

Ami(e) Internaute,

Ce vingt-septième diaporama est le cinquième d'une série sur l'Aviation Militaire en Algérie de 1919 à 1939. Il concerne la période 1937-1939. Faites le circuler sans restriction !

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

Pour l'histoire de l'aviation en Algérie que je prépare, je recherche des photos, des documents, des récits et des témoignages, merci d'en parler autour de vous.

N'hésitez pas à me demander les diaporamas précédents.

Bien cordialement.

Pierre Jarrige.

Jarrige31@orange.fr

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

1937-1939 – Veillée d'armes

La reconnaissance aérienne du Sahara est maintenant terminée, le balisage est assuré, l'infrastructure solide et le ravitaillement garanti.

Le placide Potez 25 continue avec efficacité son travail obscur de servitude, mais il est fait pour évoluer dans un ciel sans ennemi alors que les menaces se précipitent à l'horizon.

Les lâchetés successives des gouvernants français et anglais ne garantissent pas la paix devant les ambitions croissantes d'Hitler après chaque reculade. Bien que quelques esprits lucides dans l'armée prévoient une guerre inévitable avec l'Allemagne, l'effort d'armement est insuffisant et entravé par le pacifisme bêlant ambiant et par les menées subversives engendrées par l'accord germano-russe.

Les usines produisent, en maigres séries, des avions obsolètes avant même leur mise en service et le manque de moteurs français fiables et puissants est flagrant.

L'armée de l'Air trouve cependant en Afrique le vaste champ de manœuvre qui permet à ses escadres d'évoluer dans de grands espaces en sortant des limites de la France continentale. Tour à tour, les escadres de chasse et de bombardement déploient leurs ailes en Afrique du Nord et jusqu'en Afrique Occidentale, tout en tentant d'impressionner les adversaires potentiels.

La menace de l'Italie à la frontière lybienne et ses vues sur la Tunisie amènent à l'implantation en Algérie (et en Tunisie) d'escadres de bombardement et de chasse qui servent également de réserves en cas de guerre européenne. Les performances accrues des avions qui apparaissent dans tous les pays amènent inéluctablement à penser que le prochain conflit débordera largement de l'Europe et concernera, entre autres, la Méditerranée. D'autant plus que la Guerre d'Espagne donne aux observateurs attentifs (très peu nombreux en France) une démonstration de ce que pourrait être une guerre future, bien différente de celle qu'attendent les états-majors à l'abri de la Ligne Maginot.



Février 1937 – A Constantine-Oued Hamimin, inauguration du GAR 585 qui ira ensuite à Sétif (Georges Sposito)

A Sétif, le Sgt pilote Michel Barria et l'insigne du CAR 585
sur un Potez 25 (Alain Barria)



Pilotes réservistes au cours des manœuvres de Laghouat en 1937 : Lt Gardy, Cne Bovet, Cne Dayre, Lt Rolland, Lt Mesrine, Sgt Staletti et Lt Dhorlac (Jean Bovet)

