

L'Aviation Militaire en Algérie (1912-1918)



Pierre Jarrige

Les photos de ce document sont de : ARDHAN, Ariane Audouin-Dubreuil, David Aymard, Jean-Paul Bonora, Robert Feuilloy, Alain Gibergues, Philippe Guillemin, Jean-Charles Humbert, *L'Afrique du Nord illustrée*, *La Régordane*, David Méchin, André Morel, Rapjaël Pastor, Service historique de la Défense, Frank Simian, Nicole Simian, Etienne Simon, Léon Souguenet et Georges Vieville.



Pierre JARRIGE

www.aviation-algerie.com

ISBN 2-9506620-5-6

Novembre 2014

Reproduction autorisée

Publication gratuite - Vente interdite

Sommaire

1910-1914

La préparation	1
Les premiers vols	4
La <i>Sauterelle</i> et l' <i>Aérosable</i>	10
Le raid Tunisie-Maroc	14
La campagne du Maroc.....	18

Guerre sur terre

Le conflit	20
Les tracteurs-mitrailleurs Brasier.....	28
Drame dans le Sud-Tunisien	34
L'escadrille 546 à Biskra.....	36
Les photos aériennes de l'escadrille 546	54
Les convois routiers	70
L'embuscade d'Aïn-Guettara	78
Le raid Ouargla-In Salah-Ouargla.....	86
L'escadrille VR 547 par Auguste Bernard	88
Auguste Bernard et Alexandre Bernard	89

Guerre sur mer

L'organisation	90
Les hydravions au combat	92
La mort du sous-marin	101
Guerre sur mer en Tunisie.....	102
Une panne en pleine mer.....	106
Les rescapés du miracle	107
Les dirigeables de la Marine	108

De la guerre à la paix

L'Après Guerre	116
----------------------	-----



Cette représentation d'un ballon au siège d'Alger en juillet 1830 est une vue d'artiste. Les accessoires de gonflement du ballon captif de Margat, prévu pour participer à l'expédition, ayant mis le feu au bateau qui les transportait.

1910-1914

La préparation

Dès que l'Armée crée l'Aviation Militaire (premier achat d'un avion en juillet 1909), son emploi au Sahara est sérieusement envisagé.

Le 3 décembre 1909, Paul Painlevé, de l'Académie des Sciences et futur président du Conseil, demande, devant le groupe sénatorial de l'Aviation : *La mise en projet immédiate, en vue d'une réalisation prochaine, de transports industriels par aéroplanes, exemple : service de transports légers entre le Sud Algérien et Tombouctou.*

En même temps, la Ligue nationale aéronautique (LNA) étudie, en accord avec le ministère de la Guerre, le ministère des Travaux publics et le Gouvernement général de l'Algérie : *Les moyens de pénétration par l'aéroplane des régions sud-algériennes et sahariennes.* Le 18 juillet 1910, René Quinton, président de la LNA, s'adresse au ministre de la Guerre pour solliciter : *Le concours des troupes de Terre stationnées dans le Sud-Algérien, en vue de faciliter les études préliminaires concernant l'organisation d'un service postal par aéroplanes dans le Sahara.* La création d'une Station d'aviation à Colomb-Béchar est même envisagée pour servir de Centre d'entraînement au 19^{ème} corps d'armée dont le commandant, le général Bailloud, réclame, le 3 octobre 1910 : *L'organisation d'un service militaire en Algérie, en vue de préparer l'aviation saharienne.*

Sur décision du général Roque, commandant l'Aviation militaire, le lieutenant Maxime de Lafargue, du 3^{ème} régiment de Spahis, est envoyé en école de pilotage en Métropole.

