

Ami(e) Internaute,

Ce soixante-troisième diaporama est le dixième consacré à la Seconde Guerre Mondiale en Algérie. Il est le deuxième et dernier de deux diaporamas concernant les aéronefs de l'armée américaine.

Faites le circuler sans restriction !

Sauf mention particulière, les photos sont de l'USAF et de l'USNA.

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>



- Avions et unités de la *12th Air Force*, 2ème partie
- *Northwest African Troop Carrier Command*
- *82nd Airborne Division*
- *3rd Infantry Division*
- *Air Transport Command*
- *Blimp Squadron ZP-14*



Ce diaporama concerne la deuxième partie des avions et des unités de la *12th Air Force*. Il concerne aussi les nombreux avions américains qui ont évolué en Algérie, autres que ceux de la *12th Air Force*. Ce sont ceux du *Northwest African Troop Carrier Command*, de la *82nd Airborne Division*, de la *3rd Infantry Division*, de l'*Air Transport Command* et du *Blimp Squadron ZP-14*.



Curtiss P-40 Warhawk

33rd FG - 58th FS - 59th FS - 60th FS



Les deux *Fighter Groups* qui emploient les chasseurs P-40 *Warhawk* sont déployés de novembre 1942 à avril 1943 sur les terrains de Berteaux, Maison-Blanche, Montesquieu et Télérgma. Ils déménagent vers la Tunisie en novembre et juin 1943.

Pas très performants, les P-40 sont cependant fiables, rustique et faciles à mettre en œuvre. Ils encaissent bien les coups et sont appréciés pour l'attaque au sol.

325th FG - 317th FS - 318th FS - 319th FS



Les P-40 du 33rd FG décolleront du *Ranger* le 10 novembre 1942 pour se poser à Port-Lyautey, au Maroc



A Tafaraoui, peu après le Débarquement : Un P-40, un *Spitfire* et un *Swordfish*



Impacts de flak – 325th FG



A Berteaux, Bob Hope et l'actrice Frances Langford devant un P-40 du 325th FG, 319th FS



P-40L du 33th, FG 59rd FS portant les couleurs de l'opération Torch



P-40F du 325th Fighter Group, 318th Fighter Squadron à Montesquieu en mai 1943 (Gérard Paloque)



325th FG, les mitrailleuses de 50 extérieures sont enlevées pour améliorer les performances

En Tunisie, atterrissage du commandant du 325th FG, après une collision en vol



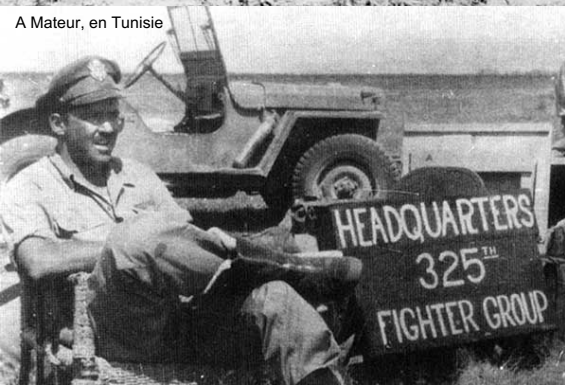
P-40 à Montesquieu



P-40 du 325th FG, 318 FS



A Mateur, en Tunisie



Bf 109, baptisé *Hoimann* en hommage à Hermann Goering, remis en état par les mécaniciens du 325th FG



North American P-51 Mustang

68th Observation Group – 16th Reconnaissance Squadron –
111th Tactical Reconnaissance Squadron – 122nd Observation
Squadron – 154th Weather Reconnaissance Squadron



P-51A Mustang du 68th Observation Group, 154th Weather
Reconnaissance Squadron en Algérie en 1943 (Gérard Paloque)



Le 68th Observation Group (renommé par la suite 68th Reconnaissance Group) utilise différents avions adaptés aux besoins variés tels que la cartographie, la reconnaissance météo, les réglages d'artillerie, la photo aérienne, les patrouilles anti-sous-marines, la reconnaissance armée. La gamme d'avions utilisés est grande : B-17, B-24, P-39, A-20, A-36, P-38, P-40, P-51, F-5.

