

Ami(e) Internaute,

Ce cinquante-huitième diaporama est le cinquième de dix diaporamas consacrés à la Seconde Guerre Mondiale en Algérie. Il concerne la situation politique, la mobilisation générale, la Conférence d'Anfa, l'organisation de l'aviation alliée, l'armée de l'Air, l'infrastructure, l'AIA, le matériel allié et les bombardements ennemis. Faites le circuler sans restriction !

Merci aux propriétaires des photos dont les noms apparaissent entre parenthèses et à l'US Air Force (USAF), l'US Navy (USN), l'US National Archives (USNA), la Royal Navy (RN) et l'Imperial War Museum (IWM) qui ouvrent leurs archives.

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.

pjarrige@orange.fr
www.aviation-algerie.com

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



Janvier à juin 1943

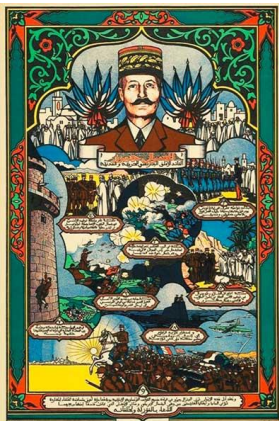
Général Giraud – *Un seul but : La Victoire*

À la suite de l'assassinat de l'amiral Darlan, le général Henri Giraud est nommé, par cooptation entre les autorités présentes, à la tête du commandement civil et militaire à Alger, avec comme adjoint le général Bergeret. Il abroge progressivement les lois du gouvernement de Vichy appliquées à l'Algérie et porte tous ses efforts sur la reprise des combats de l'Armée française.

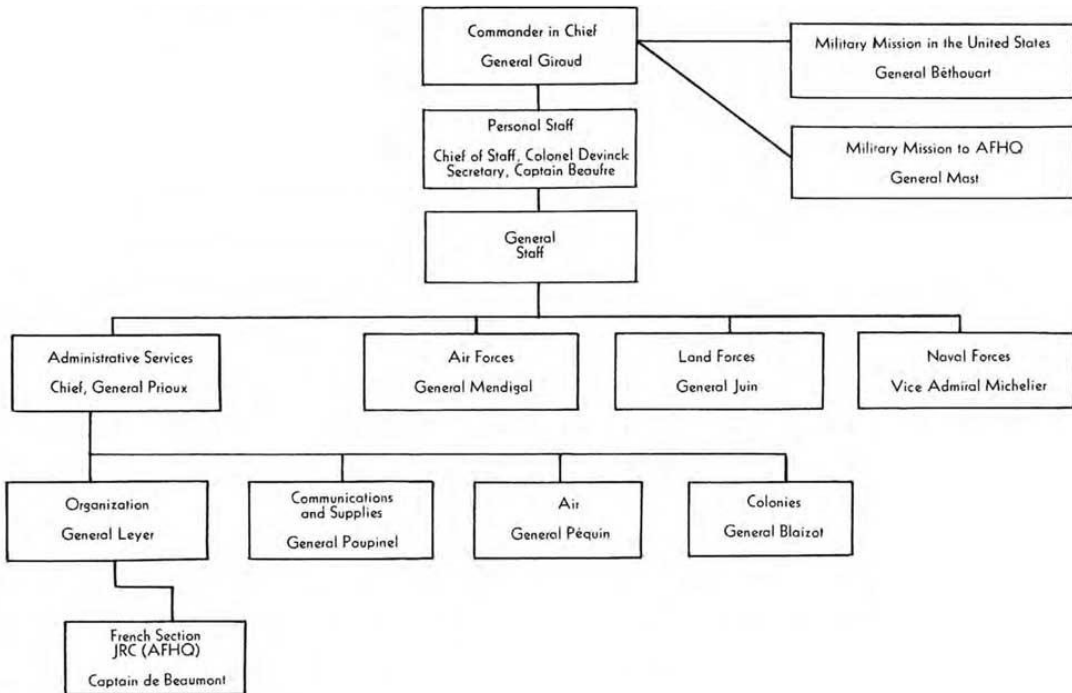
La mobilisation générale, préparée secrètement, entre dans sa phase active et l'Armée d'Afrique, commandée par le général Juin, participe de façon déterminante à la campagne de Tunisie. Devant ces résultats, le général Giraud obtient alors l'équipement à venir de plusieurs divisions françaises en matériel américain recherché, depuis le 10 décembre 1942, par une mission militaire permanente aux États-Unis, dirigée par le général Béthouart, pour : *La fourniture de matériel américain nécessaire à la création de l'armée moderne*. Cette mission cohabite avec la Mission militaire de la France Combattante du général De Gaulle.

Le cours de la guerre bascule. Les Allemands perdent la bataille de Stalingrad le 3 février 1943. Après quelques succès, ils éprouvent, avec les Italiens, des difficultés grandissantes pour ravitailler l'Afrikakorps et la 1^{ère} Armée italienne dirigés par le général Rommel en lutte contre la 8^{ème} armée de Montgomery en Tripolitaine. L'USAAF intervient dans cette bataille depuis juin 1942 avec des groupes de bombardiers et de chasseurs.

Mais le général Giraud n'a pas pris la précaution de mettre sa famille à l'abri. Le 8 novembre, les Allemands, qui ont un compte à régler avec lui depuis ses évasions au cours des deux guerres et son comportement après la deuxième évasion, s'emparent de huit membres de sa famille dont son épouse, ses filles et ses petits-enfants résidant à Tunis et les emprisonnent en Allemagne dans des conditions très dures entraînant le décès d'une de ses filles.



Organisation du commandement français le 1^{er} avril 1943





Mobilisation générale

En 1943-1944, la population européenne de l'Algérie est constituée à 86 % de Français. Elle est de 76 % de Français au Maroc et de 50 % de Français en Tunisie. Le total des Français non musulmans est alors de 1 076 000, ce qui donne 259 000 hommes mobilisables au titre des classes 1919 à 1945, c'est à dire âgés de 19 à 45 ans. Sur ce total, 176 500 sont effectivement sous les drapeaux au 1^{er} novembre 1944, 9 500 étant encore disponibles, 44 400 inaptes et 28 600 en *appel différé*, c'est à dire affectés spéciaux aux transports, aux télécommunications, à la Police et autres services publics.