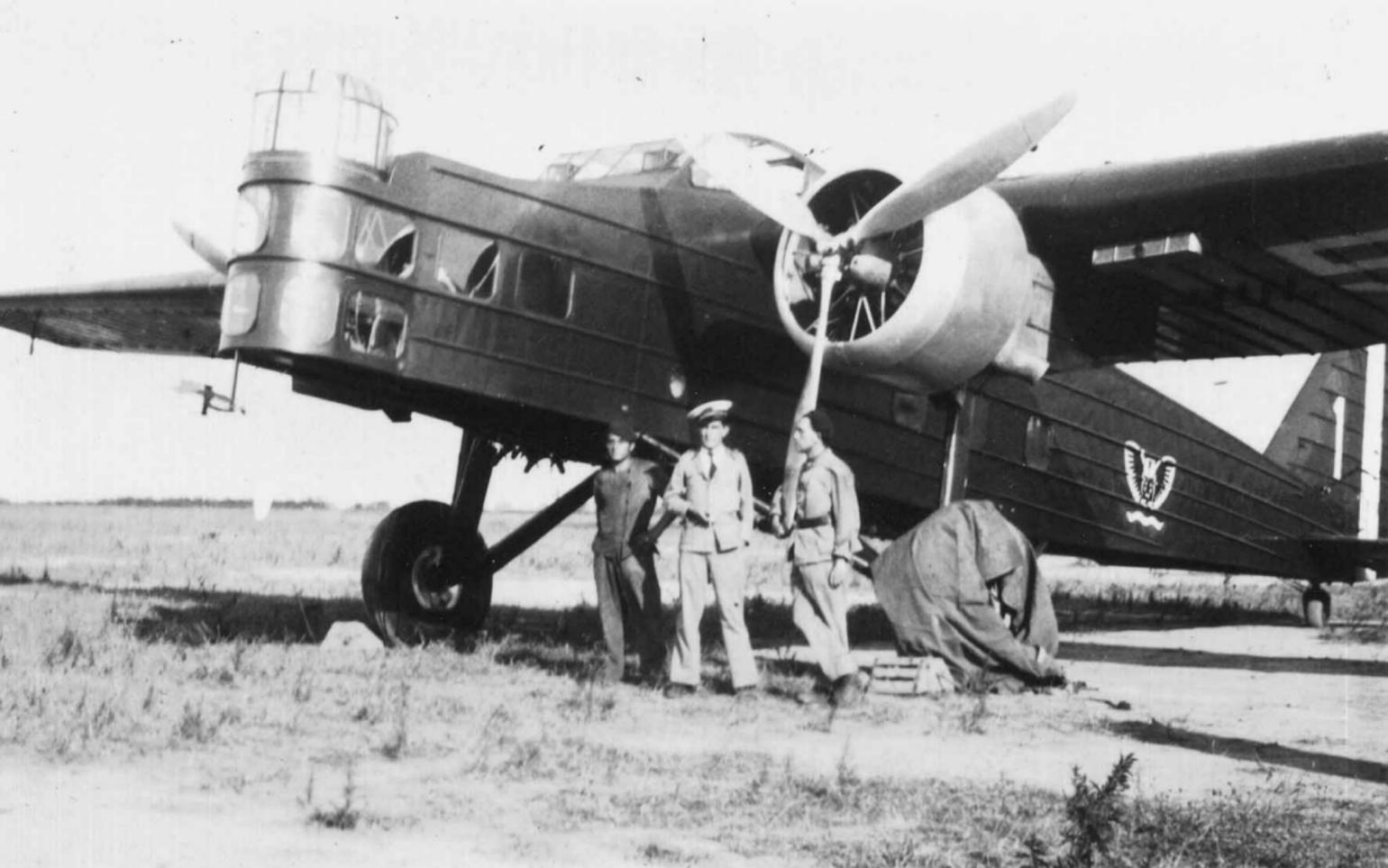




Manœuvres à Barika (Batna) en 1937, sur l'hippodrome (Jean Bovet)



Le GAR 583 d'Oran en manœuvre à Bedeau (Oran) en mai 1937 (Louis Pagès)

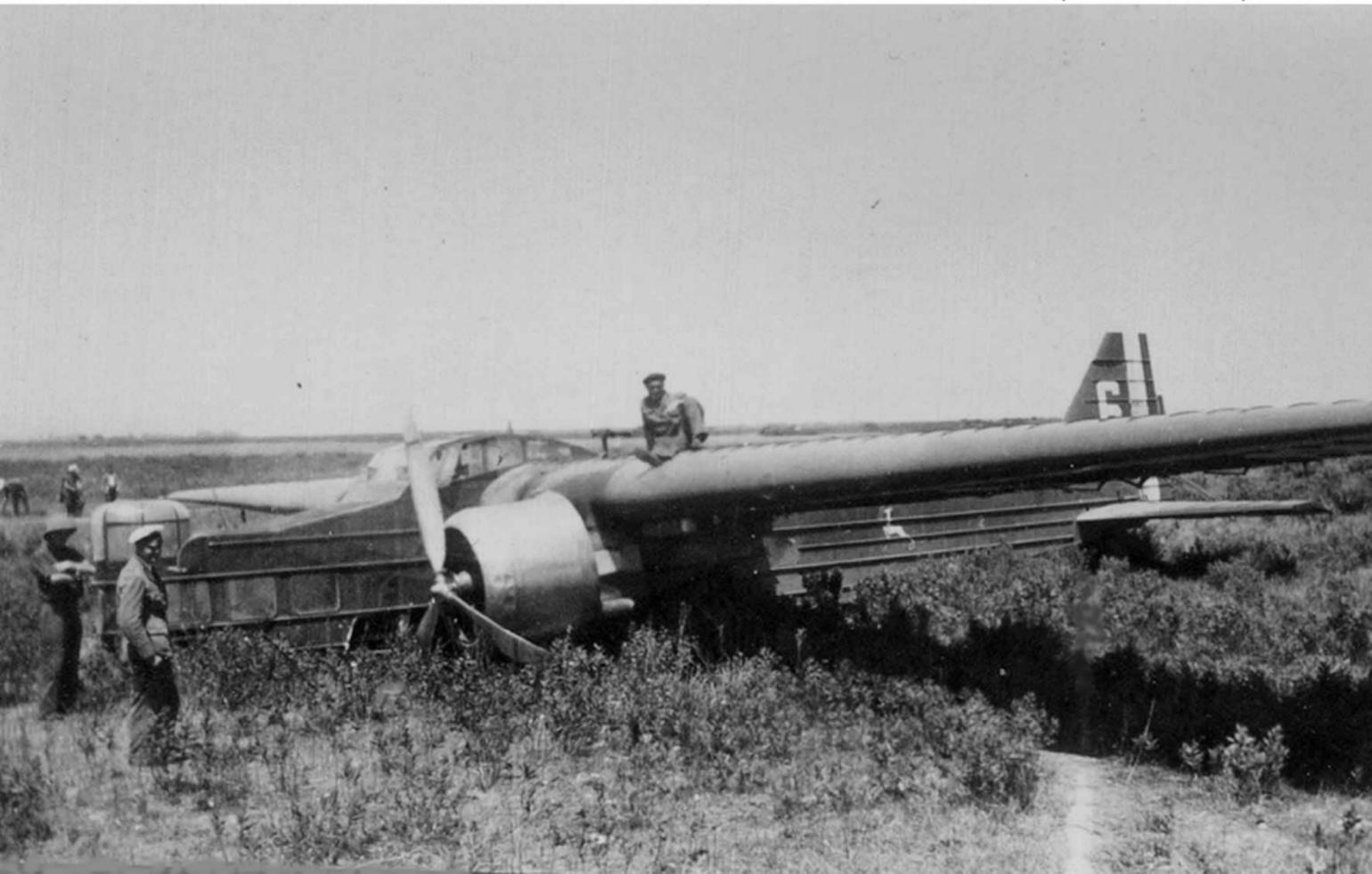


Bloch 200 du GB I/25 de Tunisie, de passage à Blida en 1937 (Rémi Baudru)

Sur Alger, les Bloch 200 du GB I/61, escadrille VR 552, basé à Blida (Rémi Baudru)



Bloch 200 du GB I/61, escadrille VR 552, accidenté en vol de nuit (André Molto)





En vol en LeO 20 (Henri Lafite)

En vol en LeO 20 (Henri Lafite)



