

Ami(e) Internaute,

Ce soixante-quatrième diaporama est le onzième consacré à la Seconde Guerre Mondiale en Algérie. Il concerne la Royal Air Force (RAF) et la Fleet Air Arm (FAA).

Faites le circuler sans restriction !

Sauf mention particulière, les photos sont de l'Imperial War Museum.

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>

Royal Air Force (RAF)



Le *Mediterranean Air Command* (MAC), créé lors de la Conférence de Casablanca en janvier 1943, est basé sur la nécessité absolue de la coopération entre la RAF et l'USAAF.

L'apport de la RAF aux forces aériennes alliées est important et l'Angleterre fournit un effort considérable, d'autant plus méritoire qu'elle se bat au Moyen-Orient depuis juin 1940.

Les *Squadrons* anglais mis en œuvre au Moyen-Orient iront ensuite, pour la plupart, en Tunisie puis à Malte, en Sicile, en Italie ou en Crète, sans transiter par l'Algérie.

En Algérie resteront, jusque vers l'été 1943, les unités ayant pris part au Débarquement auxquelles s'ajoutent des unités de chasse, de bombardement, de sauvetage et anti-sous-marines.

Après le Débarquement, le trajet aérien depuis l'Angleterre s'appuie sur l'escale de Gibraltar, élément essentiel de l'effort anglais.

Ci-contre : Gibraltar la nuit, symbole, avec Malte, de la ténacité britannique.





Supermarine Spitfire

Le chasseur *Spitfire* est utilisé par de nombreux *Squadrons*, dont les *Squadrons* 43, 72, 81, 93, 111, 152, 154, 242, 243 et 682 à Bône, Constantine, Maison-Blanche et Philippeville depuis le Débarquement jusqu'en juin 1943, avant qu'ils partent pour la Tunisie ou pour Malte.

En bas à gauche : Le *Group Captain* sud-africain Petrus Hendrik "Dutch" Hugo (à gauche), commandant le *Wing* 322 et le *Wing Commander* Ronald "Raz" Berry, qui prendra sa suite, discutent à Bône en janvier 1943

En bas à droite : L'*Air Marshall* William Welsh (à droite) visite le *Wing* 322 à Bône



Station mobile de radiogoniométrie VHF/DF guidant l'arrivée des *Spitfire* arrivant de Gibraltar. La plupart des *Spitfire* venant d'Angleterre arrivent à Bône et sont ensuite répartis entre les unités



Ce *Spitfire* V en provenance de Gibraltar a souffert de la rupture d'une jambe de train d'atterrissage



Aérodrome de Bône-Les Salines

Spitfire V en attente de livraison aux *Squadrons* avec un *Hurricane* à gauche – Les soldats américains du 1st Ranger Battalion gardent le terrain en attendant la relève par les unités de la RAF



Spitfire V du Squadron 81



Aérodrome de Bône-Les Salines

Spitfire V du Squadron 232 – Un B-25 du 12th BG décolle à droite



Spitfire V du Wing 322

Spitfire V du Squadron 81



A Jemmapes, le *Squadron Leader* M. Rooks, commandant le *Squadron* 43, est le plus grand (en taille) des pilotes de *Spitfire* de la RAF





Hawker *Hurricane*

Le *Squadrons* 32 et 253 qui sont basés à Maison-Blanche, Philippeville et Jemmapes utilisent des chasseurs *Hurricane* de novembre 1942 à juillet 1943. Ils passeront ensuite sur *Spitfire* en partant pour l'Italie.

Les missions des *Hurricane* consistent principalement en des patrouilles côtière.

Hurricane du *Squadron* 253 à Maison-Blanche



Hurricane du *Squadron* 32 à Jemmapes



Bristol Blenheim



Les bombardier léger *Blenheim* sont en service aux *Squadrons* 13, 18, 114 et 614. Ils sont basés, à partir de novembre 1942, à Blida, Canrobert, Colbert, La Réghaïa, Maison-Blanche et Sétif. Le dernier *Squadron* ne quittera Tafaraoui qu'en septembre 1944.