Le taux de 16,40 % de la population totale ainsi représenté par les hommes mobilisés aux armées dans la population européenne d'Afrique du Nord est très supérieur à ce qu'il fût jamais en métropole, aussi bien en 1914-1918 qu'en 1939-1940.

Le total des 233 000 Musulmans mobilisés, soit comme engagés dans les trois territoires, soit appelés par tirage au sort en Algérie et Tunisie, représente 1,58 % de la population musulmane qui est alors de 14 279 000.

L'apport métropolitain est d'environ 10 000 courageux évadés de France.

Conférence d'Anfa



La conférence d'Anfa se tient du 14 au 24 janvier 1943 dans la banlieue de Casablanca. Cette conférence a été décidée par Franklin Roosevelt, président des Etats-Unis, et Winston Churchill, premier ministre britannique. Staline, invité, décline l'offre. Des décisions sont prises lors de cette conférence sur l'invasion de la Sicile et du reste de l'Italie, sur l'aide à apporter à l'URSS et sur la stratégie des Alliés, après la guerre, à l'égard de l'Europe.

Un autre but est de réconcilier les généraux Giraud et De Gaulle.

Ci-contre, la rencontre et la fameuse poignée de main (USA). Roosevelt, satisfait, croit le problème réglé, et Churchill, goguenard, sait que cette alliance est contre nature et il n'est pas mécontent de la discorde entre les généraux.

A part leur haute taille, les deux généraux n'ont rien en commun, ni leurs passés militaires, ni leurs comportements pendant les guerres, ni leurs motivations, ni leurs perspectives d'avenir. Le général Giraud jouit d'un grand prestige dans l'armée et de l'estime de Roosevelt, il ne pense qu'à se battre contre les Allemands avec les dizaines de milliers d'hommes de l'armée d'Afrique qui lui sont dévoués, il sait que la puissance américaine permettra de gagner la guerre et son seul désir est d'entrer à cheval dans Metz libéré. Le général De Gaulle, entouré de civils et entretenu par les Anglais (avec promesse de remboursement), considère que la guerre est gagnée et prépare sa conquête politique de la France.

Cette rencontre se solde par un simple accord d'une liaison permanente entre les deux généraux. L'avenir montrera que le politique l'emportera sur le militaire.

Cependant, la conférence permet de définir l'aide matérielle significative des Américains à l'Armée française dans le cadre d'une Loi « *Lend and lease* » (prêt-bail), les frais engagés devant être remboursés après la guerre.

Le général De Gaulle arrivera en Algérie le 30 mai 1943, après la victoire en Tunisie.





Conférence d'Anfa – Derrière Roosevelt et Churchill : général Arnold, amiral King, général Marshall, amiral Pound, général Brook et général Portal (USAF)

En haut à droite : Le président Roosevelt et le général Giraud (USNA)

Ci-dessous : Le Boeing 314 *Clipper* NC 18604 qui a amené Roosevelt à Casablanca en passant par Natal, au Brésil, et, à droite, une vue dans le cockpit d'un C-54 d'accompagnement (USAF)





12th Air Force / Western Air Command / Eastern Air Command Mediterranean Air Command (MAC) North West African Air Force (NAAF) Mediterranean Allied Air Force (MAAF)

Les moyens aériens de l'opération *Torch* et des jours qui suivent sont ceux de la *12th Air Force* faisant partie du *Western Air Command* (américain) pour la partie ouest et de l'*Eastern Air Command* (britannique) pour l'Algérois et le Constantinois. La coopération de l'USAAF et de la RAF (qui se bat en Afrique depuis deux ans) est le soucis de Roosevelt et de Churchill qui créent, lors de la conférence d'Anfa, le *Mediterranean Air Command* (MAC) commandé par le général anglais Arthur Tedder qui s'installe avec son état-major à Alger le 18 février 1943 en absorbant, entre autres, les moyens des *9th* et *12th Air Force*.

Le principal composant du MAC est le *North West African Air Force* (NAAF), commandé par le général Carl Spaatz avec sous ses ordres différents commandements assurés en parité par des généraux américains et anglais :

Northwest African Strategic Air Force (NASAF) – général James Doolittle

Northwest African Coastal Air Force (NACAF) – général Hugh Lloyd

Northwest African Tactical Air Force (NATAF) – général Arthur Cunningham

Northwest African Air Service Command (NAASC) – général Delmar H. Dunton

Northwest African Training Command (NATC) – général John K. Cannon

Northwest African Photographic Reconnaissance Wing (NAPRW) – général Elliott Roosevelt

Northwest African Troop Carrier Command (NATCC) – colonel Ray Dunn, puis général Paul Williams

Le 10 décembre 1943, le *Mediterranean Air Command* est dissout au profit du *Mediterranean Allied Air Force* (MAAF) commandé par le général Tedder qui sera remplacé par le général Ira Eaker en janvier 1944 et composé de :

Mediterranean Allied Strategic Air Force (MASAF) – général Nathan Twining

Mediterranean Allied Coastal Command (MACAF) – général Hugh Lloyd

Mediterranean Allied Tactical Air Force (MATAF) – général John K. Cannon

Les unités de l'armée de l'Air française sont intégrées, selon leurs spécialités, dans les différents dispositifs au fur et à mesure de leur accession à la capacité opérationnelle.

En septembre 1943, les forces aériennes alliées en Méditerranées comptent 620 bombardiers stratégiques (460 B-17 et B-24, 160 *Wellington* anglais), 700 bombardiers moyens (B-25, B-26 et *Boston*), 1 400 chasseurs et chasseurs-bombardiers (P-38, *Beaufighter*, P-51, P-40, *Spitfire*) plus 400 avions de transport. S'y ajoutent une centaine de chasseurs *Seafire* embarqués sur cinq porte-avions d'escorte.