A Djidjelli en 1937, accident de deux LeO 20 portant les marquages marocains
(Eugène Fauché)





Le 16 février 1937 à Djanet, visite du Cnl italien Moccia en Caproni Ca 309 (*Alger-Revue*)



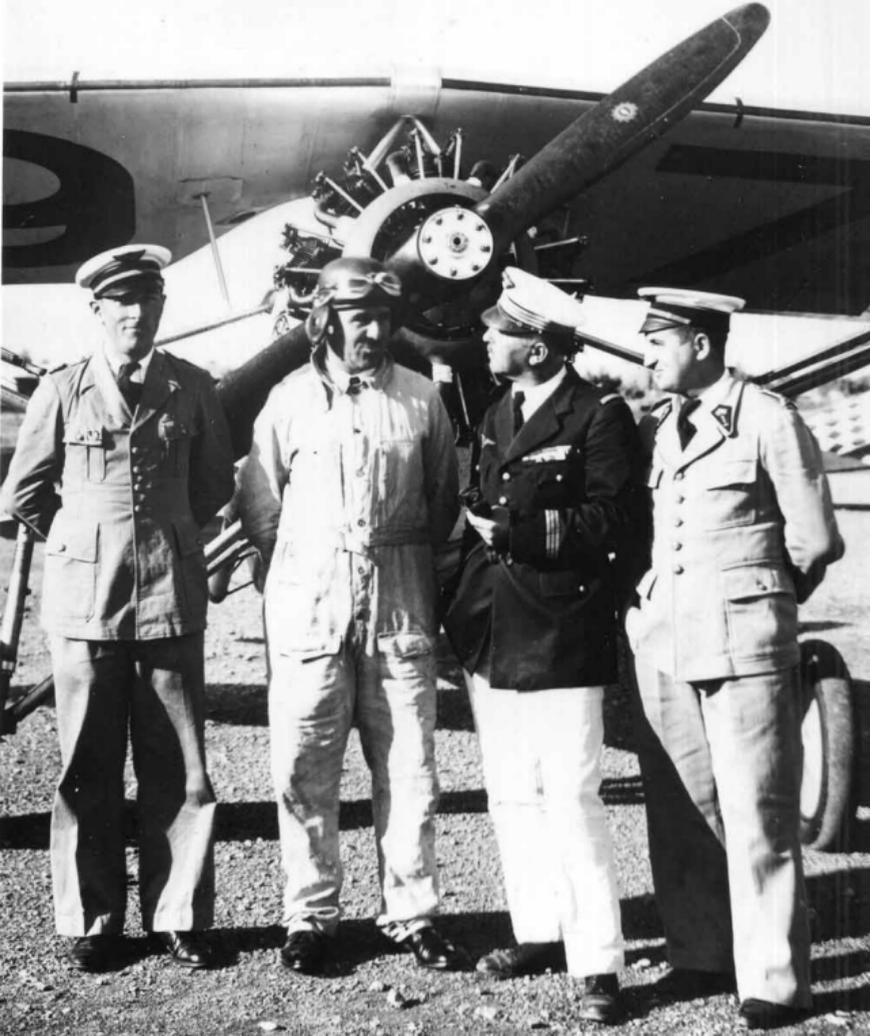
Le Gal Pennès, Cdt la 5^{ème} RA, à Fort-Flatters en 1937 en Breguet 27 du GIRA 591
(Philippe Hartemann)



Le Gal Pennès en Breguet 27 (Philippe Hartemann)

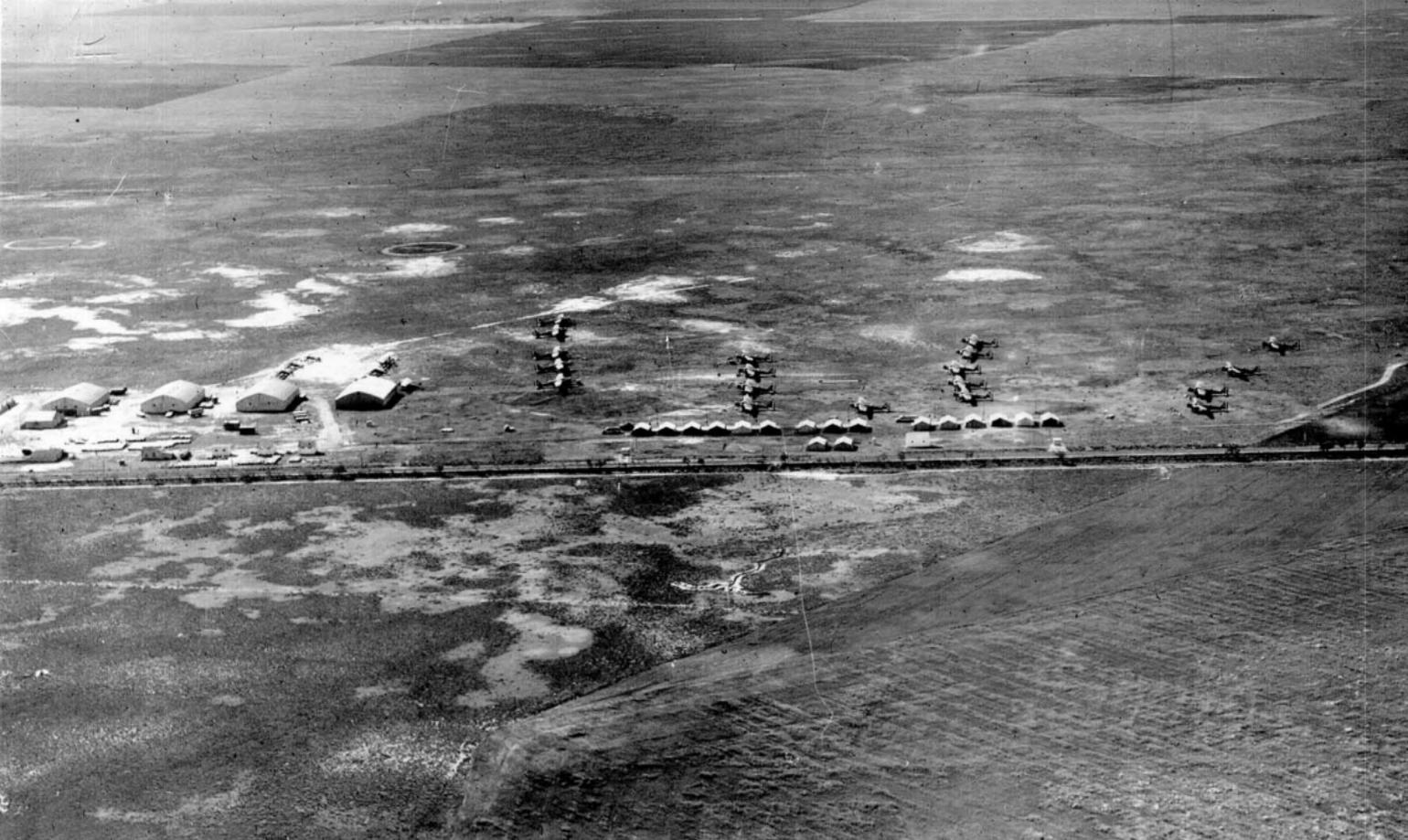
Passage à Aoulef, en décembre 1937, des bombardiers Amiot 143 des GB I/34 et II/34 de Chartres au cours de manœuvres en AFN et AOF (archives privées)