Ci-dessous à gauche : Un *Blenheim* du *Squadron* 614 en ravitaillement à Blida
Ci-dessous à droite : Le commandant d'un *Squadron* du *Wing* 326 (*Squadrons* 18 et 114) et son radio-mitrailleur descendent d'un Bristol *Bleinheim* à Blida, après un raid sur la Tunisie





A Canrobert, la salle d'opérations du *Squadron 13* et le chargement des bombes de 250 livres dans un *Blenheim*

Vickers Wellington

Le Squadron 150, avec ses bombardiers Vickers *Wellington*, arrive à Blida en décembre 1942. Il ira ensuite à Fontaine-Chaude en mai 1943, puis en Tunisie.



A Blida, chargement de bombes de 500 livres dans un *Wellington* pour un raid nocturne sur Bizerte.



Sur le nez d'un *Wellington*, le *Captain Reilly Ffoul*, un personnage de bande dessinée du *Daily Mirror*



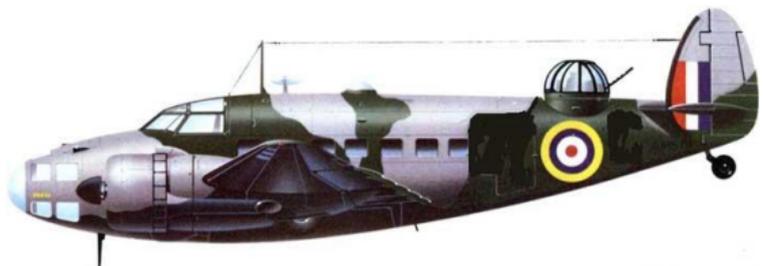


Lockheed *Hudson*

Le *Hudson*, avion de lutte anti-sous-marine, équipe les Squadrons 500 et 608 à Blida, La Sénia et Tafaraoui de novembre 1942 à août 1944.



Dans un *Hudson*



Ci-dessous : *Hudson* et équipages du *Squadron 608* à Blida
Ci-contre : Obsèques d'un équipage du *Squadron 608* au cimetière d'El-Alia
qui, à la fin de la guerre, comptera 387 tombes de militaires alliés dont 101
du personnel navigant de la RAF de dix nationalités différentes (Jim
Stevens)



Au nord de l'île de Majorque, un sous-marin allemand, type VIIC, reçoit un coup direct d'une roquette lancée par un Lockheed *Hudson* du *Squadron 608*. Le sous-marin, endommagé lors d'une précédente attaque, coule en 9 minutes avec un équipage de 40 marins. Première destruction d'un sous-marin par des roquettes





Bristol *Beaufighter*

Les *Squadrons* 153, 219, 255 et 600, basés à Blida, La Réghaïa, Maison-Blanche et Sétif de novembre 1942 à août 1943, utilisent le *Beaufighter*, chasseur de nuit, chasseur-bombardier et avion torpilleur.



À gauche : *Beaufighter* du Squadron 219 à Bône
En bas à gauche : *Beaufighter* du *squadron* 255 à Sétif

Ci-dessous : Poste de pilotage d'un *Beaufighter*



Ci-dessous : Equipage du *Squadron 600* qui a remporté la première victoire dans la nuit du 21 au 22 décembre 1943
Ci-contre : Cet équipage du *Squadron 153* a abattu un Ju 52 le 30 avril 1943 au sud de Cagliari



Beaufighter du *Squadron 153* à Sétif



Le premier *Boston* reçu par le *Squadron 114* à Canrobert



Douglas *Boston*

Le *Squadron 114* abandonne ses *Blenheim* en avril 1943 à Canrobert pour des *Douglas Boston*, bombardier léger appelé *Havoc* dans l'USAAF. Il quitte l'Algérie en août 1943.



Boston du *Squadron 114* à Canrobert

Avro Lancaster - Opération Bellicose

Le 14 juin 1943, soixante *Lancaster* du *Group 5* de bombardement de la RAF décollent d'Angleterre pour bombarder l'usine Zeppelin qui construit des fusées V2 à Friedrichshafen. Les bombardiers se posent ensuite à Blida. Huit *Lancaster* resteront à Blida pour réparation et cinquante-deux décolleront le 23 juin pour bombarder, en Italie, la base navale de La Spezia sur le chemin du retour en Angleterre, sans subir de perte.