Le général Arnold, cdt l'USAAF, et le général Portal, cdt la RAF

Le Général Doolittle, célèbre après ses records de vitesse en hydravion et son raid sur Tokyo en B-25 du 18 avril 1942 (USAF)



Le général Tedder allume la cigarette du général Spaatz (USAF)

Conférence à Alger le 4 juin 1943 – *Allied Forces Headquarters*



Autour de Churchill :
Anthony Eden
Général Brooke
Général Marshall
Amiral Cunningham
Général Alexander
Général Eisenhower
Général Montgomery (IWM)

Des avions sur les aérodromes d'Algérie après le Débarquement (USAF)

Bloch 175



Potez 63-11



L'armée de l'Air

Quatre-cent-soixante-douze avions français ont été détruits en Afrique du Nord pendant l'opération *Torch* et, à l'issue du cessez-le-feu entre les forces françaises et alliées, le potentiel restant est de 250 avions (Dewoitine 520, Curtiss H-75, LeO 451, Potez 63-11...) qui sont, pour la plupart, déclassés sur le plan opérationnel. Dans les unités, les équipages attendent maintenant avec impatience l'arrivée d'avions neufs dont les performances leur permettraient d'aborder l'adversaire à armes égales. Les ordres du général Mendigal, qui conservera son commandement en chef des forces aériennes d'Afrique du Nord jusqu'au 3 juin 1943, sont de s'entraîner sur les avions existants en attendant du nouveau. Il se fait des illusions optimistes sur le délai et les conditions dans lesquelles il obtiendra des Américains des avions récents et pourra reconstituer rapidement des unités nouvelles opérationnelles. Le fait que l'Axe utilise des Dewoitine 520 saisis en métropole fournit le prétexte pour supprimer les vols de ces avions dans les zones des combats (en fait, aucun d'entre eux ne sera utilisé par l'Axe en Tunisie).

Toute la structure des écoles est à recréer pour relancer la sélection et la formation de nouveaux équipages et pour reprendre l'entraînement des équipages déjà formés. C'est une des premières actions entreprises au Maroc dès la fin de 1942.

Le groupe de chasse 2/5 *Lafayette* est le premier à reprendre le combat. Le groupe de chasse 2/7 *Nice* que les Anglais intègrent dans leur dispositif (*Squadron* 326) et équipé de *Spitfire* Mk V participera à la fin de la campagne de Tunisie.

Les groupes de bombardement 1/61 et 2/61 équipés de LeO 451 participent à quelques bombardements de nuit en Tunisie et deux escadrilles de reconnaissance de la 33ème Escadre effectuent quelques missions en Tunisie.

Des avions sur les aérodromes d'Algérie après le Débarquement (USAF)

Potez 29



LeO 45



Les unités de transport participent à la mise en place et au ravitaillement des bases et aux liaisons de commandement.

Ainsi, la participation des forces aériennes françaises aux opérations de la Campagne de Tunisie restera très limitée et elles n'interviendront pas lors de la phase initiale, particulièrement critique pour les Alliés.

La France Combattante

L'appellation « France Libre » cède le pas progressivement à l'appellation « France Combattante » qui reste seule officielle le 13 juillet 1942.

Les groupes *Alsace* et *Lorraine* de la France Combattante au Moyen-Orient cessent leurs opérations en septembre 1942 pour être rééquipées en Angleterre en vue de la reconquête de la métropole. En Méditerranée orientale, la présence de la France Combattante n'est alors plus assurée que par le groupe *Artois*, une unité de surveillance côtière équipée de *Blenheim* et de Potez 25.

Début mars 1943, un LeO 451, piloté par le capitaine Lassalle, transporte le commandant Véron chargé, par le général Mendigal, d'une mission de liaison avec le Groupe *Bretagne* qui combat au Fezzan, depuis décembre 1940, avec la colonne Leclerc, seul appui aérien pendant les 2 000 km de la progression héroïque dans le désert.

Depuis Alger, en passant par Ouargla et Rhat, le LeO 451 atteint Sebha, au centre de la Lybie, où est stationné le Groupe. Ce premier contact entre les FAFL et les Forces aériennes d'AFN se déroule dans une ambiance cordiale, de par la personnalité du commandant Véron, mais si les exécutants souhaitent la fusion, ce sera moins évident au sommet de la hiérarchie et il faudra attendre quelques mois pour atteindre l'unification souhaitable.

Groupe 2/5 Lafayette

Le groupe de chasse 2/5 *Lafayette* est la première unité sélectionnée pour reprendre le combat en Tunisie.

Le 15 novembre 1942, un colonel américain qui avait été, en 1916, pilote de l'escadrille *Lafayette* reconnaît l'insigne à la tête de Sioux sur les avions. Il obtient du général Eisenhower que le groupe soit équipé de Curtiss P-40 *Warhawk* et combatte sous commandement américain.

Le 21 novembre 1942, le commandant Kostia Rozanoff prend le commandement du groupe qui reçoit ses premiers avions le jour même et s'entraîne aussitôt au Maroc sur cette nouvelle monture. la prise en compte officielle du groupe se fait le 9 janvier 1943 à Maison-Blanche, devant le hall de montage de l'AIA, au cours d'une grande cérémonie.



Les généraux Mendigal, Spaatz, Bergeret et Doolittle lors de la remise des P-40 à Maison-Blanche le 9 janvier 1943 (USAF)





La garde d'honneur du GC 2/5 et les Spahis en grande tenue à Maison-Blanche (USAF)

