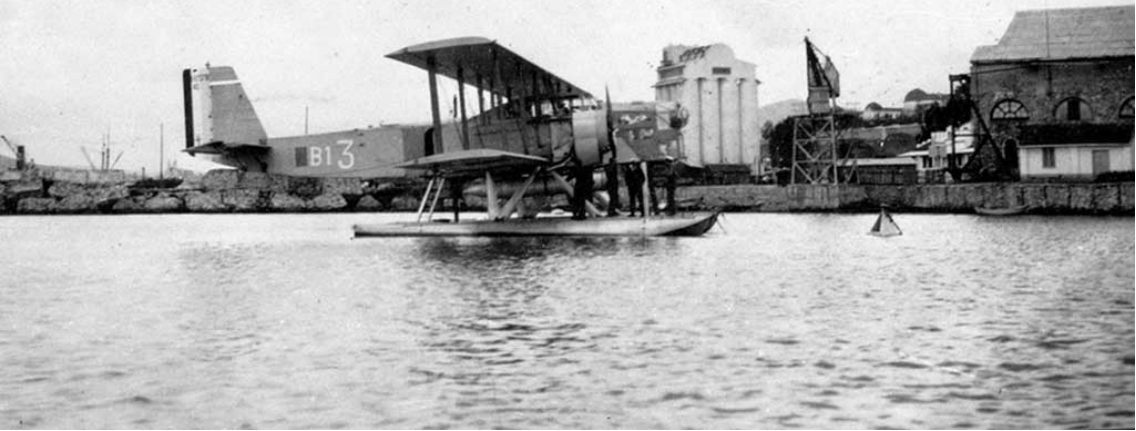
En 1939, à Arzew, les Breguet *Bizerte* des escadrilles E2 et E3



LeO H 257bis du GB II/25 à Bougie en 1939



LeO H 257bis de l'escadrille B1 à Bône en juin 1940



Latécoère 298 à Oubeïra en juin 1940 – Le lac d'Oubeïra-el-Mellah, à 5 km au sud de La Calle, sert d'hydrobase temporaire



Latécoère 298 à Oubeïra-el-Mellah en juin 1940





Le SNCAC F.222 n° 1 de l'escadrille 10E à La Sénia en mai 1940

Mers-el-Kébir – 3 juillet 1940

Mers-el-Kébir, le Grand Port, ancien *Portus Magnus* des Romains, à 6 km à l'ouest d'Oran, est une rade naturelle transformée en une place forte. Dominant la rade, les forts constituent un ensemble défensif qui serait impressionnant si leur artillerie était supérieure à celle des navires modernes. La défense antiaérienne est médiocre, avec 4 batteries de 75AA et 3 sections de mitrailleuses.

La Marine française, invaincue et intacte, représente un splendide instruments de combat. Après l'armistice, le 20 juin 1940, l'amiral Darlan informe tous les amiraux et préfets maritimes, par télégramme secret qui restera ignoré des Anglais, de prendre toutes les précautions de sabotage pour être inutilisables par l'ennemi si celui-ci essayait de s'approprier des navires L'Angleterre est désormais seule à supporter le poids de la guerre, sa marine est la première du monde, mais la flotte italienne vient de renforcer la flotte allemande et si d'aventure les navires français ralliaient l'Axe, c'en serait fait de la suprématie britannique.

Le 3 juillet 1940, la flotte de l'Atlantique, sous les ordres de l'amiral Gensoul, se trouve répartie entre les ports de Mers-el-Kébir, Oran et Alger. A Mers-el-Kébir est regroupé environ un cinquième de notre Marine, il s'y trouve : la 1ère Division de Ligne, avec les croiseurs récents *Dunkerque* et *Strasbourg*, la 2ème Division de Ligne avec les vieux cuirassés *Provence* et *Bretagne*; la 6ème Division de contre-torpilleurs avec le *Mogador*, le *Volta* et le *Terrible* et enfin la 4ème Division de contre-torpilleurs représentée par le *Tigre* et le *Lynx*. Le ravitailleur d'hydravions *Commandant-Teste* et le contre-torpilleur *Kersaint* y sont également. Tous les navires sont amarrés selon une disposition qui montre bien que le commandement ne s'attend pas à une attaque.