En 1938 à Maison-Blanche, Joseph Thoret vient enseigner le *vol dans les remous* dont il s'est fait une spécialité.

Devant un Morane-Saulnier 230 :
SC Vilain, Cne Thoret, Cne Domerc
et Sgt Petus (Pierre Laffargue)



A La Sénia en avril 1938 – Les Bloch 200 de la 32^{ème} EB, venant de Chateauroux
(archives privées)

A La Sénia – Les Dewoitine 510 du GC I/4 - SPA 153 (Alain Barria)



Dewoitine 510 du GC II/1 - SPA 94 - à Bedeau le 24 décembre 1937, avant...



...l'accident du Cne Labat (Alain Barria)





La base de Blida en 1937 (Maurice Cronier)

Distractions à Blida en 1938 (Alain Barria)

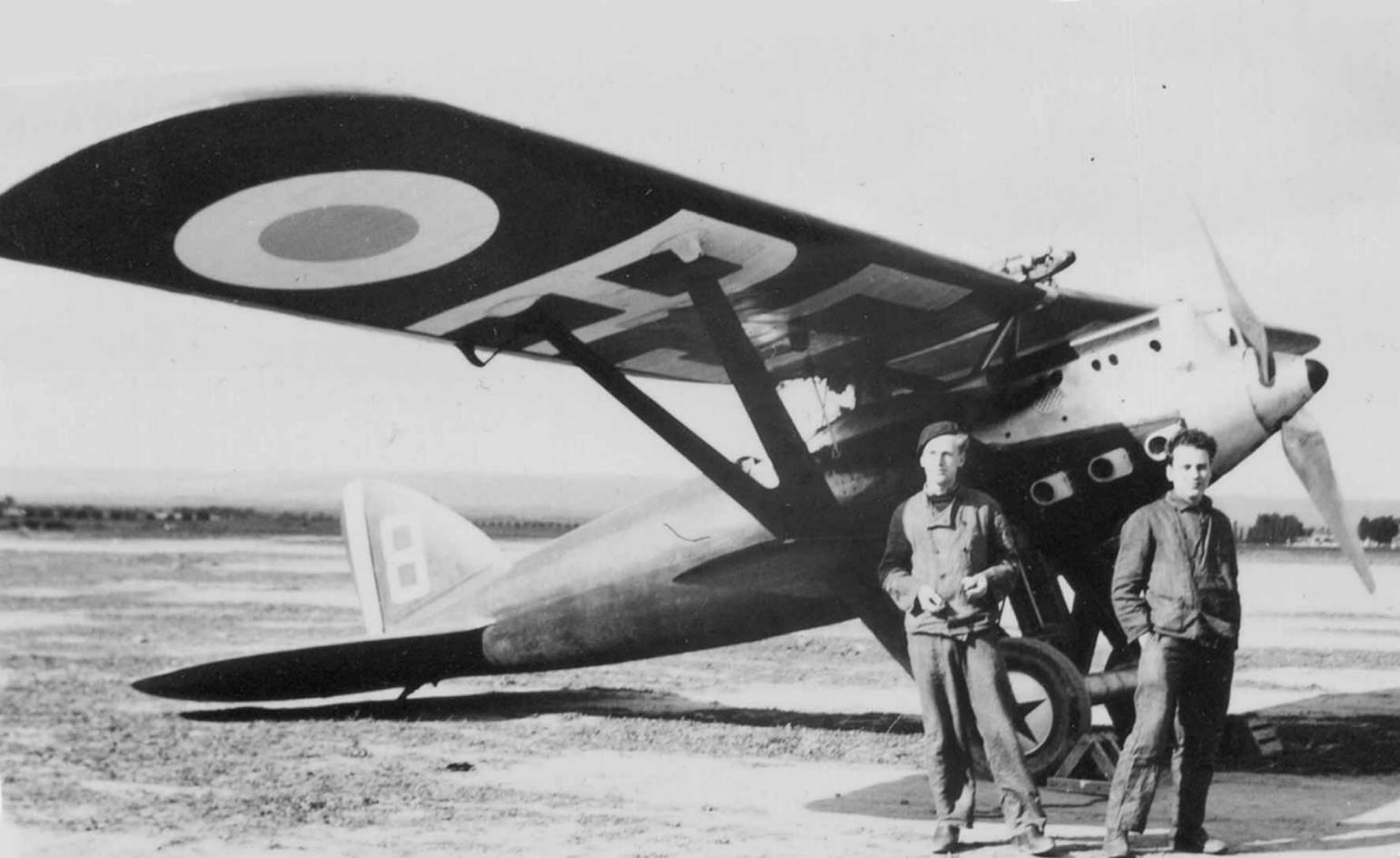




A Blida en 1938 (Alain...)