DATE	FONCTION A BORD	GRADE, NOM ET FONCTION DES AUTRES MEMBRES DE L'EQUIPAGE ET DES PASSAGERS	TYPE ET NUMERO DE L'AVION	ALTITUDE MAXIMA	DISTANCE ET NOMBRE D'ATTERRISSAGES	DUREE	NATURE DU SERVICE AERIEN	OBSERVATIONS
<u>Vois de</u>								
16.2.43	Pilote	H. Payer P. Kauffmann H. Casauboy	1500 N° 220	500	2	1.10	Lancer 10 Parachutes	
18.2.43	Ch. d'at.	"	"	"	1	0.45	- 10 -	
20.2.43	Pilote	L. Böpp	1500 N° 25	"	2	1.05	- 20 -	
22.2.43	Pilote	H. Mousquet P. Kauffmann H. Casauboy	1500 N° 25	"	2	0.30	- 15 -	
23.2.43	Ch. d'at.	H. Mousquet P. Kauffmann H. Casauboy	1500 N° 220	"	1	1.55	- 11 -	sol de nuit
24.2.43	"	H. Payer P. Kauffmann H. Casauboy	"	500	1	0.30	- 10 -	
26.2.43	"	H. Payer, P. Kauffmann	"	500	1	0.30	- 10 -	
28.2.43	"	H. Mousquet P. Kauffmann	"	600	1	0.25	- 10 -	
30.2.43	Pilote	H. Mousquet P. Kauffmann H. Casauboy	"	700	1	0.30	- 10 -	
31.2.43	"	H. Payer P. Kauffmann	"	600	1	0.40	- 31 -	
31.2.43	Ch. d'at.	"	"	600	1	0.15	- 10 -	
31.2.43	"	H. Mousquet P. Kauffmann H. Casauboy	"	600	1	0.55	- 10 -	sol de nuit

DATE	FONCTION A BORD	GRADE, NOM ET FONCTION DES AUTRES MEMBRES DE L'EQUIPAGE ET DES PASSAGERS	TYPE ET NUMERO DE L'AVION	ALTITUDE MAXIMA	DISTANCE ET NOMBRE D'ATTERRISSAGES	DUREE	NATURE DU SERVICE AERIEN	OBSERVATIONS
7.3.43	Ch. d'at.	H. Batta H. Mousquet P. Kauffmann H. Casauboy	1500 N° 193	1100	3	1.10	Fer. Eau Affinité. Glida	
19.3.43	Observateur	H. Grandjean H. Mousquet L. Böpp H. Casauboy	1500 N° 21	700	2	2.10	Fer. Robot. Fer	
20.3.43	Observateur	H. Casuat P. Kauffmann P. Kauffmann L. Böpp H. Casauboy	1500 N° 25	1400	1	1.50	Eau - Eau (sans objet)	
28.3.43	"	"	"	1500	1	1.40	Eau Glida	
<p>Le Commandant Godard Ch. de G. 26</p>								

24.2.43	Ch. d'at.	H. Payer P. Kauffmann H. Casauboy	1500 N° 220	600	1	1.25	Lancer 10 parachutes	
26.2.43	Pilote	P. Kauffmann, H. Casauboy	"	600	2	0.45	- 22 -	
28.2.43	"	H. Mousquet P. Kauffmann H. Casauboy	"	700	1	1.25	- 10 -	
27.2.43	"	P. Kauffmann, H. Casauboy	"	700	2	0.40	- 20 -	
28.2.43	"	H. Casauboy H. Mousquet	"	600	2	0.40	- 20 -	
2.3.43	"	H. Payer H. Casauboy	1500 N° 25	600	1	0.15	- 11 -	
4.3.43	Ch. d'at.	H. Mousquet, P. Kauffmann	1500 N° 220	700	1	0.25	- 9 -	
4.3.43	Pilote	P. Kauffmann, H. Casauboy	"	700	2	0.50	- 20 -	
5.3.43	"	P. Kauffmann, H. Casauboy	"	700	1	0.15	- 5 -	
6.3.43	"	H. Payer, H. Casauboy	"	700	1	0.25	Fer. Mousquet	
11.3.43	Ch. d'at.	"	"	700	1	0.30	Mousquet, Fer	
11.3.43	Pilote	P. Kauffmann, H. Casauboy	1500 N° 25	800	1	0.10	Eau aéro	
15.3.43	"	L. Böpp, H. Mousquet	1500 N° 220	600	1	0.45	Lancer aéro	
15.3.43	"	P. Kauffmann	"	500	1	0.15	Lancer 12 Parachutes	

Les vols effectués en Potez 540 durant le premier trimestre 1943 par le lieutenant-pilote Henri Fouques Duparc, du Groupe de Transport 2/15 (Françoise Fouques Duparc)

MOIS	DATES	PILOTES	OBSERVATEURS mitrailleurs et autres spécialités	NATURE du service aérien commandé	RENSEIGNEMENTS		DISTANCE	OBSERVATIONS
					divers	DURÉE		
<u>1^{er} Trimestre</u>					<u>1943</u>			
18-1-43		L. Barria	St Farielle	affreille de ghouat	DB7 n° 7	1.05	2500	1
20.1.43		A. de Mercadio St Bernard Dc. Buob		- DC -	— n° 54	0.30	1500	2
1.2.43		Lt. Varoy.	C ^m Rougand Sc Riviere	Entraînement.	DB7 n° 54	0.20	800	1.
2.2.43.		C ^m de Maricourt.	Lt. Baudouin J. Loutrac	"	"	1.10	1000	2.
10.2.43		Sc Buob.	Lt. Baudouin RP Declave	Laghouat. Ain Oum Laghouat	"	1.40	1000	2
26.2.43		C ^m Rougand	Sc Tillier S. Mahé	Laghouat. Ain Oumra. Laghouat	"	1.25	1500	2
28.2.43		C ^m Rougand	Sc Zygrand St. Ploye	Laghouat. Ainkra	"	0.50	1000	1

Infrastructure

Le premier objectif de l'opération *Torch* est de s'emparer des principaux ports et des aérodromes environnants, alors que les cargos transportent tout le matériel nécessaire pour améliorer les aérodromes existants, en créer de nouveau et réparer les dommages causés par les bombardements.

Aussitôt les affrontements du Débarquement terminés, l'Algérie est couverte d'aérodromes opérationnels et devient un véritable porte-avions au service de la campagne de Tunisie, des bombardements sur l'Europe et, plus tard, des débarquements d'Italie et de Provence.

Avec une efficacité remarquables et des moyens considérables, les unités du Génie américain (*US Army Engineers*) parviennent à créer un aérodrome en quelques jours.