Un *Lancaster* vu à Blida





Handley-Page *Halifax*

Le *Squadron 624 (Special Duties)*, formé à Blida en juin 1943, est affecté à des missions spéciales sur le sud de la France, l'Italie et la Yougoslavie en larguant des agents de la Résistance et des équipements. Il utilise des Handley-Page *Halifax*, des Lockheed *Ventura* et des Short *Stirling*.

Ci-dessous : Le 25 juin 1944, un *Halifax* du *Squadron 624*, parti la veille au soir de Blida pour une mission de parachutage, tombe à une heure du matin sur la commune de Saint-Vincent-de-Barrès en Ardèche, en entraînant la mort de ses huit occupants (*Vieilles Tiges*)



Dans un *Halifax* (Life)



YEAR 1944	AIRCRAFT		PILOT, OR 1ST PILOT	2ND PILOT, PUFF OR PASSENGER	DUTY (INCLUDING RESULTS AND REMARKS)
	Type	No.			
					TOTALS BROUGHT FORWARD
JUNE	1	HALIFAX	JP 242 SELF	CREW	REPAIR - BASE
JUNE	2	HUDSON II	FK 661 SELF	F/O WOODS F/O CAFFEARY F/O COPP	REBECCA AIR TRAINING
JUNE	4	HALIFAX	JP 242 SELF	CREW	2001 TEST 3 JMS - 15 CONT - 8 PMS
JUNE	4	HUDSON	FK 661 SELF	H PASS	REBECCA AIR TRAINING
JUNE	4	HALIFAX	JP 242 SELF	CREW	OPERATIONS - S. FRANCE 15 CONTS - 10 PMS NO RECEPTION - UNSUCCESSFUL
JUNE	6	HALIFAX	JP 242 SELF	CREW	OPERATIONS - S. FRANCE 3 JMS - 15 CONTS - 8 PMS UNSUCCESSFUL - WEATHER
JUNE	8	HALIFAX	JP 242 SELF	CREW Cp. KEMP F/O EISENHOWER	OPERATIONS - S. FRANCE O.G. OPERATION 15 U.S. TROOPS - 10 CONT 3 PMS - SUCCESSFUL



Squadron 624

Une page du carnet de vol, en juin 1944, du *Wing Commander Clyde Standbury* (ci-dessus), commandant le *Squadron 624* basé à Blida.

Ce *Squadron* est spécialisé dans les délicates missions de largage, de nuit, de personnel, d'armement ou de matériel en zones occupées.

On voit que les missions ne sont pas toutes « *successful* » soit pour cause météo, soit parce que la DZ n'est pas signalée au rendez-vous.

GRAND TOTAL [Col. (1) to (10)]

TOTALS CARRIED FORWARD

1732 Hrs. 25 Min.

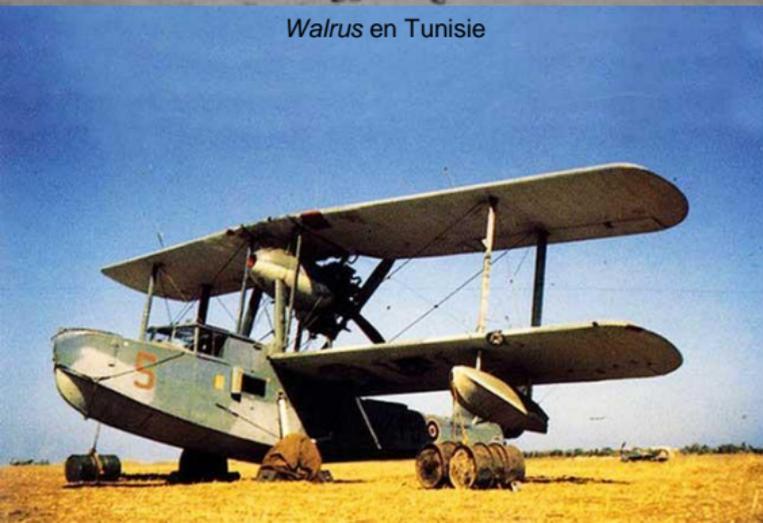
Supermarine Walrus

Le *Squadron 283*, équipé du biplan amphibie *Supermarine Walrus*, est formé à Alger en février 1943. C'est un *Squadron* de recherche et de sauvetage en mer le long de la côte nord-africaine. Le *Squadron* part en Italie en août 1943.

