

Ami(e) Internaute,

Ce vingt-sixième diaporama est le quatrième d'une série sur l'Aviation Militaire en Algérie de 1919 à 1939. Il concerne la période 1930-1936.

Faites le circuler sans restriction !

Merci aux propriétaires des photos dont les noms apparaissent entre parenthèse.

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](mailto:Jarrige31@orange.fr)

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

# 1930-1936 – L'ère du Potez 25

1930 est l'année du Centenaire de l'Algérie. De nombreuses manifestations ont lieu pour célébrer l'œuvre de la France. L'Aviation Militaire est à l'honneur pour tout le travail qu'elle a effectué et elle participe aux nombreuses manifestations aériennes qui soulèvent l'enthousiasme du public.

L'armée de l'Air est créée en juillet 1934, ainsi que la 5<sup>ème</sup> Région Aérienne couvrant l'Afrique du Nord, ce qui entraîne la formation de la 1<sup>ère</sup> Escadre d'Algérie avec le 1<sup>er</sup> Groupe à Blida, le 2<sup>ème</sup> Groupe à Oran-La Sénia et le 3<sup>ème</sup> Groupe à Maison-Blanche. Des CAR (Cercles aériens régionaux) sont créés à Alger et Oran avec des avions d'entraînement. Les CAR deviendront des GAR (Groupe) en 1935

L'heure est maintenant à l'exploration du Sahara et à l'étude systématique des voies aériennes avec le Potez 25, biplace polyvalent parfaitement adapté aux nombreuses tâches qui lui sont imparties. Dans la version TOE (théâtre d'opération extérieur), qui équipe entièrement les escadrilles à partir de 1932, il est partout à la fois pour transporter des autorités, du ravitaillement, du courrier ou des blessés.

Envergure : 14,16 m

Longueur : 9,10 m

Moteur Lorraine 450 ch

Poids à vide équipé : 1 551 kg

Poids en charge : 2 238 kg

Vitesse de croisière : 180 km/h

Autonomie : 4 h 10

Plafond : 5 800 m

Nombre construits : 3 500, il est l'avion le plus construit en France entre les deux guerres



# Alger et le 1<sup>er</sup> GAA



En 1930, l'aviation d'Algérie a la chance de voir arriver à sa tête le colonel Joseph Vuillemin (ci-contre avec son état-major), chef charismatique qui va donner une impulsion nouvelle en prêchant par l'exemple. Il sillonne l'Algérie et le Sahara en utilisant souvent, avec sa famille, son Caudron 117, puis son Caudron *Phalène*. L'activité à Hussein-Dey disparaît progressivement au profit de Maison-Blanche et de Blida qui accueillent les escadrilles du 1<sup>er</sup> GAA commandé par le lieutenant-colonel Pierre Weiss, saharien expérimenté, poète et écrivain de talent qui apprécie les contacts humains. Le 1<sup>er</sup> Groupe de la 1<sup>ère</sup> Escadre d'Algérie, qui prend la suite du 1<sup>er</sup> GAA, poursuit le travail entamé et assure le perfectionnement des jeunes pilotes et l'entraînement des réservistes.

Maintenant doté d'une escadrille de bimoteurs LeO 20, il continue l'étude et l'amélioration des lignes aériennes est-ouest.

La vocation saharienne du Groupe se traduit toujours par l'équipement et l'entretien de la ligne centrale transsaharienne et en maintenant un détachement à Laghouat.

En 1931, sous-officiers et hommes de troupe des deux escadrilles du 1<sup>er</sup> GAA. La tenue s'améliore nettement avec les nouveaux uniformes apparus à partir de 1928



200707

Sous-officiers du 1<sup>er</sup> GAA en tenue de sortie à Touggourt (Alain Barria)



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"  
à M. Soldat Alberge Georges Paul  
à la date du 6 Août 1935*

*Fait à Istres le 13 Novembre 1935  
Pour le Ministre de l'Air et son délégué  
L. BALTUS, Lieutenant  
Fonctionnaire Sous-Officier du  
Personnel Navigant de l'Armée de l'Air*

N° 150.



Sous certaines conditions, les pilotes brevetés de tourisme, ayant déjà fait le service militaire, peuvent obtenir le brevet de pilote militaire d'avion « Estafette » qui leur permet d'avoir des heures d'entraînement sur les avions des aéro-clubs, de participer à des manoeuvres et d'être rappelés dans cette spécialité en cas de mobilisation générale. Ci-contre, le brevet de Georges Alberge qui sera président du Club aéronautique de Bel-Abbès (Cécile Alberge).