L'Armée de l'Air est nombreuse, avec tous les avions repliés de métropole, mais de nombreux avions hors d'état de voler, les bombardiers n'ayant ni viseurs, ni bombes. L'Aéronautique Navale dans la région est réduite à trois Breguet *Bizerte* et dix Loire 130 à Arzew équipés de projectiles anti-sous-marins guère dangereux pour les cuirassés, plus les quatre Loire 130 d'observation de tir de la 1ère Division de Ligne embarqués sur les cuirassés.

Le mercredi 3 juillet à 8 h 05, la veille rend compte de la présence d'une flotte britannique comprenant les trois bâtiments de ligne *Valiant*, *Resolution* et *Hood*, les croiseurs *Arethusa* et *Entreprise* et le porte-avions *Ark Royal* (avec 18 chasseurs Blackburn *Skua* et 42 torpilleurs Fairey *Swordfish*), escortés de onze destroyers. C'est la force H de l'opération *Catapult*, commandée par l'amiral Somerville dont l'ultimatum propose trois solutions :

-Rallier la flotte anglaise pour continuer à combattre Allemands ou Italiens.

-Rallier, avec équipages réduits et sous contrôle anglais un port britannique.

-Appareiller, avec équipages réduits et avec les Anglais, vers un port français des Antilles, ou vers les Etats-Unis.

En cas de refus de ces "fair offers", les Français sont invités à saborder leurs navires dans un délai de 6 heures sinon, la flotte anglaise userait de la force pour éviter à nos bâtiments de tomber entre les mains ennemies. L'Amirauté donne l'ordre de résister. Le drame paraît alors inévitable.

A 17 h 57, la flotte anglaise, dérobée à 6 ou 7 miles au nord derrière un immense rideau de fumées, ouvre le feu et nos navires reçoivent l'ordre d'appareillage général et de riposte. Les Loire 130 de réglage de tir décollent au milieu des gerbes.

Pour la première fois depuis Waterloo, des canons anglais tirent sur les Français.

Ce n'est pas un combat, mais un massacre qui dure 13 minutes. L'escadre française, empêchée par une pointe rocheuse de répondre avec précision, est foudroyée à bout portant par les obus de 380, seuls le *Dunkerque* et la *Provence* ont tiré. Le bilan est désastreux : 245 obus environ ont été tirés par les Anglais, dix ont fait but. La *Bretagne* est coulé, le *Dunkerque* est fortement endommagé par quatre obus, la *Provence* touchée doit s'échouer à la côte, un obus fait sauter le *Mogador*. Seul, le *Commandant-Teste*, bourré de munitions et d'essence d'avion, est miraculeusement indemne. Par un tour de force, le *Strasbourg* réussit à rejoindre Toulon, avec les contre-torpilleurs *Volta*, *Terrible*, *Tigre* et *Lynx*. Des *Swordfish* tentent de l'attaquer mais la DCA du bord les dissuade. Les hydravions du *Strasbourg* et de la *Bretagne*, éclaireront les bâtiments français jusqu'à la nuit en signalant la position du *Hood* et de son escorte, avant de rallier le mouillage d'Arzew. A 17 h, les GC I/5 et II/5, décollent de Saint-Denis-du-Sig avec leurs Curtiss H 75 et les GC II/3 et III/3 décollent de Relizane en Dewoitine 520. Pris dans le dilemme de se battre contre nos anciens alliés ou de laisser massacrer les malheureux marins, les pilotes croisent les *Skua* sans ouvrir le feu.

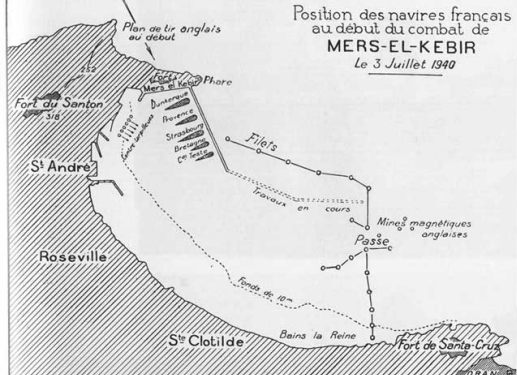
L'Afrique du Nord, hier hésitante, reste fidèle à la métropole, les marines de guerre et de commerce sont braquées contre les Anglais, un fossé profond se creuse entre l'Angleterre et la France. Winston Churchill dira : "*Ce fut une décision extrême, la plus inhumaine, la plus pénible de toutes celles que j'ai eu à partager... C'était une tragédie grecque*", il reconnaît avoir engagé une "*lutte contre nature* ». Le 11 novembre 1942, le sabordage de la flotte à Toulon, prouvera combien étaient vaines les raisons alléguées par Churchill pour détruire la flotte française et immoler ses marins.