Il est chargé également des contre-mesure électroniques, de l'évaluation des équipements radar des avions ennemis capturés, de la formation des pilotes et des compléments de pilotes en unités.

North American A-36 Apache

Le North-American A-36 *Apache*, équipé de bombes, est la version d'attaque au sol du P-51 *Mustang*. Il est utilisé par le *27th Fighter Group* et le *86th Fighter Bomber Group* à partir de juin 1943, après avoir abandonné leurs A-20. Les deux groupes ont été basés à La Sénia et à Berteaux de novembre 1942 à mai 1943, avant de rejoindre la Tunisie entre mars et juillet 1943.

27th FBG – 522th FBS – 523th FBS – 524th FBS



86th FBG – 525th FBS – 526th FBS – 527th FBS



Apache à Maison-Blanche, le 14 septembre 1943

A-36 Apache
Unité inconnue



A-36 Apache du 86th FBG à Youks-les-Bains



A-36 Apache du 86th FBG à Korba en Tunisie (Gérard Paloque)



A-36 Apache du 86th FBG en Tunisie et en Italie (J.P. Crowder)



Supermarine *Spitfire*

31st FG – 307th FS – 308th FS – 309th FS



52nd FG – 2nd FS – 4th FS – 5th FS



Deux-cent-soixante-quatorze *Spitfire* ont été utilisés par l'USAAF en Afrique du Nord par le 31st Fighter Group et le 52nd Fighter Group de novembre 1942 à mai 1943. Ils ont été basés à Tafaraoui et à Youks-les-Bains.

Ci-contre : Les *Spitfire* au passage à Gibraltar

Spitfire du 52nd FG, 5th FS après l'opération Torch



Spitfire Mk IV du 31st FG, 309th FS en mai 1943



Spitfire Mk IX du 31st FG,
309th FS



Spitfire Mk V du 31st FG, 307th FS abattu par le tir ami lors du
débarquement de Salerne en septembre 1943



Bell P-39 Airacobra

81st FG – 91st FS – 92nd FS – 93rd FS

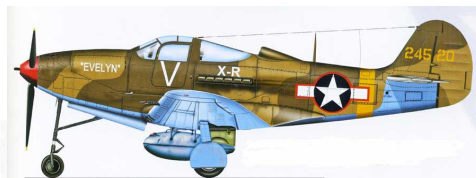


Le Bell P-39 *Airacobra* est utilisé par le 81st *Fighter Group* et le 350th *Fighter Group* de janvier 1943 à juillet 1943 à Youks-les-Bains, Le Kouif, Bône, Orléansville, Maison-Blanche et Varnier.

350th FG – 345th FS – 346th FS – 347th FS



P-39L 350th FG, 346th FS – Maison-Blanche, mai 1943 (Gérard Paloque)



81st *Fighter Group*, lieu inconnu



Republic P-47 *Thunderbolt*

Il n'y a pas eu d'unité opérationnelle de P-47 en Algérie. Des P-47 étaient assemblés à l'AIA de Maison-Blanche et y revenaient pour entretien et réparation.

P-47 en vol d'essai à Maison-Blanche en 1943



Northwest African Troop Carrier Command

Lors du Débarquement du 8 novembre 1942 (opération *Torch*), la *12th Air Force* comprend trois groupes de transport : Les *60th TCG (Troop Carrier Group)*, *62nd TCG* et *64th TCG*. L'accompagnement du débarquement se passe mal. Les conditions météo depuis l'Angleterre sont médiocres et les pilotes, peu entraînés, doivent voler de nuit. La station radiogoniométrique installée sur le bateau anglais *Alynbank* émet sur une mauvaise fréquence et l'accueil des forces françaises est moins amical que prévu. Trente-neuf C-47 *Dakota* quittent l'Angleterre mais la formation se disloque dans la nuit. Les parachutistes du *503rd Parachute Infantry Regiment* sont lâchés loin des objectifs prévus (La Sénia et Tafaraoui) et sont faits prisonniers. Une douzaine d'appareils se posent sur la partie asséchée de la Sebkhia autour de La Sénia. Quelques C-47 arrivent à Tafaraoui. C'est un échec à peu près complet, quatorze C-47 seulement restent en état de vol et les parachutistes perdent 256 hommes sur 556.