Les appelés peuvent, en souscrivant un engagement de deux ans, passer le brevet de pilote militaire au cours de leur service militaire. Ils poursuivent ensuite leur entraînement dans le cadre des réserves et peuvent être rappelés pour des périodes, ou contracter un rengagement.



En 1934, remise du fanion au Cercle aérien d'Alger (CAR 584) qui entraîne les réservistes. A gauche : Suzanne Aupèle, marraine du Cercle (Paule Marcillet)





Réservistes et actifs à Alger, parmi eux de nombreux pilotes de la Première Guerre (Anne-Lise Duchène Marullaz)





Potez 25 du Cercle aérien d'Alger à Djanet en février 1934, au cours d'un voyage du Gal Noguès. Jacques Duchène Marullaz, à droite, les a accompagné en Potez 43 (Anne-Lise Duchène Marullaz)

DATE.	FONCTION à BORD.	GRADE, NOM et FONCTION DES AUTRES MEMBRES de l'équipage et des passagers.	TYPE ET NUMÉRO de l'avion.
<u>Mois de</u>			
14 juillet	Pilote.	St. obt. Leguay	P 2078
15 juillet	"	St. obt. Lohy.	P 2088
16 juillet	"	St. obt. Rostaud	P 2078
17 juillet	"	St. obt. Rostaud	P 2078
19 juillet	"	St. Lodoige	P 2088
"	"	Aspt. Debeut	P 2078
Arrêté au total général de dix-huit heures 50 dont 9 <sup>h</sup> 05 pour le mois de juillet			
Le Capitaine Encluse Commandant			



ALTI-TUDE MAXIMA	DISTANCE et NOMBRE d'atterrissages.	DURÉE.	NATURE du SERVICE AÉRIEN.	OBSERVATIONS.
<u>Mois de</u>				
<u>juillet 1936</u>				
800	1	1.10	Vol de pilotage.	
1800	1	1.10	Mission E.S. F. <sup>Mission</sup>	
2.500	1	2.30	Alger Oran	
4.500	1	2.05	Oran Alger	
1000	1	1.00	Accomp. au combat	
1000	1	0.40	"	
		9.05		

Mois de.....	Pilote		Observateur		TOTAL
	Nuit	Jour	Nuit	Jour	
				9.05	9.05
Total précédent					59.45
Total général au 1 <sup>er</sup>					78.50



La base de Blida en 1936 - Le choix de Blida comme base aérienne est dû essentiellement à l'action du sénateur-maire Gaston Ricci. Pour des raisons budgétaires, le déménagement d'Hussein-Dey a duré longtemps, depuis l'inauguration du premier bâtiment en 1930 avec le transfert d'une escadrille de Potez 25, jusqu'à l'installation définitive en 1938. Blida sera la plus importante base de l'armée de l'Air en Afrique du Nord. Maison-Blanche conservera toujours une implantation militaire, mais de moindre importance. La base de Boufarik sera créée pendant la guerre (Alain Barria)



Le pavillon de commandement de la base de Blida en 1936 (Alain Barria)



Hangars militaires de Maison-Blanche en 1936 (archives privées)

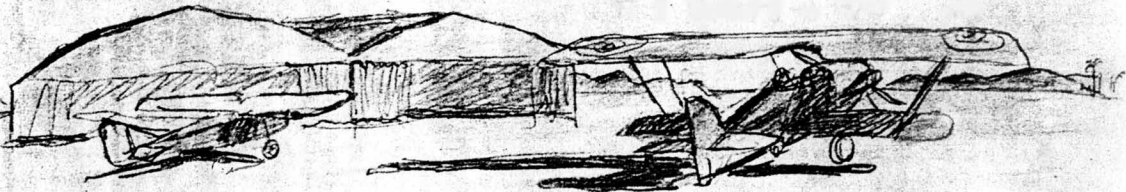


Installations militaires de Maison-Blanche en 1936 (archives privées)

Vu de dessus, ce Potez 25 du 1<sup>er</sup> GAA montre les surfaces de compensation des ailerons (Alain Barria)



Potez 25 à Laghouat en 1933, vu par l'architecte Le Corbusier



1 an  
à Laghouat

Changement  
vin blanc rouge  
8 litres

10/11/33

ann de l'ap<sup>te</sup> Assoc  
C<sup>o</sup> l'ap<sup>te</sup> Enstatill  
"maison Blanche"  
1933





Octobre 1934, installation dans un Potez 25 du Gal Armengaud, cdt la 5<sup>ème</sup> RA, au cours d'un grand voyage au Sahara (Jean Studer)