Les Hauts-Plateaux constantinois, proches des zones de combat et bénéficiant d'un climat sec, sont pourvus d'aérodromes. Aux nombreux aérodromes existants et réaménagés dont Batna, Biskra, Bône (Allelick et Les Salines), Bougie, Canrobert, Chateaudun, Djidjelli, Oued-Hamimim, Philippeville, Sétif, Souk-Ahras, Tébessa, Têlergma et Youks-les-Bains, s'ajoutent de nouveaux aérodromes, souvent éphémères : Aïn-Beida, Aïn'Miila, Berteaux, Jemmapes, Le Kouif, Le Kroubs, Montesquieu, Navarin, Oulmène, Saint-Donat et Taher.

En Oranie, les Américains créent Lapasset, Nouvion et Saint-Leu, ils utilisent Aïn-Séfra, Aïn-Témouchent, La Sénia, Le Kreider, Lourmel, Mascara, Méchéria, Mostaganem-Matemore, Noisy-les-Bains, Perrégaux, Relizane, Saïda, Saint-Denis-du-Sig (Oggaz), Sainte-Barbe-du-Tlélat, Sidi-Bel-Abbès, Tafaraoui et Thiersville.

Dans l'Algérois, les alliés utilisent Affreville, Blida, Bou-Saâda, Laghouat, La Réghaïa, Maison-Blanche, Mouzaïaville, Orléansville et Paul-Cazelles. Boufarik est réservé à l'armée de l'Air.



Compacteur à pieds de mouton débarqué d'un C-47 et baptisé ironiquement *Opel* (USAF)





Carrière et concasseur à Aïn-Témouchent (USAF)



Scrapper en action (USAF)

Système anglais Sommerfield de réseau maillé pour recouvrir les routes, pistes, parking et taxiways (IWM)



Travaux à Tafaraoui, La Sénia et Maison-Blanche (USAF)



10 TAFARAQUI ALGERIA 11 42
CRACKING LARGE PIECES OF THE



142 LA SENIA ALGERIA 1 43
ARAB LABOUR PREPARING ROAD



La Sénia (USAF)



Les plaques PSP *Pierced Steel Plank* destinées au revêtement (USAF)



F25 BASE COURSE TAXIWAY
LA SENIA



Ateliers Industriels de l'Air - AIA



L'AIA de Maison-Blanche avant le Débarquement (Jean Delmas)



En 1938, devant la menace de guerre et avec l'importance de l'aviation militaire en AFN, il devient nécessaire de disposer d'un atelier de révision de matériel aéronautique. L'ARMA de Maison-Blanche est alors créé, l'hiver 1938-39, par le général Suffrin-Hebert, avec Léon Adida, qui rassemble une poignée d'hommes dans les quatre pièces de la ferme Munch pour défricher les vignes et édifier la première usine aéronautique de l'Union Française. L'AIA, qui succède à l'ARMA, est un établissement d'Etat spécialisé dans les réparations d'avions, de moteurs et d'équipements et également le remontage d'avions. Il dépend de la Direction technique industrielle de l'aéronautique et il est rattaché au Secrétariat d'Etat à l'Air.

Le colonel Jacques Martin arrive en 1940 comme directeur et continue la construction de l'AIA de Maison-Blanche avec augmentation des effectifs et décentralisation de quelques ateliers vers Rouïba, l'Alma et Boufarik. Le travail porte alors sur les Potez 540, Morane-Saulnier 406 et Hanriot 432.

La défaite arrête les activités productrices et, le 24 juin 1940, Jacques Martin déclare devant l'ensemble du personnel : "... *Si l'AIA était un bâtiment mobile ou flottant, nous partirions pour continuer le combat sous d'autres cieux...*". La préoccupation est alors de conserver le Centre d'apprentissage, de déjouer les commissions d'armistice et d'améliorer l'outil de travail par des imputations illégales de machines et de matières premières, tout en assurant, au ralenti, les révisions des quelques avions autorisés à voler par la commission d'armistice ou la transformation des Potez 540 en avions sanitaires.

De fin 1943 à 1945, l'ingénieur en chef Jerrold remplace Jacques Martin, devenu directeur des AIA d'AFN (Mers-el-Kebir, Rabat, Meknès et Marrakech), et André Chatry devient directeur de l'AIA d'Alger, assisté de Durney et André Bassoleil.

Sur le Ranger en juin 1942, en route vers Accra (USNA)



B-17 en transit à Marrakech (USAF)



Matériel allié

Avant le Débarquement du 8 novembre 1942, la route aérienne longue de 6 500 km de Takoradi, en Côte d'Or, au Caire, en passant par le Nigéria, le Tchad et le Soudan Anglo-égyptien achemine le plus clair des renforts destiné au *Middle East Command* en Egypte, en évitant le détour par le canal de Suez (le passage de la route par Fort-Lamy, au Tchad contrôlé par les FFL, explique en partie la complaisance de Churchill envers le général De Gaulle). Une partie des avions monomoteurs arrive en porte-avions puis est catapultée vers Takoradi avant d'entreprendre la longue route vers Le Caire. Une autre partie, dont les P-38, arrive démontée en cargo et porte-avions à Takoradi, avant d'être assemblée à Accra. Les avions multimoteurs arrivent par la voie des airs en passant, pour les Américains, par le Brésil et les Açores et en poursuivant leur route ensuite, le cas échéant, vers l'Extrême-Orient.

Après le Débarquement du 8 novembre 1942, des unités d'assemblage sont installées à Casablanca, Alger et Oran en utilisant les facilités fournies par les Ateliers Industriels de l'Air installés sur ces aérodromes.

Le Débarquement permet également aux avions multimoteurs d'abrèger le trajet en passant par le Maroc. Lors de la victoire finale, plus de 10 000 avions, dont environ 2 500 bombardiers, sont passés par Marrakech.