Des *Walrus* sont basés à Hussein-Dey, Maison-Blanche, Bône et en Tunisie.



Walrus en Tunisie



Démonstration de repêchage d'un naufragé par un *Walrus*



Warwick avec le bateau de sauvetage largable sous le fuselage



Vickers *Warwick*

Dix Vickers *Warwick* du Squadron 293 sont basés à Blida et à Bône à partir de novembre 1943 et jusqu'en janvier 1944 pour assurer des patrouilles de recherche et de sauvetage en mer le long des côtes nord-africaines.

Warwick à Blida





Auster AOP d'une unité inconnue



Auster AOP

Les *Squadrons* de l'AOP (*Air Observation Post*) sont créés en octobre 1941 par la RAF à l'initiative de l'Artillerie et équipés d'avions légers Auster. Le 12 novembre 1942, le *Squadrons 651* arrive à Alger et devient aussitôt opérationnel. Il sera suivi par les *Squadrons 654, 655* et *657*.

Les *Squadrons* suivent étroitement les régiments auxquels ils sont attachés et, le 4 septembre 1943, le *Squadron 651* traverse le détroit de Messine, vers l'Italie avec la *8th British Army*. Le *Squadron 654* accompagnera le *2nd Polish Corps* à Monte-Cassino et jusqu'à la fin de la guerre.

Utilisé pour les besoins de l'observation d'artillerie et des liaisons, les Auster se posent sur de nombreux terrains d'Algérie et souvent en pleine nature. Ils sont basés principalement à Maison-Blanche, Bône, Philipeville et Châteaudun-du-Rhumel.

Auster AOP du *Squadron 651*, attaché au *12th Royal Horse Artillery* de la *6th Armoured Division*, à Souk-el-Arba en Tunisie



Air Transport Command



Le *RAF Air Transport Command*, qui a pris la suite du *RAF Ferry Command* en mars 1943, contrôle tous les avions de transport de la RAF. Il est chargé de livrer les avions neufs aux unités opérationnelles, il assure le transport des passagers et du fret en coordination avec l'*Air Transport Command* américain et il assure le largage des parachutistes au profit de l'*Army Cooperation Command*.

Les vols transatlantiques avec les Etats-Unis et le Canada débutent dès le début de la guerre et l'*Air Ferry Command*, puis l'*Air Transport Command*, font traverser l'Atlantique à plus de 9 000 avions par tous les temps, alors qu'à peine une centaine avaient réussi l'exploit avant la guerre.

Le réseau aérien couvre le monde entier et la *British Overseas Airways Company* (BOAC) apporte son expérience, son infrastructure et ses équipages pour les vols à longue distance. Les avions anglais et américains mis en oeuvre sont des plus variés : *Lancaster*, C-47, C-54, B-17, DH 89 *Rapide* et *Dominie*, *Albemarle*, B-24 *Liberator* et C-87.

Ci-contre : Un Armstrong-Whitworth *Albemarle* du *Squadron 511* arrive à Bliida après avoir effectué le premier vol de convoiage depuis l'Angleterre sur la route de Gibraltar à Malte. Le *Squadron 511* est plus spécialement affecté aux transports entre la Grande-Bretagne, la Méditerranée et l'Inde. Il utilise également des *Liberator*, des Avro *Lancaster* et des Avro *York*



Avro York



Le 28 mai 1943, l'Avro York « *Ascalon* » décolle de Gibraltar avec une escorte de Spitfire en transportant Winston Churchill, Anthony Eden, les généraux Alexander, Ismay, Allenbrooke, Tedder et Marshall pour un voyage en Afrique du Nord qui les mènera à Alger, Châteaudun-du-Rhumel, Tunis et Grombalia.

Cet Avro York fait partie du *King's Flight Squadron 24*.