Lors de la conférence d'Anfa, le transport opérationnel est réorganisé sous le commandement du *Mediterranean Air Command*. Le *Northwest African Troop Carrier Command* est créé à Alger avec l'apport du *38th Wing* anglais (*295th Squadron* sur *Halifax* et *296th Squadron* sur *Albemarle*). Les moyens sont considérablement renforcés. Les C-47 du *Troop Carrier Command* sont vus sur de nombreux d'aérodromes algériens et sont basés principalement à Blida, Lourmel, Maison-Blanche, Relizane, Tafaraoui, Téliergma et Thiersville.

Le Débarquement de Sicile (opération *Husky*) les 9 et 10 juillet 1943 est un désastre pour les parachutistes. Les armées alliées abattent par erreur vingt-trois C-47 sur 144. Un très fort vent gêne la navigation et disperse les parachutistes. Les planeurs transportant les parachutistes américains et anglais terminent, pour la plupart, leurs vols dans la mer et plus de 400 de leurs occupants périssent noyés. Seulement 5 % des planeurs atteignent leurs objectifs.

Les enseignements de la Sicile et, plus tard, de l'Italie serviront pour le débarquement de Normandie. Les pilotes seront entraînés au vol sans visibilité, les C-47 PFF (*Pathfinder*) largueront des parachutistes munis des balises radioélectriques (*Eureka*) qui dirigeront les avions. La coordination entre les troupes au sol et les parachutistes sera une priorité.

Writer Tells How U.S. Navy Made Mistake

By JOHN A. MOROSO III

LONDON, March 16.—P—Numerous American C-47s—transport and glider planes loaded with American paratroopers—were shot down during the opening stages of the Sicilian invasion last July by anti-aircraft fire from their own British and American warships. The barrages were apparently touched off by a Nazi ruse raid.

Censors now permit telling how the Germans rused in and bombed our ships just as our planes were flying over in the intense darkness of night.

(The Army announced in Washington that 23 transport planes and 410 airborne infantry soldiers were lost on the night of July 10-11, 1943.)

The whole tragic incident is believed in retrospect to have been a Nazi trick. The German planes joined the flight formation in darkness and bombed the ships as they passed over.

There was a report, too, that some ships in the convoy—mainly landing craft—did not get going that friendly planes were

approaching and they opened fire before the bombing began.

Some anti-aircraft batteries also fired from shore.

Some Americans were able to bail out and were rescued from the sea.

Aboard the ships we had been informed that our transport planes were to fly over at a fixed time—flying at a specified height from a certain direction. We received a second warning as our planes approached, to make doubly sure the gun crews did not open fire.

But suddenly from the blackness above bombs began screaming down around the ships. One ship captain reported "these friendly planes are dropping bombs on me"—and soon some ships in the convoy opened a barrage which lit the sky.

More than a dozen planes fell, flaming in the sea—some our own, some the enemy's.

Naval authorities criticized our airforce at the time for flying transports over ships that were unloading at anchor. They said the planes should have been directed on a course that would have taken them out of the range of our

arriving aviators said they were ordered to fly over the sea.

The Army and Navy operated a joint command in the campaign while the airforce acted separately and some men blamed lack of coordination for the affair.

It should be pointed out that frequently in amphibious attacks or sea-air battles friendly planes are often shot down by our own people when they dive to attack enemy bombers.