Octobre 1934 à Arak – Le Gal Armengaud et le Cnl Weiss, sémillant cdt du 1<sup>er</sup> GAA (Jean Studer)





Octobre 1934 – Arrivée du Gal Armengaud à Tamanrasset (Jean Studer)

Atterrissage forcé, en Potez 25, du Lt Fernand Piéchon, de l'escadrille 547 du 1<sup>er</sup> GAA (Alain Piéchon)  
Inscription en anglais : *The souls joy lies in ???*





En 1930 à Blida, un groupe d'officier de l'armée de Terre devant un Potez 25 à la décoration inconnue (Jean-Pierre Sampere)



Potez 25 en 1934 (Nicolas Studer)

Potez 25 à In-Guezzam  
en 1934 – Lt Piéchon au  
centre – Remarquer la  
roue de secours (Potez)





Le ravitaillement du Potez 25 arrive en chameau au cours d'une évacuation sanitaire au sud de Biskra (Emile Cimino)

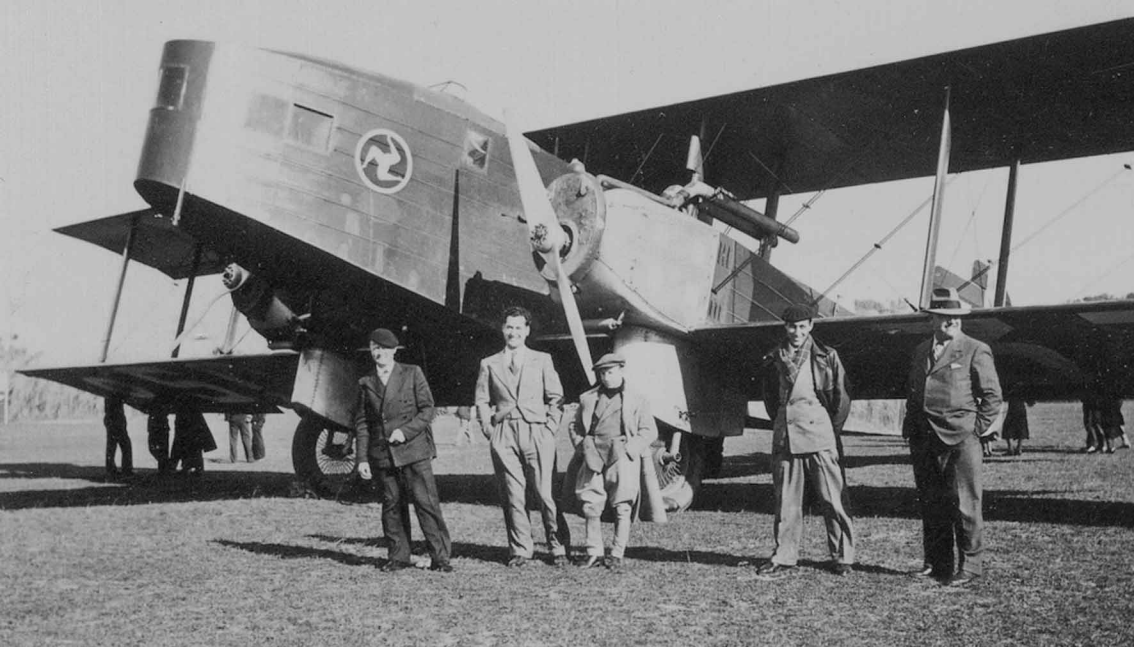


Potez 25 à Laghouat (Alain Barria)