A Blida en 1937, l'escadron d'entraînement sur Potez 25 (Alain Barria)



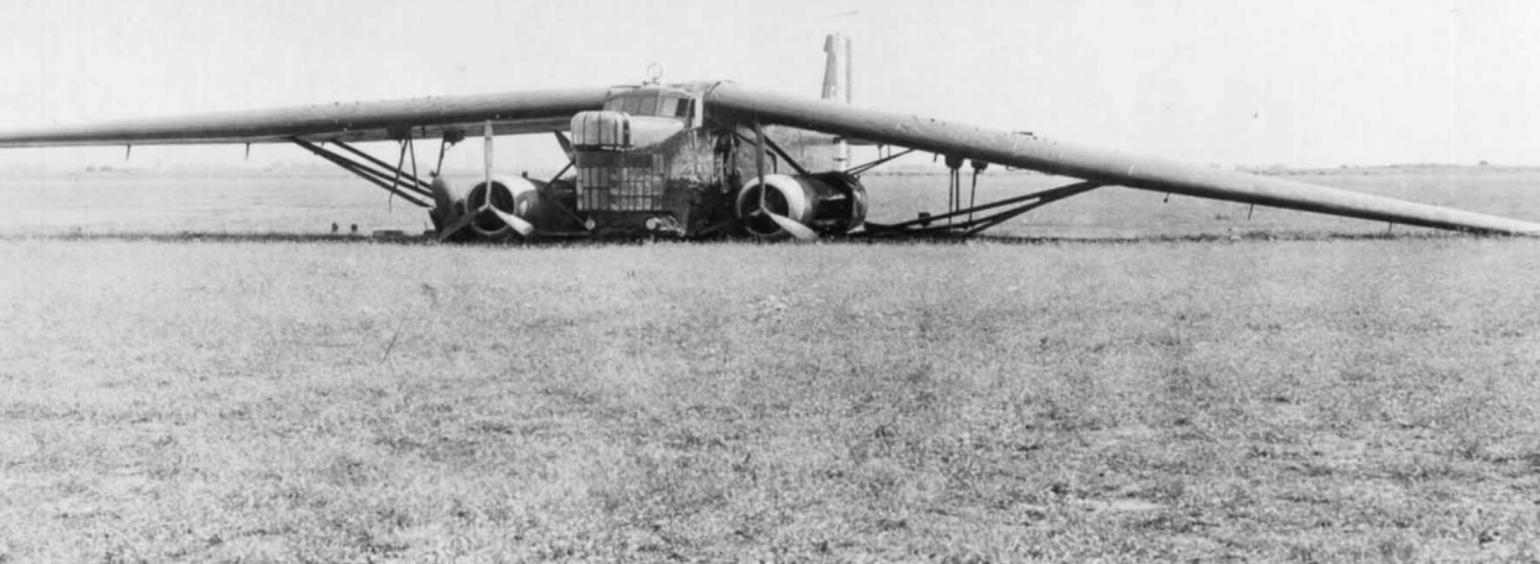
Nieuport-Delage 62 à Blida en janvier 1939 (André Molto)

Breguet 19 du GC I/1 à Maison-Blanche (archives privées)



Farman 222 du GB I/15 à Blida en 1939 (André Molto)





Farman 222 à Blida en 1939 (Alain Barria)

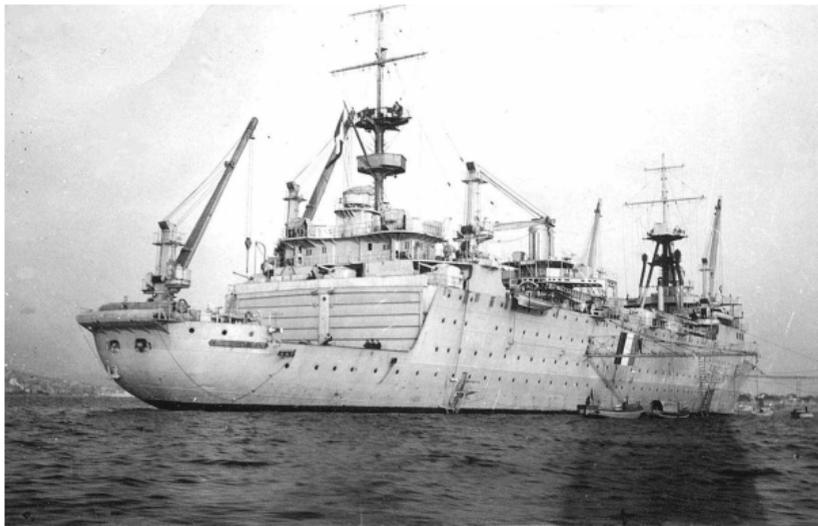
L'Aéronautique Maritime, installée surtout en Tunisie, a eu peu d'activité en Algérie. Par contre, le transport d'aviation *Commandant Teste* a fait de nombreuses traversées entre Toulon/Hyères et Bizerte, Alger ou Oran pour transporter les avions monomoteurs et le matériel roulant des escadres de chasse et de bombardement.