60th TCG – 10th TCS – 11th TCS – 12th TCS – 28th TCS



62nd TCG – 4th TCS – 7th TCS – 8th TCS – 51st TCS



64th TCG – 16th TCS – 17th TCS – 18th TCS – 35th TCS



316th TCG – 36th TCS – 44th TCS – 45th TCS



61st TCG – 14th TCS – 15th TCS – 53rd TCS – 59th TCS



313th TCG – 29th TCS – 47th TCS – 48th TCS – 49th TCS



314th TCG – 32nd TCS – 50th TCS – 61st TCS – 62nd TCS





82nd Airborne
Division



505th Parachute
Infantry Regiment

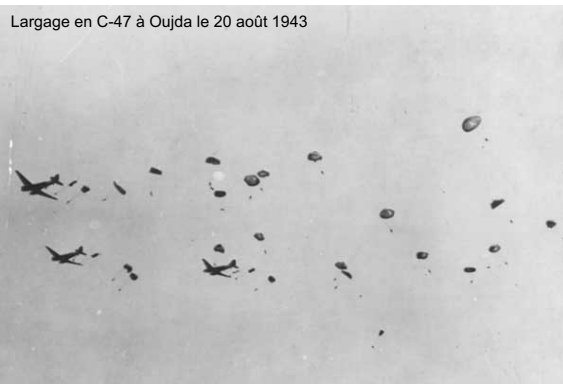
82nd Airborne Division

Le 15 août 1942, la *82nd Infantry Division* devient la *82nd Airborne Division*, première division aéroportée américaine.

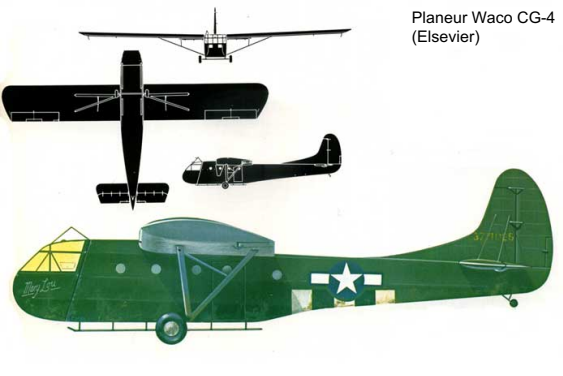
En avril 1943, les parachutistes, sous le commandement du général Matthew Ridgway, s'entraînent à Oujda (Maroc) et dans l'est de l'Algérie pour préparer le débarquement de Sicile. Les pilotes de C-47 remorqueurs et les pilotes de planeurs s'entraînent à Thiersville.

Les premiers combats de la division ont lieu les 9 et 10 juillet 1943, lors de l'assaut du *505th Parachute Infantry Regiment* en Sicile. C'est le premier assaut parachutiste de la dimension d'un régiment mené par l'armée américaine.

Largage en C-47 à Oujda le 20 août 1943



Planeur Waco CG-4
(Elsevier)



Embarquement et décollage derrière un C-47 à Oujda



Planeur Waco CG-4 : 25,5 mètres d'envergure, 14,8 mètres de longueur, vitesse de remorquage : 241 km/h, vitesse de plané : 193 km/h, 15 hommes y compris le pilote, poids à vide : 1 678 kg, poids en charge : 4 082 Kg, 13 909 exemplaires construits. Nommé *Hadrian* dans la RAF.

Oujda, le 11 juin 1943 – Chargement et installation d'un canon 75 mm Hovitzer



Oujda, le 11 juin 1943 – Chargement et installation d'un canon 105 mm
Hovitzer



Chargement d'une Jeep





Parachutiste américain en 1943 (Elsevier)



Système de largage de conteneurs sous le fuselage d'un C-47





Parachutistes en entraînement à Oujda

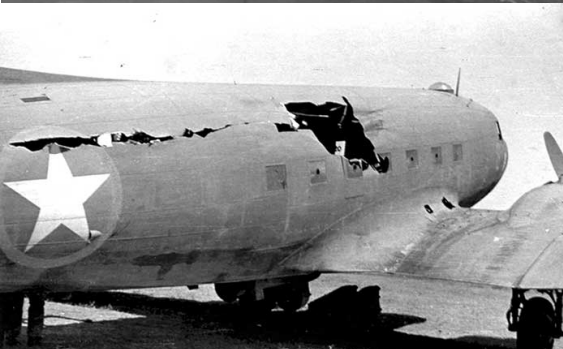
Préparation des parachutistes à Oujda et embarquement dans un C-47