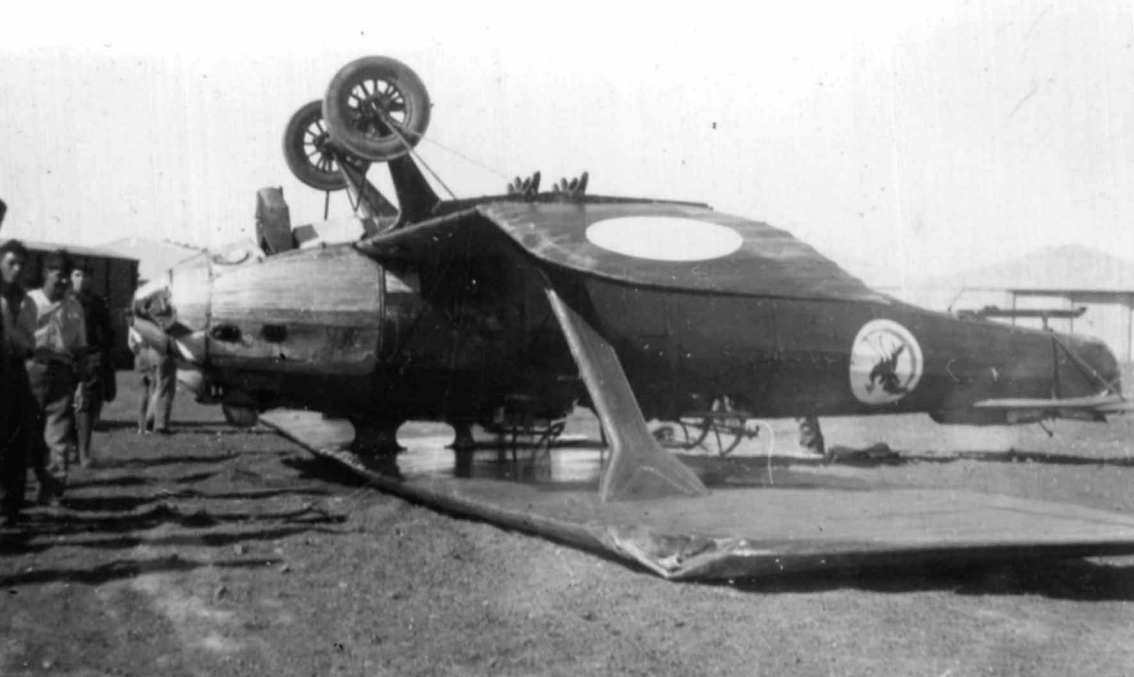




A La Sénia en juin 1936 devant un Potez 25, le Cne André Hartemann, de l'état-Major de la 5<sup>ème</sup> RA, futur commandant de l'Air en Indochine, qui disparaîtra au Tonkin en B-26 le 28 avril 1951 (Philippe Hartemann)



Durant l'hiver 1935, l'armée de l'Air crée une ligne postale militaire entre le Maroc et la Tunisie avec des LeO 20 de la 5<sup>ème</sup> escadrille de l'Escadre d'Algérie dont cet exemplaire a été dérouté à Djidjelli pour cause météo (Eugène Fauché)



Le 1<sup>er</sup> GAA utilise aussi des Breguet 19, comme celui-ci retourné par le vent à Maison-Blanche en octobre 1931 (Jean Studer)

Dans le port d'Alger en 1936, les croiseurs *Duquesne*, *Foch* et *Algérie* avec leurs hydravions Gourdou-Leseurre 812 (Suzanne Perrichon)