Le York utilise la voilure et l'empennage du *Lancaster*.



Ci-contre en haut : L'*Ascalon* décolle de Gibraltar (SWA)

En bas : Le décollage de Châteaudun-du-Rhumel



Albemarle du Squadron 296 et planeur Horsa en Angleterre

Transport Troop Carrier Armstrong Withworth *Albemarle* Handley Page *Halifax*

Le *Squadron 296* du *North African Troop Carrier Command*, équipé de trente-deux *Armstrong Withworth Albemarle* remorqueurs de planeurs, et le *Squadron 295*, avec ses *Handley Page Halifax* également remorqueurs, arrivent à Thiersville et à Froha (un aérodrome improvisé entre Thiersville et Mascara) en juin 1943, pour participer à l'opération *Husky*, l'invasion de la Sicile.



Halifax du Squadron 295 en juin 1943

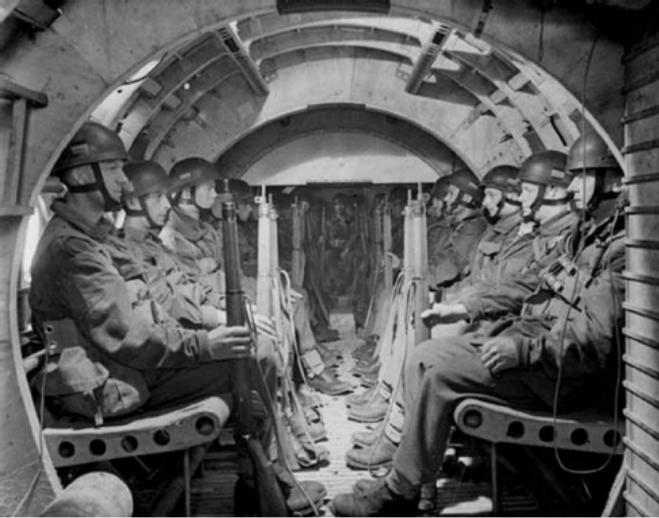


Airspeed AS.51 Horsa

Les opérations de convoyage des *Horsa*, de Portreath (Angleterre) à Thiersville et Froha, avec escale à Rabat-Salé, ne sont pas sans risques. Deux opérations de convoyage ont eu lieu :

L'opération *Beggar* en juin 1943. Le 14 juin 1943, au cours de cette opération, un attelage *Halifax/Horsa* disparaît dans l'océan après avoir été attaqué par deux Focke-Wulf Fw 200 *Condor*.

L'opération *Elaborate*, entre le 15 août et le 10 octobre, avec vingt *Albemarle*, dix *Halifax* et vingt-cinq *Horsa*. Seulement quinze planeurs atteignent l'AFN. Cinq planeurs et un *Halifax* se sont posés en mer à cause du mauvais temps ou des attaques ennemies et les autres planeurs en atterrissages forcés avec les *Halifax*, souvent au Portugal. Les *Albemarle* ont eu plus de succès, un seul a été abattu en mer par l'ennemi. D'autres planeurs, arrivés en caisses, sont assemblés à l'AIA de Blida.



Ci-dessus : La disposition dans une cabine de Horsa

Ci-dessous : Horsa tracté par un C-47



Le Horsa tel qu'il est livré pour remontage à l'AIA de Blida

Caractéristiques : 28,84 mètres d'envergure, 20,43 mètres de longueur, vitesse de remorquage : 240 km/h, vitesse de plané : 160 km/h, 27 hommes y compris deux pilotes, poids à vide : 3 800 kg, poids en charge : 7 030 kg, 3 644 exemplaires construits.