Ce que voit le pilote depuis le planeur



Poste de pilotage d'un planeur (Martin Litton)



C-47 après avoir accroché un parachute en vol (Martin Litton)

Situation réelle : En vol dans un C-47 pour être parachuté sur la Sicile



Universal International presents

CINEMASCOPE

TO HELL AND BACK

TECHNICOLOR



THE EXCITING TRUE LIFE STORY OF **AUDIE MURPHY** AMERICA'S MOST DECORATED HERO!

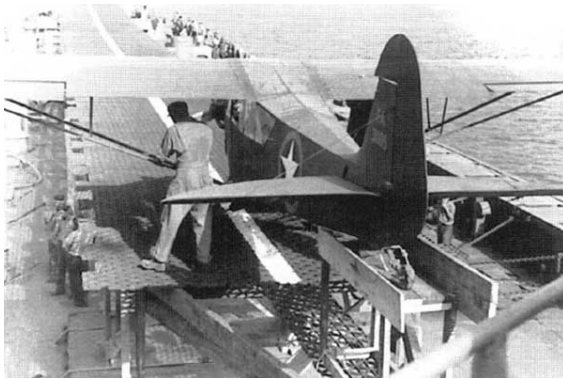


3rd Infantry Division

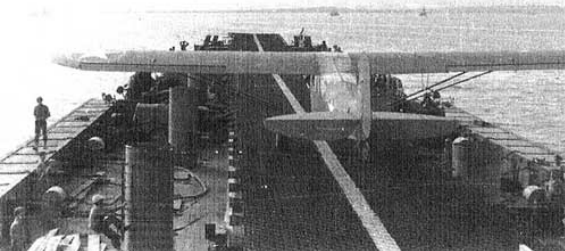
La 3rd Infantry Division, surnommée à juste titre : "The Rock of the Marne" (le Rocher de la Marne), avec sa devise en français : "Nous resterons là" glorieusement méritée en France durant la Première Guerre Mondiale, a débarqué au Maroc le 8 novembre 1942 sous les ordres du général Jonathan Anderson. Elle a ensuite combattu sans répit en Tunisie, Sicile, Italie, France et Allemagne.

Elle a eu le plus fort taux de pertes de toutes les divisions d'infanterie américaines. Ses mérites sont illustrés par la *Medal of Honor* gagnée par Audie Murphy, le soldat le plus décoré, acteur du film *To hell and back* (version française : *L'enfer des hommes*) qui relate ses propres exploits.

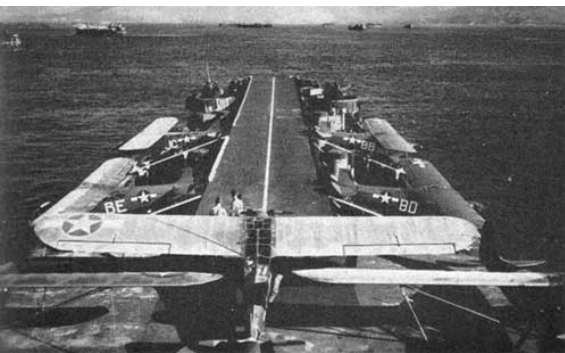
Les bataillons d'artillerie de la 3rd Infantry Division ont utilisé les Piper L-4 du *Scout Observation Squadron* qui leur était attaché tout au long de leurs campagnes. Les L-4 sont transportés sur des LST équipés d'une piste en PSP qui leur permet de décoller afin de rejoindre un terrain sur la terre ferme. Ci-dessous : L'installation d'un Piper L-4 pour le décollage (3rd ID)