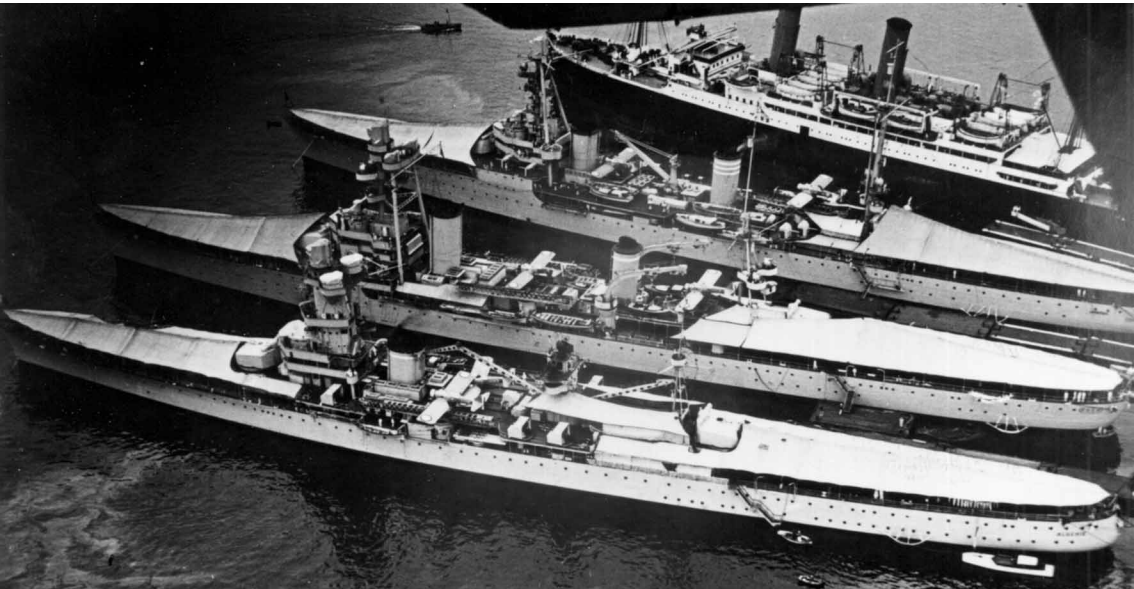
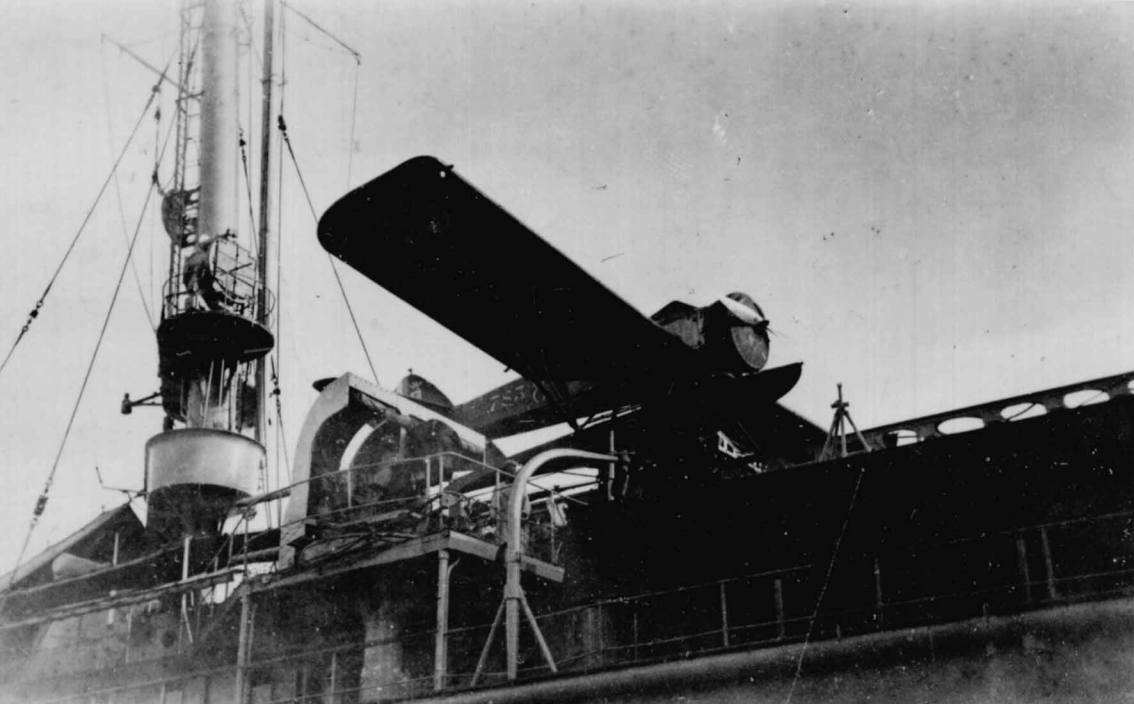


PHOTO  
E. J.annes



Dans le port d'Alger en 1936, hydravion Gourdou-Leseurre 812 sur le *Duquesne* (Maurice Cronier)



Le 3<sup>ème</sup> Groupe en 1936 – Le Cdt Delcroix au centre (Alain Barria)

En 1936, autour du Gal Féquand, l'état-major de la 5<sup>ème</sup> RA installé alors au gouvernement général (Philippe Hartemann)







# Oran et le 2<sup>ème</sup>

C A A

Le 2<sup>ème</sup> GAA est toujours basé sur l'aérodrome d'Oran-La Sénia qui prend de plus en plus d'importance.

Le Groupe poursuit l'exploration systématique de l'ouest-saharien et assure l'équipement, le ravitaillement et l'entretien de la ligne du Tanezrouft. Cette ligne est de plus en plus fréquentée par les avions commerciaux français et belges, les avions de raid et les touristes aériens qui, depuis 1930, disposent d'avions qui permettent les grands voyages.