Cette affaire malheureuse eut plusieurs conséquences immédiates concernant l'armée de l'Air. Par la suite les évasions seront le fait de personnes isolées, alors que 150 à 200 pilotes parfaitement entraînés auraient pu participer à la Bataille d'Angleterre aux côtés de la RAF. Un pilote déclarera : *Les Anglais nous ont interdit eux-mêmes le chemin de Gibraltar*. La commission d'armistice germano-italienne ne sera pas longue à reconnaître l'importance de la vague d'anglophobie. L'armée de l'Air pourra reprendre les vols à titre d'entraînement mais avec un nombre d'équipages et d'heures de vol limités.

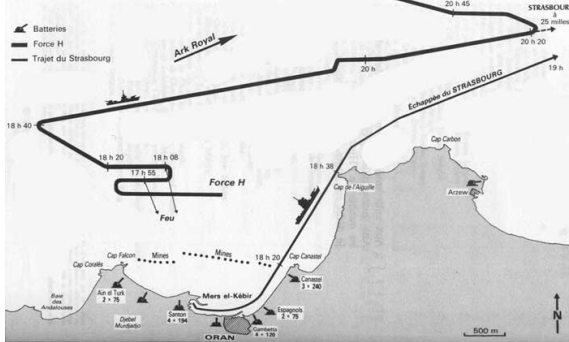
L'Histoire, politiquement correcte afin de ne pas culpabiliser nos « alliés » britanniques, a officialisé le nombre de nos marins assassinés à 1 300. Ce chiffre est faux ! Le 4 juillet, il a été dénombré officiellement 1380 tués, occultant que deux jours plus tard, l'armada britannique ouvrit de nouveau le feu sur ce qui restait de notre flotte au mouillage en entraînant la mort supplémentaire de 205 de nos marins. Il y eut également des centaines de blessés dont beaucoup, gravement brûlés, mirent des semaines à agoniser dans d'indicibles souffrances. Au total, ce furent 1 927 marins français qui périrent durant ces attaques, chiffre proche des 2 403 morts de Pearl Harbour. La Marine anglaise a tué en une semaine plus de marins français que la Flotte allemande pendant toute la seconde guerre mondiale. La participation de l'Angleterre à l'affaire de Dakar et au combat fratricide de Syrie n'améliorera pas son image.

Après l'attaque du 3 juillet, des bombardements de représailles sont entrepris. Dans la nuit du 4 au 5, dix bombardiers décollent, quatre seulement atteignent Gibraltar et lâchent neuf bombes à haute altitude et attaquent en piqué des cuirassés au mouillage dans la rade. Cette attaque est une surprise mais sans réel succès, la plupart des bombes tombent en mer. Le 9 juillet, des bombardiers de l'armée de l'Air, accompagnés des Glenn Martin 167 de l'escadrille 2B de l'Aéronautique Navale, attaquent, sans les atteindre, 17 bâtiments anglais de commerce au large de Casablanca. Le 11 juillet, une dernière mission de bombardement est déclenchée, sans succès, contre ces mêmes navires au large de l'île d'Alboran (à l'est de Gibraltar), par neuf LeO 45 qui décollent de Saint-Denis-du-Sig.

Position des navires français
au début du combat de
MERS-EL-KEBIR
Le 3 Juillet 1940



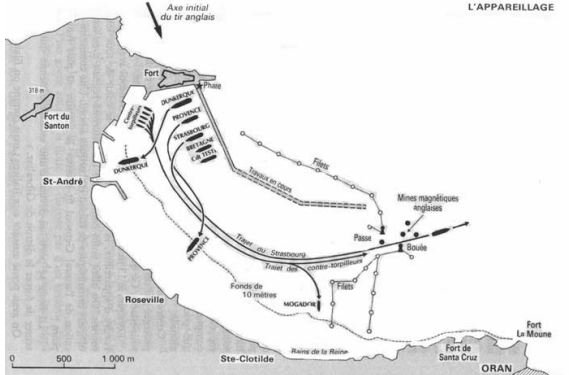
LA BATAILLE DE MERS EL-KÉBIR



Contre la jetée : *Dunkerque, Provence, Strasbourg, Bretagne* et *Commandant Teste* – Au premier plan : Les contre-torpilleurs (ECPA)