Livraisons d'avions à Alger et Casablanca (USAF)



Enlèvement des protections pour le transport maritime (PIK)



P-38 Lightning (USAF)





Livraison de P-47 Thunderbolt à Casablanca (USAF)



Le général Giraud visite l'AIA de Maison-Blanche le 16 octobre 1943 (USAF)

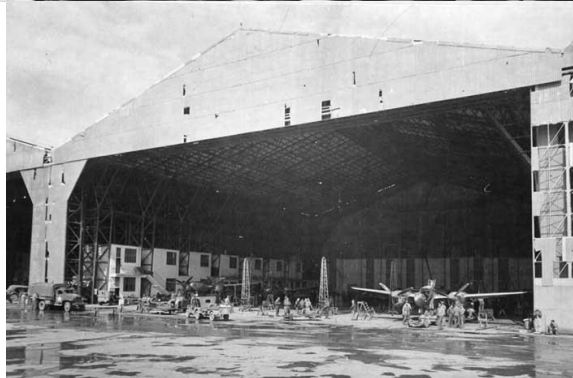


Le soucis de conserver en état l'outil de travail permet à l'AIA de poursuivre son activité sur des avions d'arme dès le Débarquement allié, mobilisé comme *UM 144*.

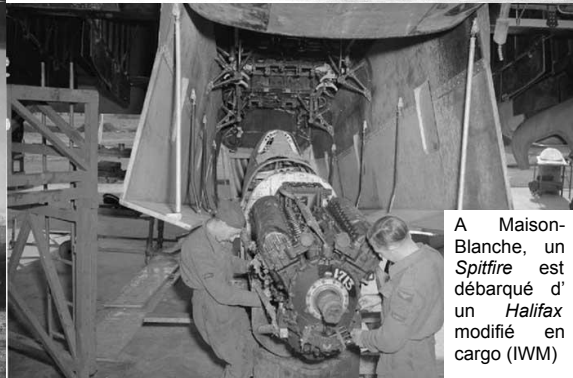
1943 est marquée par un développement considérable de l'AIA et de ses annexes de Boufarik et Blida. Les Alliés ayant trouvé un outil bien adapté, l'effectif est augmenté par des cadres américains et anglais et des prisonniers italiens, yougoslaves et allemands, auxquels vient s'ajouter une importante main-d'oeuvre locale recrutée notamment en Kabylie et dans les camps de prisonniers politiques qui viennent d'être libérés.

L'activité devient intense au profit du remontage des avions neufs arrivés démontés et de l'entretien et la remise en état des avions en opération (P-38, P-39, *Hurricane*, *Spitfire*).

En mars 1946, les AIA d'Algérie, avec 7 000 ouvriers ont, depuis le Débarquement, révisé 3 000 avions et 7 000 moteurs et ont assemblé plusieurs milliers d'avions.



Activité à Casablanca et Maison-Blanche (USAF)



A Maison-Blanche, un Spitfire est débarqué d'un Halifax modifié en cargo (IWM)

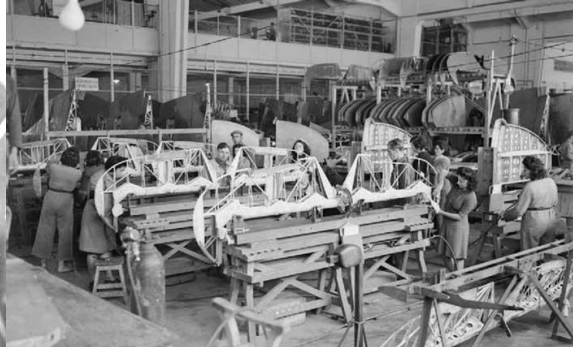


Chaîne d'assemblage des P-38 à Maison-Blanche (USAF)





A Maison-Blanche, une jeune fille entoile un Stinson (USAF)



A Maison-Blanche, modification des empennages de *Spitfire* et atelier hélices (IWM et USAF)





A Maison-Blanche, assemblage et révision des *Spitfire* et *Hurricane* (IWM)

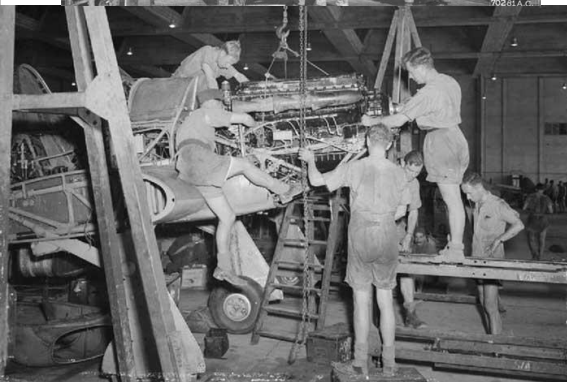


Atelier hélices à Maison-Blanche (USAF)



Deux *Spittfire* de l'USAAF en révision à Maison-Blanche, les mécaniciens sont assis sur la profondeur pendant le point fixe. (IWM et SHD)

Banc d'essai moteurs et atelier moteurs à Maison-Blanche (IWM et USAF)





Après remontage ou réparation, les avions sont remis au *36th Air Depot Group* à Maison-Blanche (USAF)

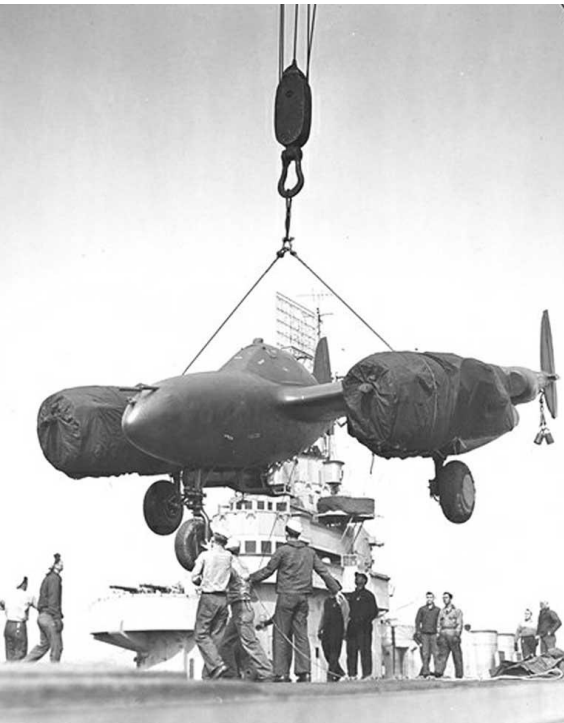


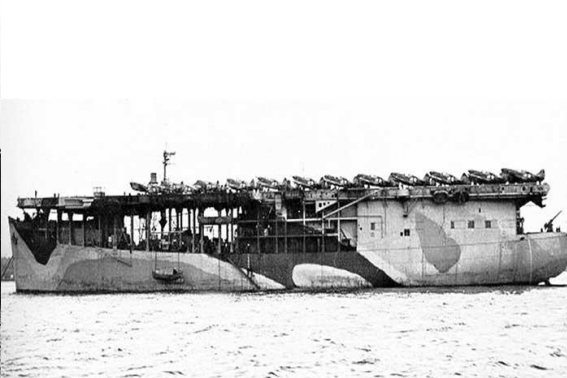
Fuselages de *Spitfire* déclassés (IWM)