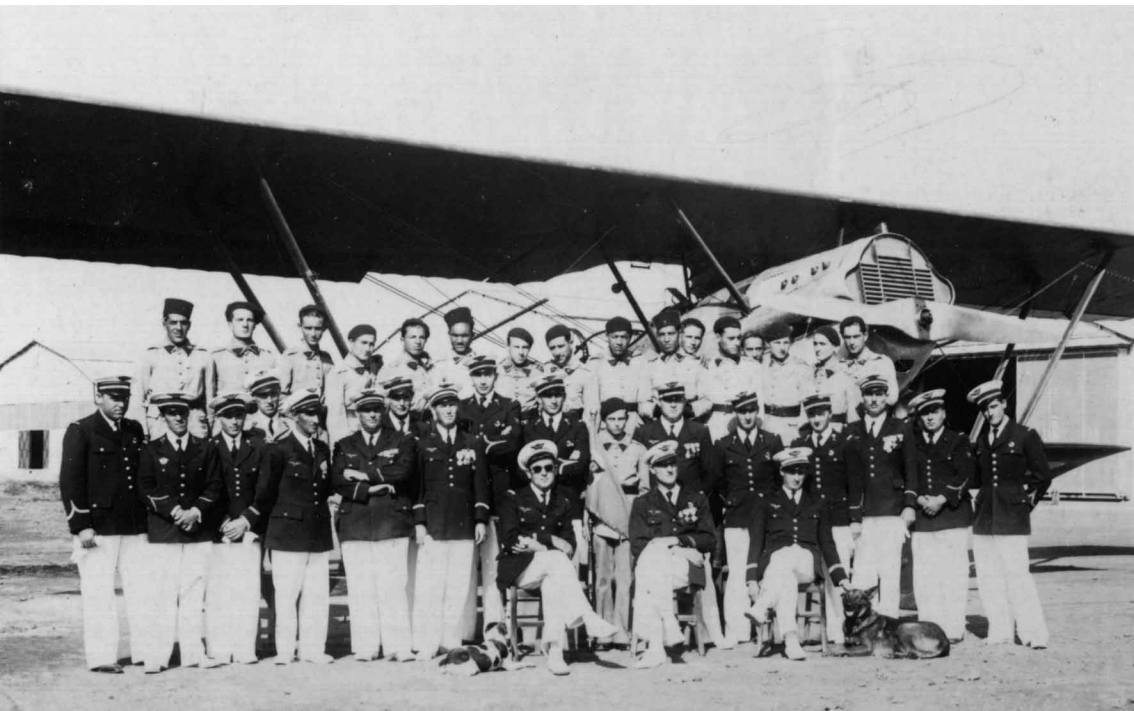
Le capitaine Paolacci (ci-contre), le plus souvent détaché à Colomb-Béchar avec son escadrille, est la principale cheville ouvrière de cette activité. Il devient le saharien le plus expérimenté avec un très long séjour au Groupe. Il rejoint plusieurs fois, aux confins du Sahara, les escadrilles d'AOF.

A La Sénia est basé également le CAR 583 qui deviendra GAR 583

Mai 1930 – Le ministre de l'Air Victor Laurent-Eynac visite le 2<sup>ème</sup> GAA présenté par le Cnl De Serres (Françoise Fouques Duparc)



Au 2<sup>ème</sup> GAA à La Sénia, les appelés de la classe 1933 derrière les gradés (Vincent Selva)