Vu d'un Junkers 88 – Le 18 septembre 1943, au cours de l'opération *Elaborate* de convoyage de planeurs entre l'Angleterre et Rabat, un attelage *Halifax/Horsa* est attaqué par trois Junkers 88. Le planeur se décroche et se pose sur l'eau, les trois occupants sont saufs. Malgré des dégâts importants, le *Halifax* abat un Junkers et parvient à rejoindre sa destination (Gmelin)





Entretien entre un pilote de planeur et un parachutiste

Préparation des parachutistes anglais à l'embarquement pour la Sicile



Emblème des *British Airborne Forces* et Horsa en

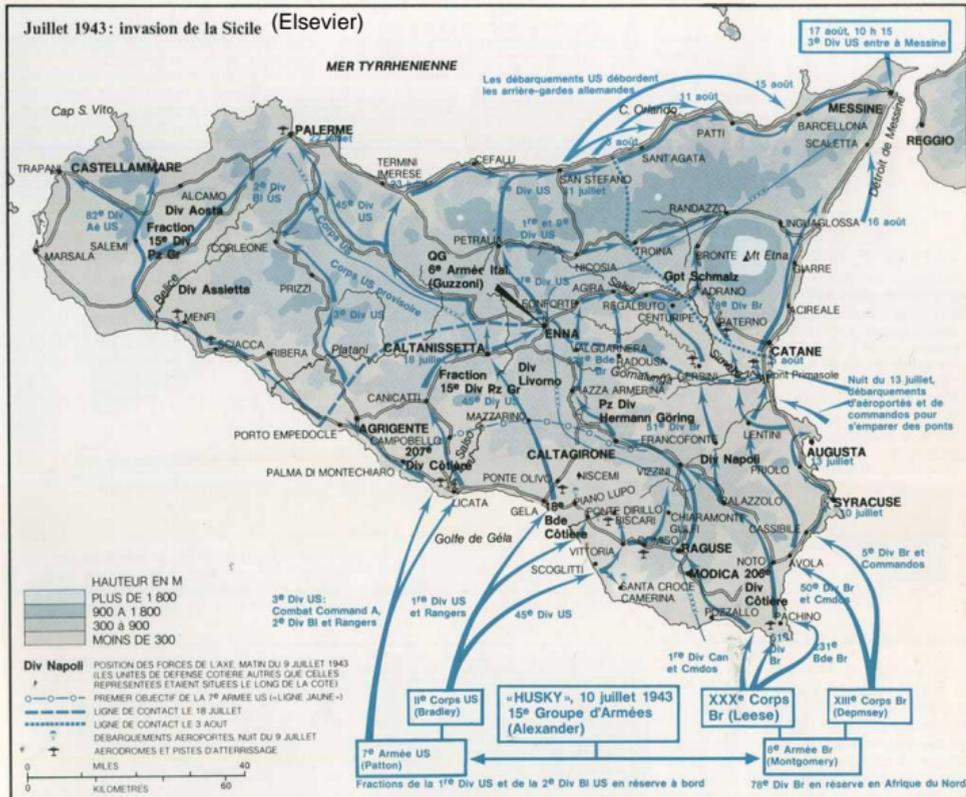


Halifax du Squadron 295 et planeurs Horsa au décollage pour la Sicile



Opération Ladbroke

Juillet 1943: invasion de la Sicile (Elsevier)



Le pont est pris rapidement, à l'aube, par une petite force anglaise rejointe par une troupe de parachutistes. Ils attendent l'inévitable contre-attaque italienne. Vers 10 heures, un bataillon italien, appuyé par de l'artillerie et des mortiers, arrive au pont. Une bataille féroce s'ensuit. Les Alliés survivants n'ont pas d'autre option que de se rendre. Mais leur captivité ne sera pas longue. Les forces britanniques au sol balayent le terrain et les libèrent. Trois cents parachutistes anglais ont péri dans la mer de Sicile, le général John Hackette explique : *L'opération a été un désastre. Les pilotes-remorqueurs américains n'avaient aucune protection. Avec pratiquement aucune expérience militaire ils ont été pris de panique à leur première rencontre avec la DCA et ont largué les planeurs sur la mer, de nuit, en face d'un fort vent, trop loin pour la plupart pour rejoindre la terre.*

L'opération *Ladbroke* est la première et la plus grande des deux opérations aéroportées en Sicile. Elle implique des troupes de la *British 1st Airborne Division*, qui s'étaient entraînées près d'Oran, et qui devront être larguées près du pont Ponte Grande.