Le *Commandant Teste* en rade de Bougie le 16 octobre 1937 (Suzanne Perrichon)





Les avions, après atterrissage à Hyères, sont chargés sur des barges (appelées *mahones*) vers le *Commandant Teste* ancré à proximité. Arrivés à Bizerte, ils sont transportés par des barges sur l'hydrobase de Karouba qui jouxte l'aérodrome de Sidi-Ahmed d'où ils rejoignent leurs aérodromes d'affectation en Tunisie et en Algérie. A gauche, le personnel de l'armée de l'Air se penche sur le hangar ouvert qui contient les Morane 406 de la SPA 15, 1^{ère} escadrille du GC I/7 (Raymond Macia)





Débarquement à Bizerte, devant l'amirauté, d'un Morane 406 du GC 1/7 - SPA 77 (J. Mutin)

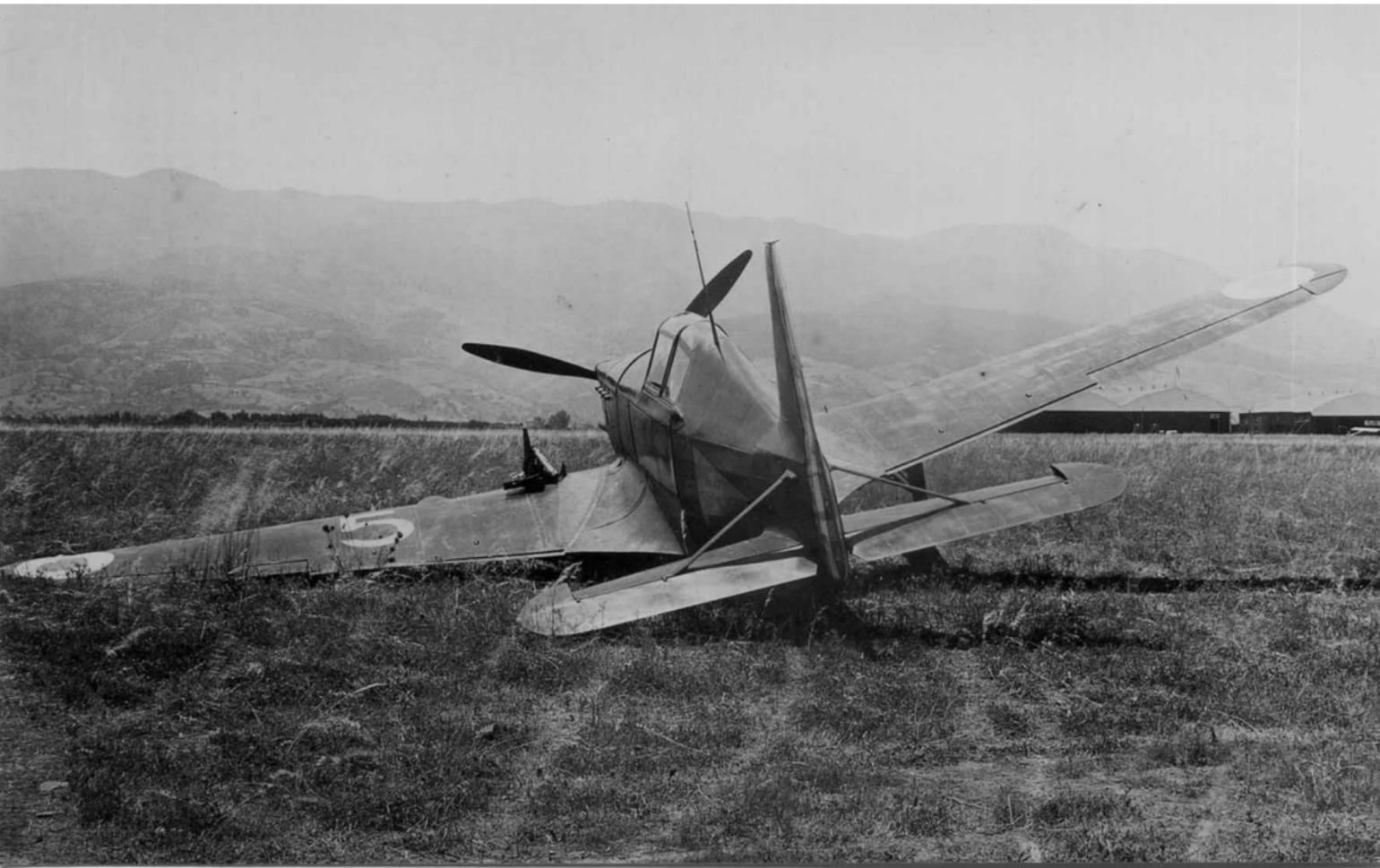
Morane 406 du GC I/7 - SPA 15 - à Bizerte-Sidi Ahmed. Les avions multimoteurs arrivent directement en vol en Afrique du Nord (Raymond Macia)





Morane 406 du GC I/6 - SPA 96 - au pas de tir à Blida en 1939 (Alain Barria)

Morane 406 du GC I/7 - SPA 77 - à Blida en 1939 (Alain Barria)





Le bar de l'Escadrille Saharienne ES 591 créée à Ouargla, sur Potez 25, le 1^{er} mars 1939 contre la menace italienne (Emile Cimino)



En avril 1937, l'armée de l'Air crée deux Groupes d'Infanterie de l'Air (GIA), embryons d'une infanterie parachutiste. Le GIA 602, basé à Maison-Blanche, utilise un LeO 213 (dérivé du LeO 20) puis des Potez 650 (dérivés du Potez 62) qui arrivent en 1938. Faute de matériels adaptés et en quantité, les résultats seront décevants, bien que le principe des troupes aéroportées ait été reconnu valable lors de plusieurs manœuvres.