Le 4 juillet 1943 en rade de Bizerte, premier décollage d'un L-4 à partir de la piste improvisée sur le pont d'un LST



Août 1944 – Les L-4 au débarquement de Provence



Les pilotes et les mécaniciens des L-4 sur un LST à Naples, le 14 août 1944, veille du débarquement de Provence



Un L-4 accidenté au débarquement à Cavalaire en août 1944



Un L-4 en opération



Un L-4 dans la région de Colmar





Air Transport Command

L'Air Transport Command, créé en juin 1942, comprend deux divisions : *Ferrying Division*, responsable de la livraison des milliers d'avions de combat et de leur remplacement sur les bases, et *Air Transportation Division*, chargé du transport du personnel et du fret.

Les grandes compagnies aériennes sont intégrées à l'ATC à laquelle fusionne l'ATCB britannique. Cyrus R. Smith, président-directeur des American Airlines, est mobilisé comme commandant de l'Air Transport.

Aux C-47 initiaux, s'ajoutent au fur et à mesure les Curtiss C-46 *Commando*, les Convair C-87 (B-24 *Liberator* modifiés) et les Douglas C-54.

L'ATC assure le transport du personnel et des approvisionnements militaires, l'entretien des routes aériennes et l'accompagnement transatlantique des groupes de combat.

A la fin de la guerre, l'ATC est devenu un énorme transporteur militaire qui, avec 12 000 avions, couvre un réseau de 260 000 kilomètres et livre une moyenne de 2 000 tonnes de fret par jour.

Les enseignements tirés de cette expérience seront précieux pour l'expansion des transports aériens commerciaux d'après-guerre.



341st Bomb
Group North
Africa Ferrying
Division



327th Ferry Squadron /
Mediterranean ATS

Maison-Blanche – 1943 – Les C-47 de l'ATC parmi d'autres avions : C-54, B-17, P-38, Amiot 143, Caudron C. 445 et LeO 45



Le QG de l'ATC à La Sénia – Octobre 1943



Le bureau de l'ATC à La Sénia – Octobre 1943



Les installations de l'ATC à La Sénia – Mai 1943



Les installations de l'ATC à Téliergma – Octobre 1943



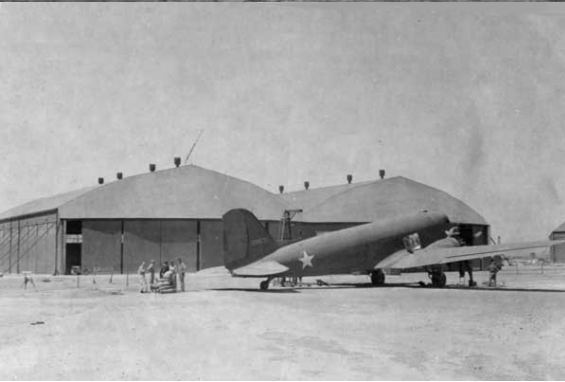
Le bureau de l'ATC à Bizerte – Octobre 1943



Le bureau de l'ATC à Casablanca – Octobre 1943



La Sénia – Octobre 1943



Transport de deux moteurs d'avion dans un C-47 et déchargement à La Sènia – Juin 1943



Collision de deux C-47 à La Sènia



Collision à La Sènia entre un C-47 et un *Mosquito* (IWM)



MEMORIAL SERVICE BUREAU
FOR PASSENGERS OF WAR
TOKYO - JAPAN
4-10 YAMAGUCHI BUILDING
RECORDS OF WAR EXPERIENCE
SINCE 1914



A Maison-Blanche, chargement pour la Russie. Le courrier pour les prisonniers de guerre au Japon passe par Téhéran et Moscou



Dans un C-47

Le C-54 et sa pilote décolle de Marrakech avec 4 900 kg de charge – La route est longue jusqu'à Karachi : 8 900 kilomètres en 25 heures de vol



Green Project

A partir de mai 1945, l'Air Transport Command met en place le *Green Project* qui utilise tous les moyens, y compris les bombardiers, pour rapatrier les soldats américains, les civils et des soldats français au rythme de 50 000 passagers par mois jusqu'en septembre 1945. La ligne passe le plus souvent par Istres et Casablanca.