La préparation de l'opération a été précipitée. En mai et juin, 398 planeurs Waco CG-4A (nommés *Hadrian* par les Anglais) sont assemblés à La Sénia par l'*American Maintenance Team* et amenés en vol et Thiersville et à Froha. Trois jours après la livraison (le 16 juin), la plupart des planeurs sont maintenus au sol pour réparations. A la fin du mois, une faiblesse dans l'empennage cloue de nouveau les planeurs au sol.

Plus de 800 remorqueurs sont effectués à Froha pour entraîner les pilotes-remorqueurs américains. Les Waco sont ensuite remorqués sur cinq aérodromes tunisiens près de Sousse et Kairouan, d'où les opérations doivent commencer. Il rejoint neuf *Horsa*.

Le désastre commence lorsque, dans la nuit du 6 juillet, le dépôt de munitions de la division, explose, heureusement sans blesser personne, mais une grande partie de l'équipement est perdue. Une tempête se lève le jour de l'opération. Cependant, les remorqueurs décollent à temps dans la nuit du 9 juillet avec leurs planeurs (136 Waco et huit *Horsa*). Ils ont plus de 7 km à parcourir aller et retour à une hauteur de 100 mètres maximum.

Dans le mauvais temps, les pilotes des planeurs doivent batailler dur pour maintenir leur position et les remorqueurs les larguent prématurément. Un pilote anglais raconte : *Un message de notre remorqueur - C'est fini, bonne chance les copains ! - Le C-47 largue... J'ai vu alors que nous allions à l'eau... J'ai cabré et cabré jusqu'à ce que la queue touche le sommet d'une vague, et je me suis affalé* (les occupants de ce planeur seront récupérés tôt le lendemain matin par un destroyer anglais).

Un pilote américain raconte : *Comme nous volions le long de la côte de Sicile, tout était éclairé par les projecteurs et la DCA... Je décroche et tire le manche en arrière... fais un virage à gauche et me dirige vers la côte à travers les projecteurs et les tirs antiaériens... J'ai fait un bel atterrissage mais je roulais trop vite. Comme il y avait un mur de pierre devant moi, j'ai tourné le planeur vers la gauche et j'ai accroché un arbre avec l'aile gauche. Ca nous a bien arrêté... Un grand bruit et j'ai été éjecté de mon siège. Les occupants du planeur sont sortis et ont rejoint rapidement un groupe de parachutistes marchant vers le pont.*

Un autre pilote raconte qu'il a évité les projecteurs et les tirs en volant sur la mer, il va ensuite sur le pont à basse hauteur. Un projecteur suit son planeur et éclaire « gentiment » sa DZ.

Fleet Air Arm (Aviation maritime anglaise) Après la victoire en Tunisie, les Alliés déploient des armadas de plus en plus puissantes, jusqu'à avoir la maîtrise absolue de la Méditerranée, seuls des sous-marins leur sont opposés. L'Aviation Maritime anglaise entretient plusieurs porte-avions en Méditerranée. Ci-dessous : Avions embarqués Grumman *Martlet* en escale à Blida (*Fleet Air Arm Museum*)



Le porte-avions HMS *Formidable* (au fond) dans le port d'Alger



Ci-dessus : Le HMS *Brecon* escorte un porte-avions au départ d'Alger en hissant le drapeau écossais

Seafire sur le HMS *Hunter* en Méditerranée – 1943



Ci-dessous : un Grumman *Martlet* endommagé à La Sénia le 1er mai 1943

Swordfish et sa
torpille



Fairey Swordfish

Le Fairey *Swordfish* est un biplan torpilleur et de reconnaissance utilisé par le 813 Naval Air Squadron qui est un Squadron de la Fleet Air Arm.

Après le naufrage du porte-avions *Eagle*, le Squadron 813 est basé à terre auprès de la RAF à Gibraltar et envoie, en juillet 1943, un détachement à Tafaraoui sous le commandement du Northwest African Coastal Air Force (NACAF).

Ci-dessous : *Swordfish* à Tafaraoui et, à droite, une section de la Fleet Air Arm



Dernière diapositive

ROYAL NAVAL AIR SECTION, TAFARAOUI. 8TH MARCH — 23RD DECEMBER 1943.