Potez 650 n° 2, un des quatre Potez du GIA 602 à El-Oued (Michel Lagrot)



Potez 650 du GIA 602 à Biskra. Les Potez feront également des transports de troupes et d' autorités. Ils sont parmi les premiers avions de transport de l'armée de l'Air
(François Escher)

DATE.	FONCTION à BORD.	GRADE, NOM et FONCTION DES AUTRES MEMBRES de l'équipage et des passagers.	TYPE ET NUMÉRO de l'avion.
7 Mars	Radio	C ^e Le Gloan + 1 passagers	9.850 n° 10
9 Mars	"	C ^{ne} Le Ruyg + 1 passagers	"
"	Mitrailleur	C ^{ne} Henry + 1 passagers	"
10 Mars	Radio	C ^e Collin + 1 passagers	9.550 n° 15
"	"	même équipage	"
15 Mars	"	C ^{ne} Henry + 10 passagers	"
22 Mars	Radio	C ^{ne} Henry, 1 Rignoy + 6 Lam.	9.650 M° 10
"	"	- d° -	- d° -
23 "	"	- d° -	- d° -
"	"	- d° -	- d° -
24 "	"	- d° -	- d° -
29 "	"	C ^{ne} Henry + 8 passagers	9.550 n° 15

ALTI-TUDE MAXIMA	DISTANCE et NOMBRE d'atterrissages.	DURÉE.	NATURE du SERVICE AÉRIEN.	OBSERVATIONS.
	Report	4.15		
2500	1	2.05	Podage moteur gauche.	
1000	1	1.00	Bombardement fictif.	
2000	1	1.20	"	
2500	1	2.05	M ^{re} Blanche. Ora.	
2500	1	2.10	Ora. M ^{re} Blanche.	
1000	1	1.05	Reconnaissance terrain Air Baseau.	
2500	1	3.00	M ^{re} Blanche Col Golia	
1500	1	1.30	Col Golia. Timmesum.	
2500	1	1.35	Timmesum. Beni Aba	
2500	1	1.00	Beni Aba. Bedjar	
2000	1	3.15	Bedjar. M ^{re} Blanche.	
600	1	0.25 20.15	Enai Radio	

Vols en Potez 650, du GIA 602, de l'Adj radio Vincent Paous en 1939. Les largages de parachutistes sont rares (Jean-Claude Paous)



En 1938 à Sétif, avion sanitaire Marcel-Bloch 81 (Jean-Paul Coron)



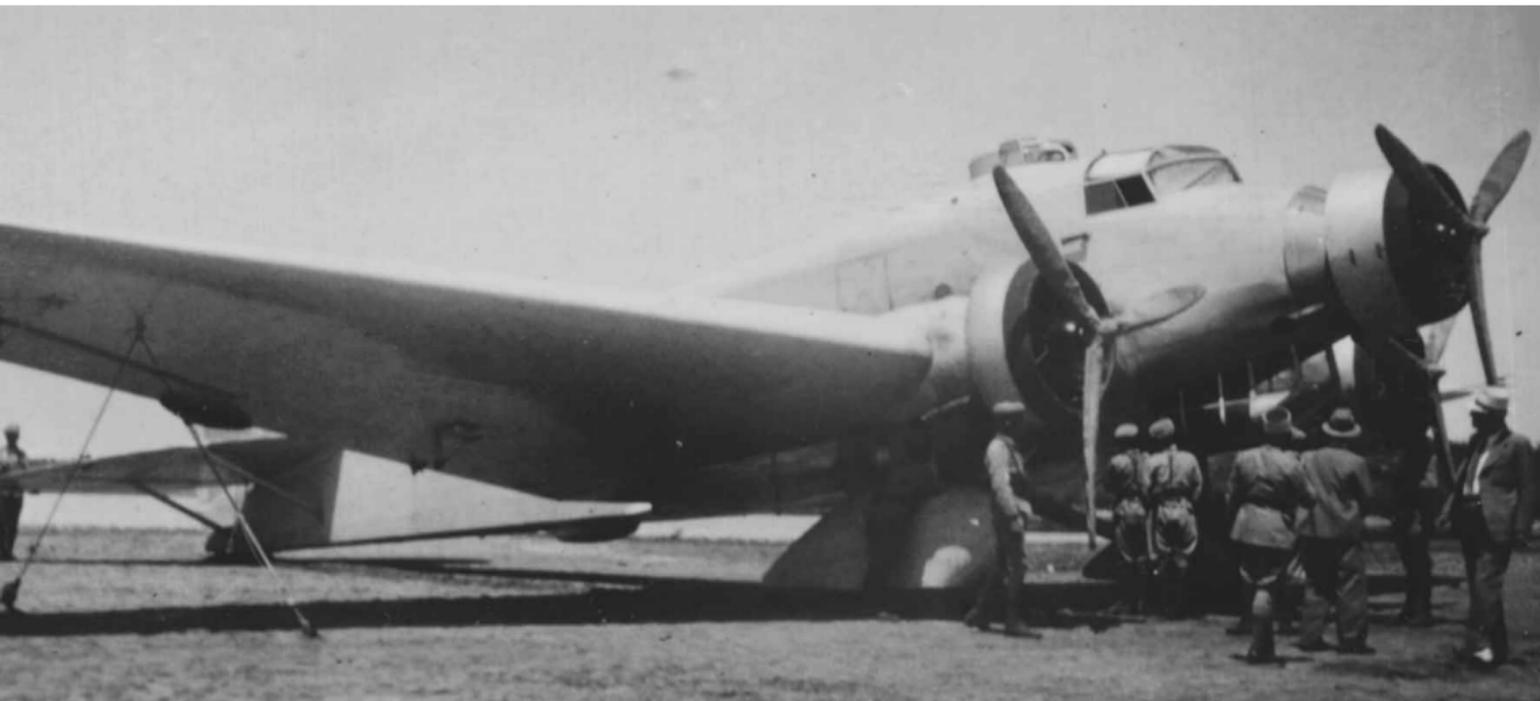
Bloch 210 à Blida en 1939 (André Molto)