Ci-contre : Escale à Casablanca

Ci-dessous : Cette petite fille, au Maroc, a la chance de traverser l'Atlantique en B-17 (Stan Owen)





Blimp Squadron ZP-14

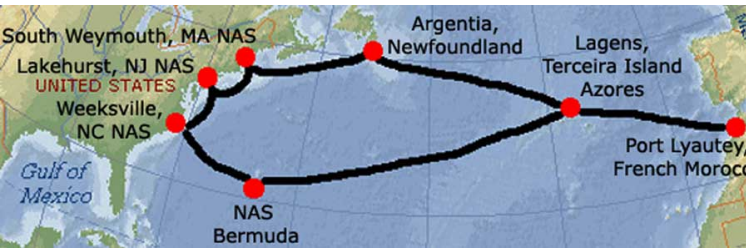
Les dirigeables (*blimp*) K-123 et K-130 du ZP-14 de l'US Navy, décollent de South Weymouth (Massachusetts) le 29 mai 1944 et se posent à Port-Lyautey, au Maroc, 80 heures après, après avoir fait escale à Argentia (Terre-Neuve) et à Lagens Field (Açores). Ils parcourent les 5 800 kilomètres en 58 heures de vol à 150 mètres d'altitude en effectuant alors la première traversée de l'Atlantique par des dirigeables américains et la première traversée par des dirigeables souples. Six autres dirigeables, destinés également au ZP-14, traverseront l'Atlantique.

Les dirigeables, armés de bombes, effectuent des patrouilles nocturnes anti-sous-marines à moins de 100 mètres d'altitude avec des détecteurs magnétiques et des radars. La relève par les patrouilles diurnes de *PBY Catalina* permet une couverture de 24 heures sur 24 de la zone du détroit de Gibraltar.

Le vent qui souffle fréquemment dans la région complique la tâche des dirigeables.

Ci-dessous : Les trajets des dirigeables et les stations d'accueil autour de la Méditerranée, dont Oran-La Sénia

Ci-contre à droite : Les dirigeables et les *PBY Catalina* font partie de la 15th Fleet Air Wing (USNA)





Ci-contre : Le K-123 quitte l'escale de Lages Field aux Açores le 31 mai 1944
Ci-dessus : L'arrivée à Port-Lyautey, le 1er juin, avec le premier courrier transatlantique transporté par dirigeable souple (USNA)

Caractéristiques :