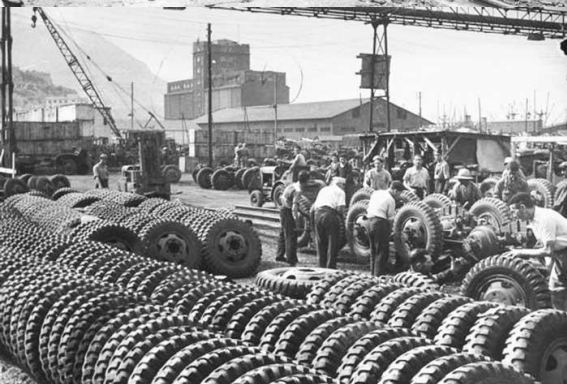
L'AIA de Blida, est chargé, entre autres, de la révision des canots de sauvetage et de l'assemblage des planeurs (IWM)

New-York (Statten Island), chargement d'un P-38 – Avril 1944 (USNA)





Ci-dessus à gauche : Pour les besoins de l'industrie de guerre américaine, les épaves sont récupérées et envoyées à Casablanca pour être embarquées



Ci-dessus : Le porte-avions anglais *Archer* amène à Norfolk, USA, des P-40 usagés et des prisonniers allemands

Ci-contre et diapositive suivante : A Alger, Oran et Casablanca, le matériel roulant est remonté à la chaîne, à l'air libre, souvent le long des quais et des routes (USAF, USNA et ECPAD)



Les bombardements ennemis



ALGER (Fort l'Empereur). — Monument à la mémoire des morts de l'Armée d'Afrique

Dès le Débarquement, la ville et le port d'Alger entrent en guerre avec le maximum d'efficacité et deviennent le centre du dispositif allié. Le port est alors la cible privilégiée des bombardiers de l'Axe. Dès le 8 novembre 1942, les avions allemands apparaissent dans le ciel d'Alger, un cargo est atteint et neuf avions ennemis sont abattu. Plusieurs dizaines de raids se succèdent jusqu'au 27 août 1943 par vagues de dix à vingt avions.

C'est toujours le port qui est visé, surnommé, en raison de la configuration, le *Trou de la mort* par les aviateurs allemands. Les bombes hâtivement lâchées tombent souvent aux alentours. Le dépôt des Pétroles Mory, près du quai de Dakar, est incendié, le consulat allemand (!) au Clos Salembier est atteint, ainsi que le dépôt des CFRA, rue Alfred de Musset. D'autres bombes tombent rue Vollenhoven (au-dessus du quartier belcourt, tout près d'une école), sur le lycée Bugeaud, sur l'école Chazot (près de la rue de Lyon) et rue Horace-Vernet. Des bombes incendiaires provoquent un incendie chemin Yusuf aux Etablissements Gifrer et Barbezat, d'autres arrivent au Champ-de-Manoeuvre et au Ruisseau (près de l'usine à gaz). Un orphelinat est touché derrière Notre-Dame d'Afrique en causant la mort de 14 enfants. Cependant, aucun objectif névralgique n'est atteint.

Chaque incursion ennemie déclenche un barrage de feu dressé par les innombrables pièces de DCA installées à El-Kettani, sur l'îlot de Stofila, en front de mer, sur les boulevards et les hauts d'Alger, ainsi que par les navires à l'ancre ou à quai. Des ballons captifs et des pots fumigènes complètent les défenses. Certaines nuits, les alertes succèdent aux alertes et la population passe des nuits blanches dans les caves.

Bône et Djidjelli, proches de la Tunisie, de la Sicile et de la Sardaigne, reçoivent de nombreuses fois la visite des bombardiers visant les ports et les aérodromes. Les bombardements causent la mort de 123 civils et 198 militaires à Bône et 72 civils à Djidjelli. 202 avions ennemis sont abattus à Bône et dans les environs.

Oran, en limite de portée des bombardiers de l'Axe, ne sera atteint que rarement mais le bombardement du 19 mai 1943 au soir sera particulièrement meurtrier.

Les aérodromes, de l'intérieur, aussi éloignés que Biskra, sont également visés.

Les convois sont souvent attaqués au large de la côte, avec succès, par des bombardiers-torpilleurs qui coulent un grand nombre de navires alliés.

Les rares Focke-Wulf *Condor*, seuls bombardiers allemands quadrimoteurs avec les peu fiables Heinkel 177, parviennent à accomplir quelques missions sur Casablanca et sur d'autres bases marocaines en décollant de Bordeaux et de Toulouse. Ils sont bien trop peu nombreux pour agir efficacement et sont destinés à d'autres tâches prioritaires.

Jusqu'à l'invasion de la Sicile, la soixantaine d'avions de reconnaissance lointaine de la Luftwaffe et la vingtaine d'appareils italiens aptes à la même mission ne cesseront jamais de compter, jour après jour, les navires alliés dans tous les ports méditerranéens et à leurs approches.

Ce monument a été détruit afin de ne pas servir de repère aux aviateurs ennemis

Junkers 88 A-4 (par Shiegeo Koike via Yago de Bobazdilla)



L'Allemagne manque de bombardiers stratégiques et n'a que des bimoteurs et des monomoteurs de bombardement en piqué pour attaquer les cibles terrestres et maritimes âprement défendues par une DCA efficace et des radars.