L'APPAREILLAGE



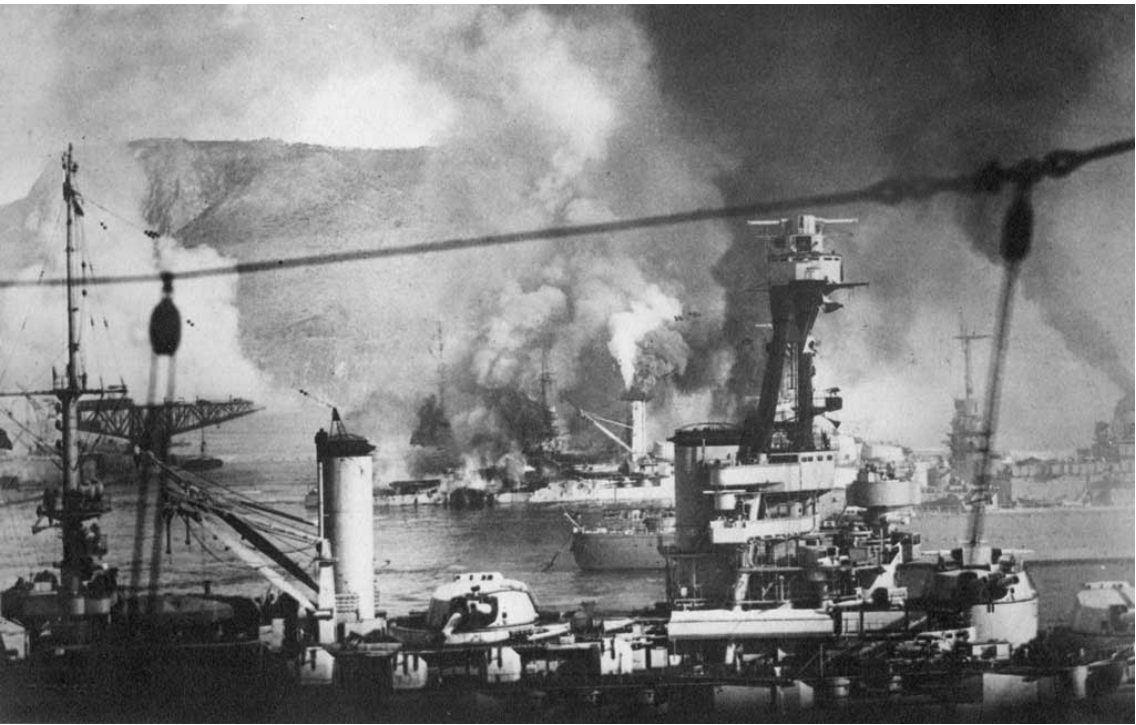
Avant l'attaque, pendant que les derniers marins se pressent pour remonter à bord, les cuirassés mettent à l'eau leurs Loire 130 (ECPA)