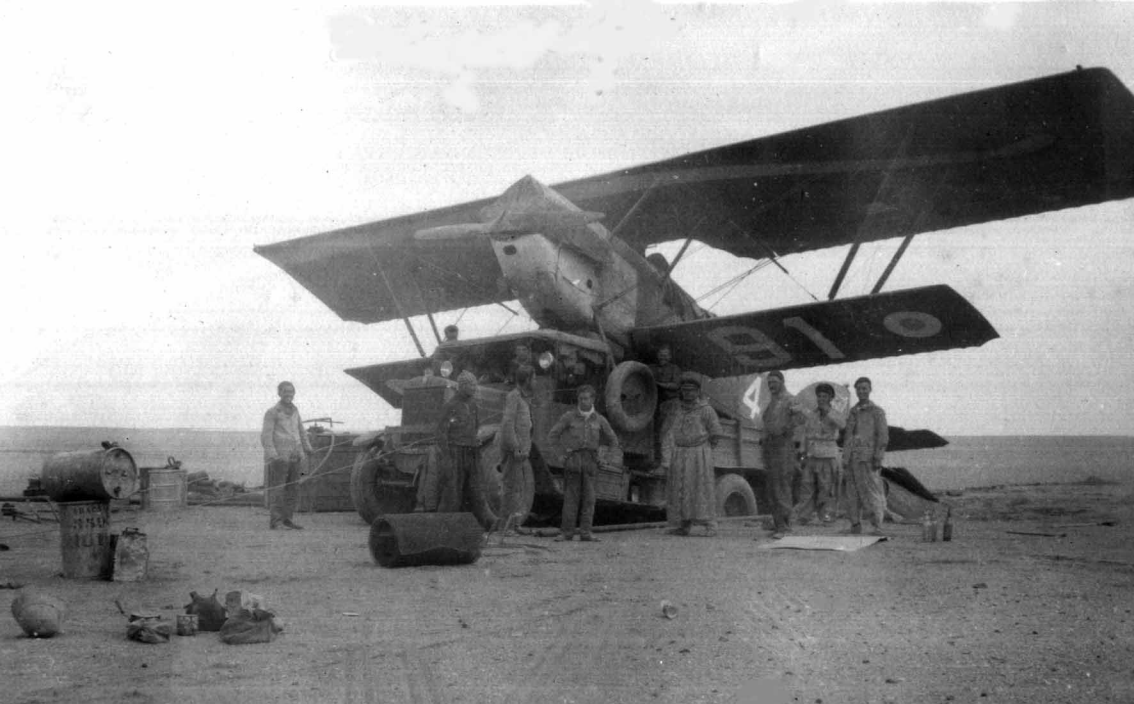


En 1934, une escadrille du 2<sup>ème</sup> GAA rend visite au Club aéronautique de Bel-Abbès (Cécile Alberge)





Le pavillon de commandement de La Sénia lors de l'inauguration en 1937 (Louis Pagès)

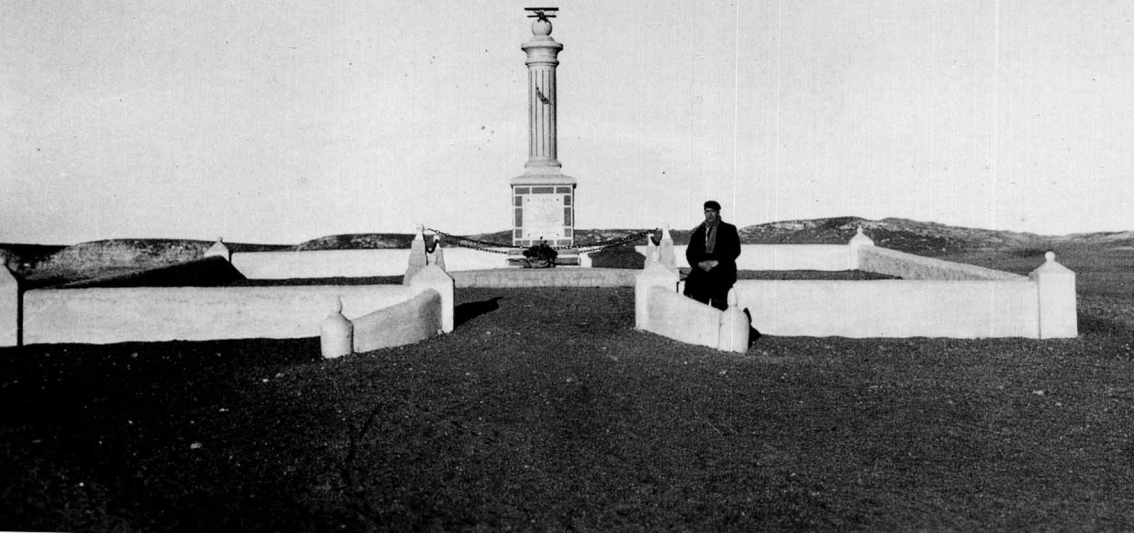


Tanezrouft 1933 – Le Potez 25 en panne du 2<sup>ème</sup> GAA est chargé sur un camion ...



...puis le camion est désensablé (Marc Lusardy)

Près de Colomb-Béchar, le Potez 25 est statufié sur le monument au Cne Jean du 2<sup>ème</sup> GAA  
(Françoise Fouques Duparc)





A Béni-Abbès en 1936, le Lt pilote réserviste Henri Fouques Duparc, futur député-maire d'Oran, avec son sloughi, un guerrier targui et le futur Gal Jacquier (Françoise Fouques Duparc)





Le 2<sup>ème</sup> GAA utilise des Caudron C 59 démarrés par ce curieux dispositif (Guy Berret)



Potez 29 sanitaire de l'escadrille VR 548 du 2<sup>ème</sup> GAA. Cet avion de transport léger est très utilisé pour accompagner les escadrilles dans leurs déplacements (Henri Lafite)



Le transport d'aviation *Commandant Teste* dans le port d'Oran en 1933 (Jean Studer)

Ce n'est pas de l'aviation militaire, mais presque. En mai 1936, Fernandel, bien qu'ayant tenu le rôle principal dans *Adémaï aviateur*, n'était jamais monté en avion. Au cours du tournage de *Un de la Légion*, il vient prendre le baptême de l'air au Club aéronautique de Bel-Abbès. Autour du président Paul Liepmann (au centre, en costume sombre), et parmi les membres du CABA, les cinéphiles reconnaîtront Daniel Mendaille, Robert Le Vigan, Azaïs, Christian Jacques, Suzy Prim, Thérèse Dorny et Fernandel en uniforme (Paule Roussel-Liepmann)



# L'Est Algérien et le 3<sup>ème</sup> GAA



Le 3<sup>ème</sup> GAA, au départ de Sétif, fait un travail considérable dans l'exploration des régions difficiles du Sahara oriental.