Longueur : 67 mètres

Diamètre : 16,40 mètres

Hauteur : 21 mètres

Volume : 9 000 mètres-cubes

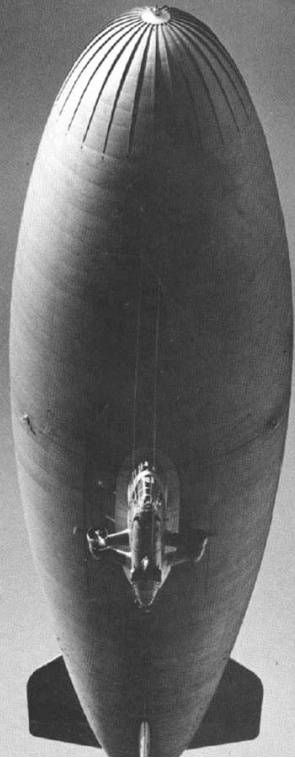
Essence : 1 500 litres

Moteurs : deux fois 300 ch

Vitesse maximale : 102 km/h

Vitesse de croisière : 70 km/h

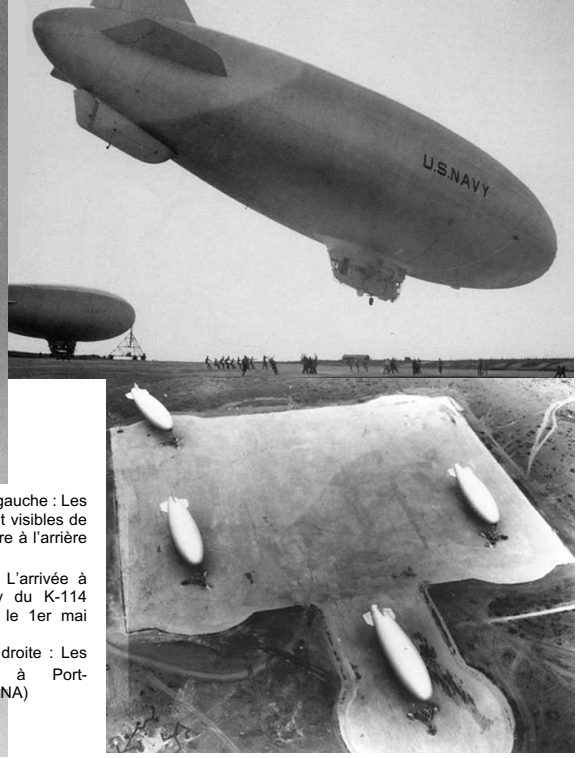
Autonomie en croisière : 3 040 km



Ci-contre à gauche : Les bombes sont visibles de part et d'autre à l'arrière du fuselage

Ci-dessus : L'arrivée à Port-Lyautey du K-114 et du K-89 le 1er mai 1945

Ci-contre à droite : Les dirigeables à Port-Lyautey (USNA)

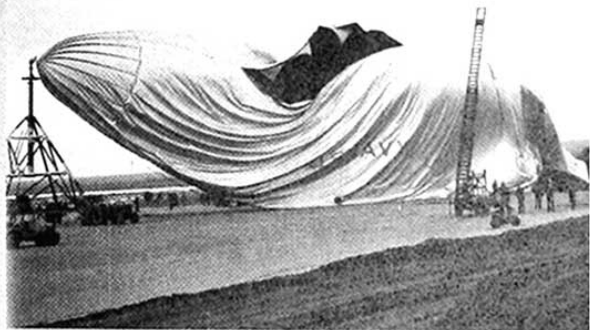
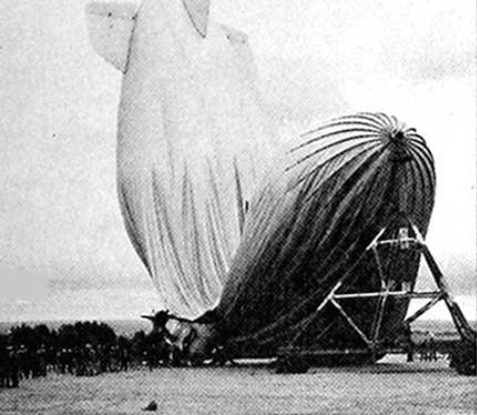


Deux vues d'un dirigeable à La Sénia (USNA)



Un dirigeable à Gibraltar le 21 juillet 1944, premier atterrissage d'un dirigeable américain en Europe (Stan Owen)





Un dirigeable est abîmé au sol à Port-Lyautey en janvier 1945, après qu'un véhicule ait accroché un câble d'amarrage (USNA)

Le commodore George Owen, commandant la 15th Fleet Air Wing et la Naval Air Station de Port-Lyautey (Stan Owen)



Le 20 mai 1944, le commodore George Owen accueille le vice-amiral Bellingher commandant l'Atlantic Fleet Air Force (Stan Owen)



En 1944 à Port-Lyautey, visite de l'amiral Rosendhal, Cdt les dirigeables de l'US Navy, à gauche, accompagné du commodore George Owen (Stan Owen)

Service funéraire en avril 1945 à Port-Lyautey, à la mémoire de Franklin Roosevelt, en présence du sultan Mohamed Ben Youssef, futur Mohamed V (Stan Owen)



Dernière diapositive



Le Sultan reçoit des autorités françaises et américaines, en présence de son fils Moulay Hassan, futur Hassan II (Stan Owen)