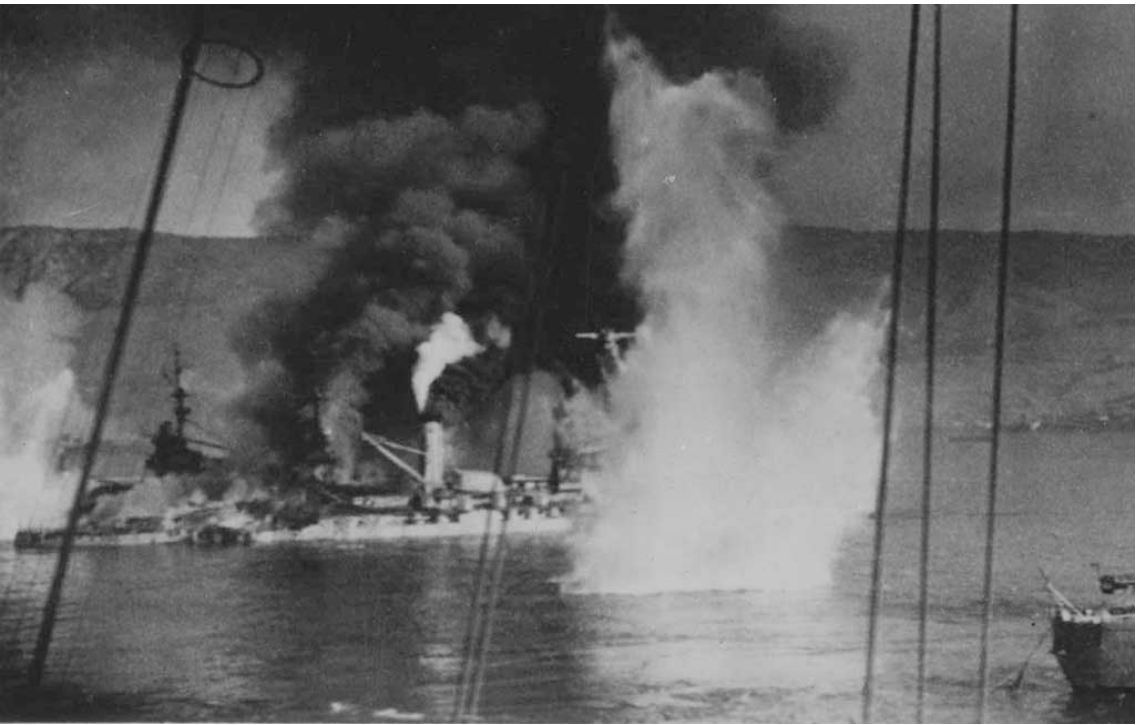


Vue générale pendant l'attaque (Martine Feugas)

Vue prise du *Dunkerque* – Au premier plan la *Provence*, puis le *Strasbourg* et la *Bretagne* (Martine Feaugas)



La Bretagne en feu derrière la retombée d'une gerbe d'obus (Martine Feaugas)



Incendie de la
Bretagne derrièr
la *Provence*
(Martine Feaugas)



La *Bretagne* sombre (Martine Feaugas)





La Bretagne se retourne en 8 secondes (Martine Feaugas)



Mers-el-Kébir – 3 juillet 1940 (*L'Echo de l'Oranie*)

La Provence et la Bretagne
(Chris Mayger)



Chris Mayger

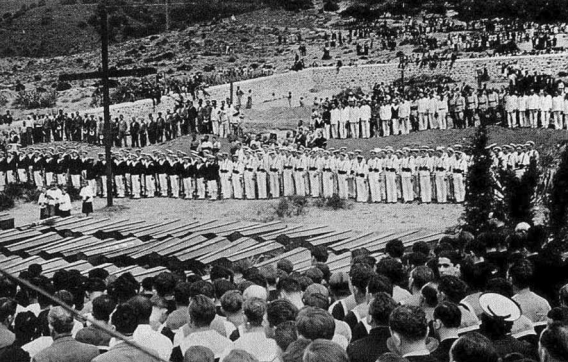




Après l'attaque du 3 juillet, huit biplans torpilleurs *Swordfish* attaquent le *Dunkerque* le 6 juillet. Un combat aérien s'engage alors entre Français et Anglais et quelques victoires sont obtenues de part et d'autre
(*L'Algérieniste*)

Le vice-amiral Gensoul aux obsèques des marins (*Journal de la France*)



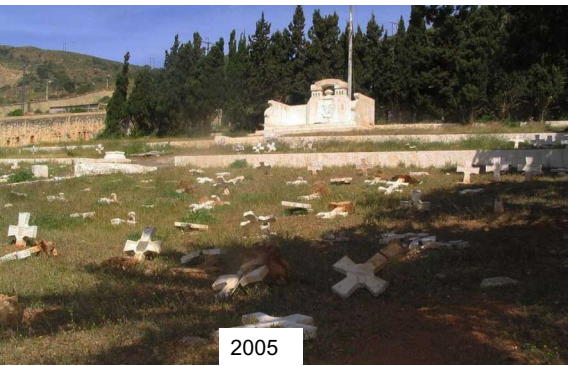


1962

Dernière diapositive



Mers-el-Kébir – Les obsèques, le cimetière, la profanation et la désacralisation (Georges Vieville et Raymond Quessada)



2005



2007