En novembre 1942, la *Luftflotte 2* qui couvre la Méditerranée est renforcée en urgence par 400 bombardiers, torpilleurs, chasseurs et transporteurs venant de Norvège, de Russie et de France. Les renforts continueront d'arriver par la suite mais ne compenseront pas les pertes subies au combat et par bombardement. L'effectif de 270 bombardiers et torpilleurs est maintenu difficilement dans les escadres de bombardement qui perdent 734 appareils de novembre à mai 1943 sur les 2 422 avions de tous types perdus sur les fronts méditerranéens.

La Reggia Aeronautica est en voie d'épuisement, 440 de ses avions sont perdus ou endommagés en moyenne mensuellement de novembre 1942 à juin 1943. Les pertes ne sont pas compensées par les avions cédés par la Luftwaffe et l'industrie italienne ne livre que 300 avions par mois.

En cette année 1943, tournant de la guerre, les forces aériennes de l'Axe, acculées à la défensive, n'ont pas les moyens de mettre en œuvres les bombardiers et les torpilleurs qui auraient pu arrêter, ou ralentir, la progression des Alliés sur terre et décimer les convois maritimes. Cependant elles parviennent à causer des pertes humaines et matérielles importantes et à couler un grand nombre de navire.

Savoia-Marchetti SM-79 Sparviero (USAF)



Bombardiers italiens



Cant Z1007 Alcione (par Chris Busbridge)

Heinkel 111 (Deutsches Bundesarchiv)



Heinkel 111 abattu près de Bône le 15 novembre 1942 (IWM)



Junkers 88 atteint par les bombardements à Tunis-El Aouina, début 1943. Les bombardement répétés subis par les bases de Sicile, Sardaigne et Tunisie réduisent considérablement les moyens de la Luftwaffe et de la Regia aeronautica (USAF)



Un morceau d'un CANT Z1007 *Alcione* abattu par un *Beaufighter* de la RAF le 18 janvier 1943 au-dessus de Bône (IWM)





Les bombardiers en piqué Stuka (à gauche) et Focke-Wulf 190 (à droite), limités en autonomie, multiplient les attaques sur Bône et Philippeville au départ de la Tunisie (Deutsches Bundesarchiv)



Les torpilleurs Heinkel 111 (à gauche) et les Junkers 88 (à droite), armés de une ou deux torpilles, causent des dégâts considérables aux Marines alliées (Deutsches Bundesarchiv)



Mise en place d'un ballon captif à Bône et barrage de ballons (IWM)

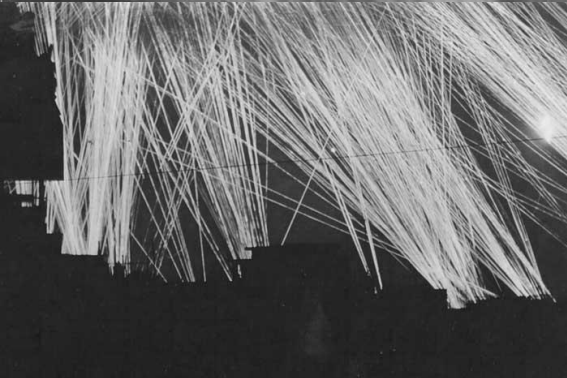




Ci-contre en haut : Canon Bofors de DCA sur les hauteurs d'Algier (USAF)
En bas : Emplacement de DCA à l'entrée du port d'Algier, par Henry Carr (IWM)
Ci-dessus : Nuit à Alger (USAF)



DCA sur Alger (USAF)



Cratères à Berteaux (PIK)



dessin de Jean Brua



Bombardement à Bône, rue Saint-Augustin (PIK)

L'hôpital de Djidjelli touché par les bombes (Suzanne Granger)



Bombardement à Djidjelli le 12 novembre 1942 (*Ensemble*)



Le studio photo Romei (Suzanne Granger)



Bombardement à Maison-Blanche le 21 novembre 1942 – Les bombes sont accompagnées d'objets piégés apparemment inoffensifs (USAF)



B-17 du 97th BG à Maison-Blanche le 21 novembre 1942 (USAF)





Bombardement à Alger le 24 novembre 1942 – Le dépôt des CFRA, rue Alfred de Musset, est atteint et, ci-dessus, à 7 h 45, l'aile droite du lycée Bugeaud est atteinte par un bombardier isolé qui lâche deux bombes entraînant la mort du proviseur Lalande, de sa femme et d'une petite fille qu'ils avaient adoptée, ainsi que la mort du censeur, de son épouse et de leurs deux enfants (Edgar Scotti)



Ci-dessus : Douglas C-47 atteints par un bombardement à Biskra le 15 janvier 1943

Ci-contre : A Youks-les-Bains on rebouche les cratères (USAF)





Le 26 mars 1943 – Les restes d'un Junkers 88 abattu dans le port d'Alger – L'avion a été repêché avec trois corps. Le quatrième corps a été retrouvé dans un appartement, son parachute ne s'étant pas ouvert (USAF)



Le 15 avril 1943 – Le magasin Romoli, rue Michelet à Alger (Edgar Scotti)

LA MAGNIFIQUE CITATION DE LA VILLE D'ALGER



Par décision n° 92, le ministre de la Défense nationale cite à l'ordre de l'Armée la ville d'Alger.

« Par le lourd tribut qu'elle a payé à la libération du territoire, la ville d'Alger a acquis des droits puissants à la reconnaissance de la Nation.

« Après avoir abrité les artisans clandestins du débarquement du 8 novembre 1942, est restée, jusqu'en 1944, le siège du Gouvernement provisoire de la République en même temps que le centre du Commandement interallié.

« Soumise à de nombreuses alertes et à 22 bombardements aériens, la population algéroise, malgré ses 378 morts, ses 678 blessés et ses centaines de destructions totales ou partielles, a toujours su conserver le plus grand calme dans une admirable dignité.

« Cité qui s'enorgueillit à juste titre de l'appellation glorieuse de « Capitale de la France en guerre » que lui ont valu son rôle, sa conduite et l'attitude de sa population. »

Cette citation comporte l'attribution de la Croix de guerre avec palme.