A Blida, le départ des Bloch 210 vers la métropole en mars 1939 (André Molto)



La Guerre d'Espagne

De juillet 1936 à avril 1939, au cours de la guerre civile espagnole, de nombreux avions ont transité au large des côtes algériennes, quelques uns ont été contraints de se poser en Algérie pour des causes techniques ou météorologiques.



Le 27 juillet 1936 – Avion nationaliste Savoia-Marchetti SM-81 en route vers Melilla, posé à l'embouchure de la Moulaya à la frontière marocaine pour cause météo (F. Fouques)



Après la victoire de Franco, de nombreux avions républicains se sont réfugiés en Algérie. Polikarpov R-Z *Rasante* posé à La Sénia le 29 mars 1939 (A. Emiliani via Jean Massé).



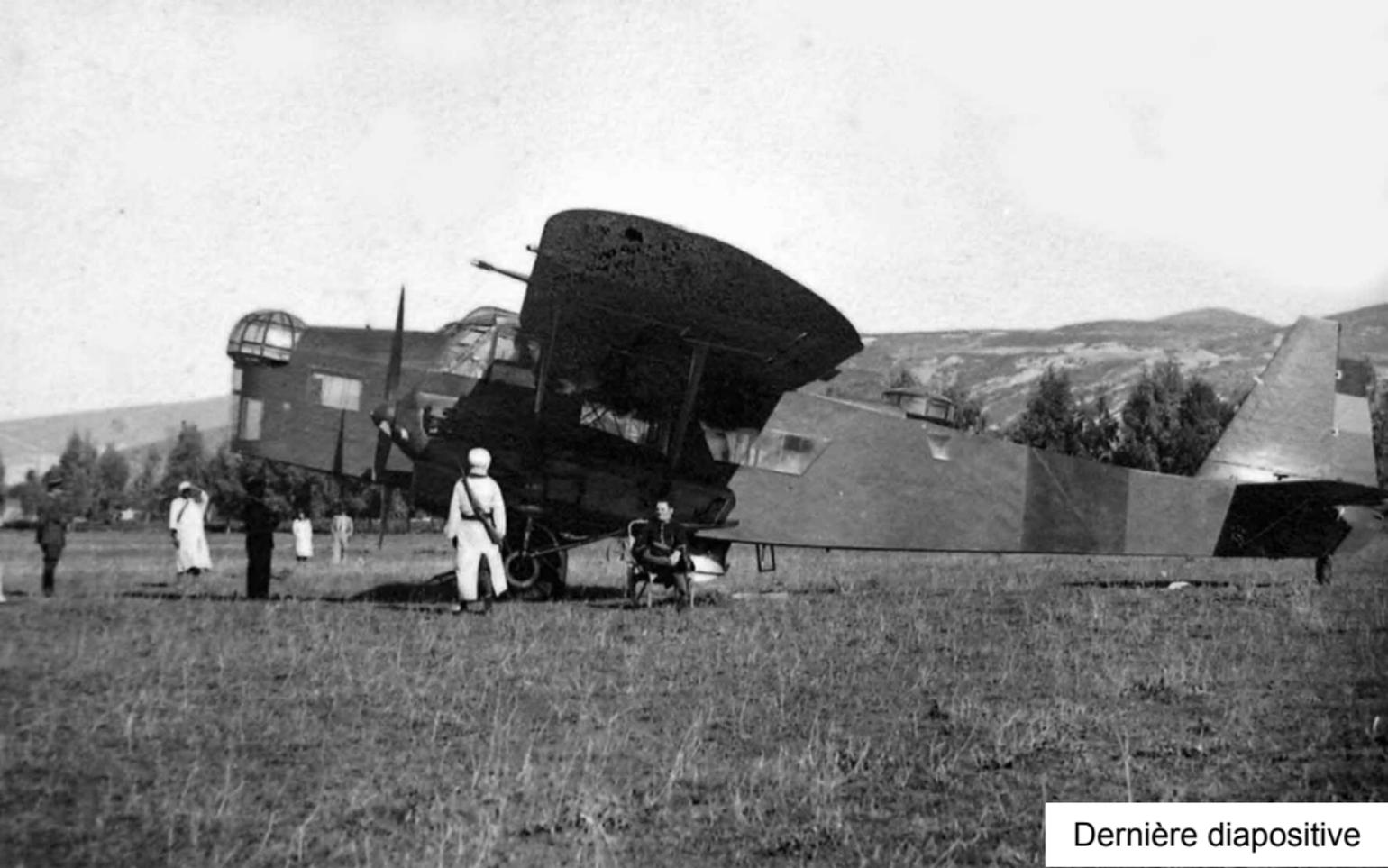
Northrop 1D *Delta* (ex F-AQAA) posé à La Sénia le 30 mars 1939
(J. Arraez Cerda via Jean Massé)



Le Northrop 1D *Delta* devant un De Havilland 84 *Dragon* à La Sénia (Jean-Claude Paous)



Tupolev SB-2 *Katiuska* posé à Mostaganem-Tigditt en mars 1939 (Pierre Blanchet)



Dernière diapositive

Potez 540 posé dans la région d'Oran en mars 1939 (Guy Berret)