Le Cne Domerc, un des chefs d'escadrille apporte une aide inappréciable à l'Aéro-club de Sétif. Il est en discussion, ci-contre, avec le président Pierre Barral (Pierre Barral).

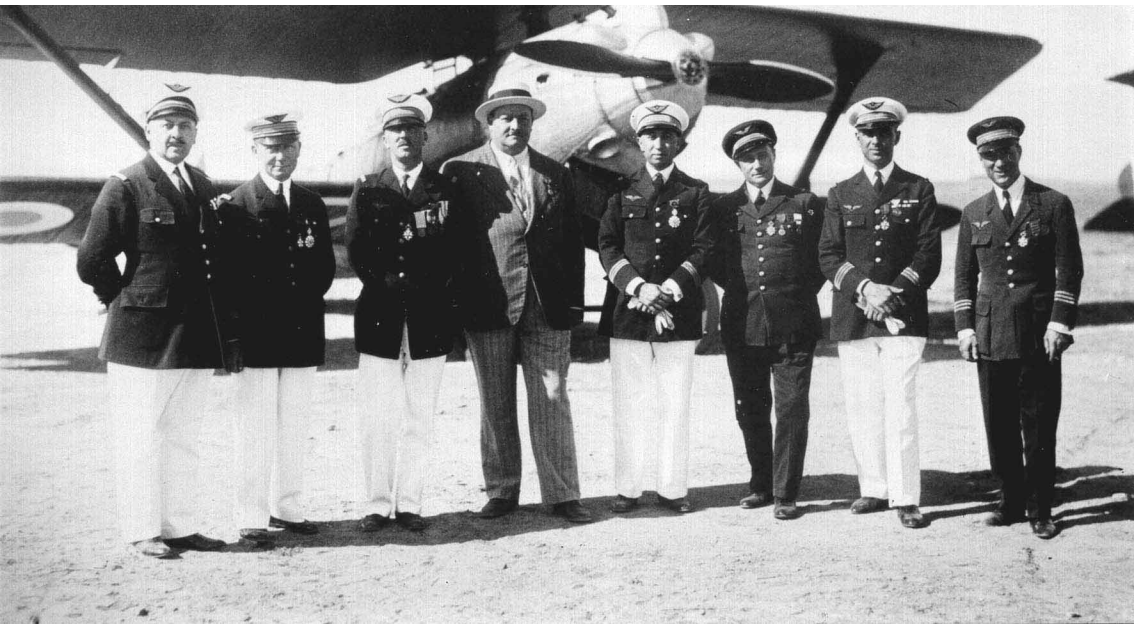
Les trente aéro-clubs qui voient le jour entre 1930 et 1935 sont en relation étroite avec l'Aviation Militaire et ses équipages sur les nombreux aérodromes qu'ils ont créés et entretenus.

Le 3<sup>ème</sup> Groupe est déplacé à Maison-Blanche en octobre 1933 et continuera à assurer des détachements à Sétif.

Au 3<sup>ème</sup> GAA à Sétif, le 30 juillet 1932 – Remise de la médaille de la Légion d'honneur à des anciens combattants de l'Aviation Militaire, devant une rangée de Potez 25 (Lucienne Couget-Schmidt)



Le 30 juillet 1932, les récipiendaires devant un Breguet 19 avec les capitaines Domerc, Baudouin et Gana : Lucien Schmidt en civil, pilote, hôtelier à Biskra - Raymond Faure, pilote, agriculteur à Oued Zenati - Jean Bovet, pilote, agriculteur à Oued-Zenati et président de l'Aéro-club de Constantine - Delouche et x (Lucienne Couget-Schmidt)





Atterrissage de nuit un peu trop court d'Edmond Ballin, en Potez 25, à Sétif en 1934 (Emile Cimino)



Changement de moteur d'un  
Potez 25 vers Tamanrasset  
en 1936 (Nicolas Studer)



Atterrissage malheureux d'un jeune pilote, en Potez 25 à Sétif, en 1936 (Emile Cimino)



Tassili N'Ajjer – Les donjons d'Issandilène vus par le Lt Schneider (Philippe Hartemann)

Dernière diapositive