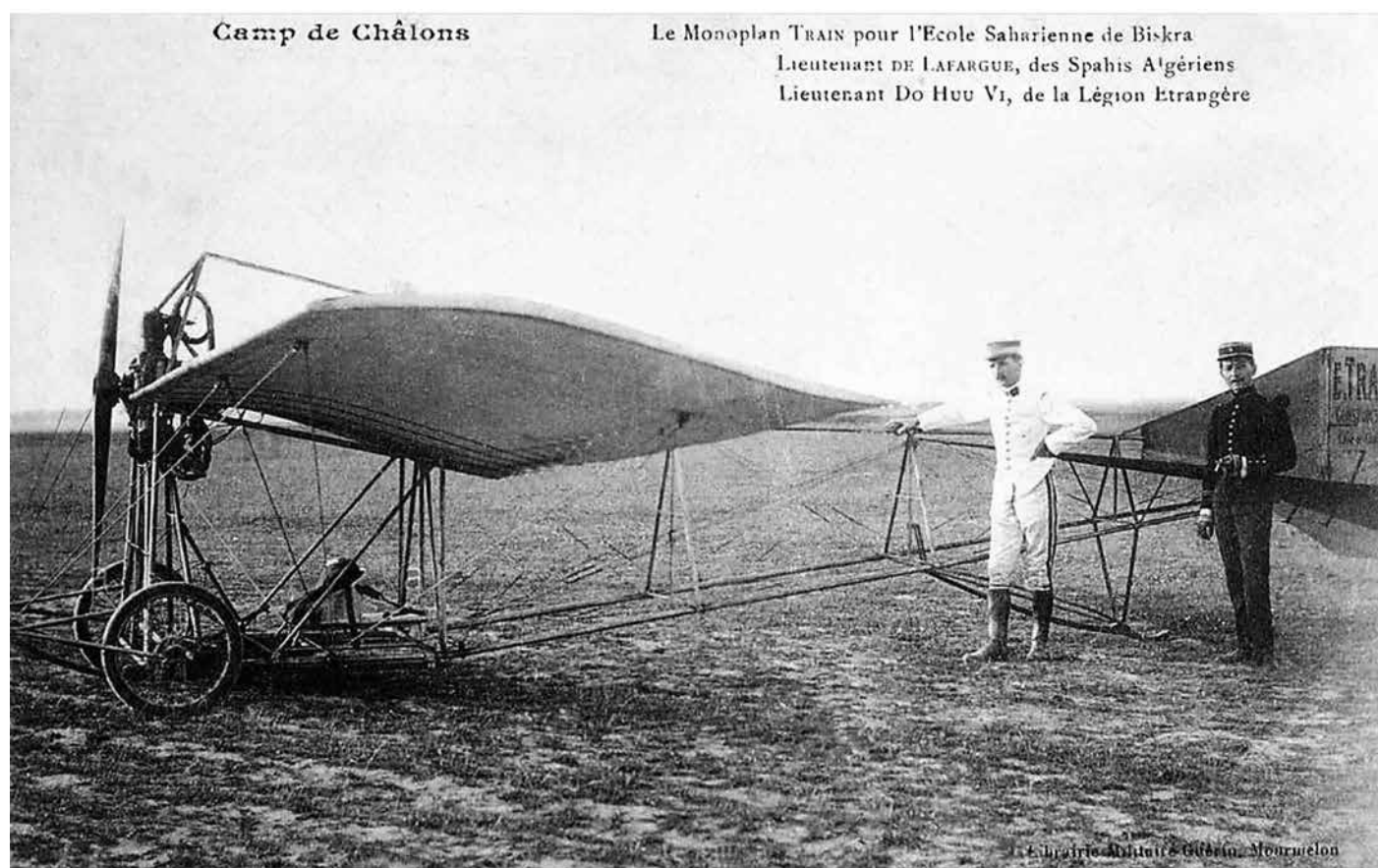
Avant de quitter l'Algérie, Maxime de Lafargue expose aux membres de la Société de géographie de l'Algérie et de l'Afrique du Nord les grandes lignes du réseau aérien qu'il a tracées en accord avec le général Bailloud : *L'installation d'un réseau aérien sera progressive et méthodique. Il comprendra d'abord un réseau sud-algérien mettant en communication Biskra, Touggourt, Colomb-Béchar et Béni-Abbès ; ensuite, un réseau saharien passant par les vallées de la Saoura, de l'oued Mla et de l'oued In-Narghar, et permettant d'atteindre les postes les plus éloignés de l'extrême Sud : In-Salah et Timassinine. Plus tard, lorsque ces deux réseaux primitifs fonctionneront, mais à ce moment seulement, on envisagera la création d'un réseau trans-saharien qui reliera In-Salah à Tombouctou d'une part et Timassinine à Agadès, le Tchad et l'Afrique Equatoriale d'autre part. À l'heure actuelle, les études préparatoires ont porté surtout sur le réseau sud-algérien ; les secteurs d'exploitation ont été déterminés et les terrains d'atterrissage fixés et échelonnés entre Biskra, Touggourt et Ouargla. C'est sur les indications judicieuses du général Bailloud que la base de ce réseau a été fixée à Biskra, terminus d'une voie ferrée.*

Le massacre de la mission Flatters, en février 1881, avait suspendu pendant longtemps toute tentative de pénétration au Sahara. Le capitaine Cortier, de l'Infanterie coloniale, qui vient de traverser le Sahara, avec le capitaine Arnaud, en 109 jours d'Alger au Niger, est particulièrement qualifié pour parler de ces problèmes et préconise, comme Maxime de Lafargue, la prudence, il écrit, en octobre 1910 : *L'Aviation a nos colonies comme terre promise, mais il ne faut pas que des catastrophes en arrêtent l'essor. Les aéroplanes, par deux et trois, afin de se porter secours mutuellement, reconnaîtront le pays avoisinant, peu à peu, dans un rayon de plus en plus étendu. Après un an à dix-huit mois de cette marche lente mais progressive et sûre, durée que, sans crainte*

de se tromper, l'on peut hardiment reporter à cinq ou six années au minimum, les cercles d'aviation de Tombouctou et de l'Algérie tangenteront et la traversée du Sahara sera chose accomplie. Le Parlement vote, le 16 décembre 1910, un crédit de 400 000 Francs, pour envoyer six avions à Biskra pour servir à l'étude des graves et attachants problèmes que la traversée ambitionnée du Sahara pose à l'aéronautique.

Le colonel Hirschauer et le capitaine Hugoni, commandant l'école de pilotage de Châlons, viennent en Algérie en janvier 1911 afin d'étudier la création du *Centre d'expérience coloniales d'Aviation Militaire de Biskra*. L'escadrille de Biskra sera rattachée au 3^{ème} Groupe de Lyon et dotée d'Henry Farman type 1911, puis Henry Farman HF 20. Le commandant Clolus, du 2^{ème} Cuirassier, prend le commandement de l'Aviation en Algérie.

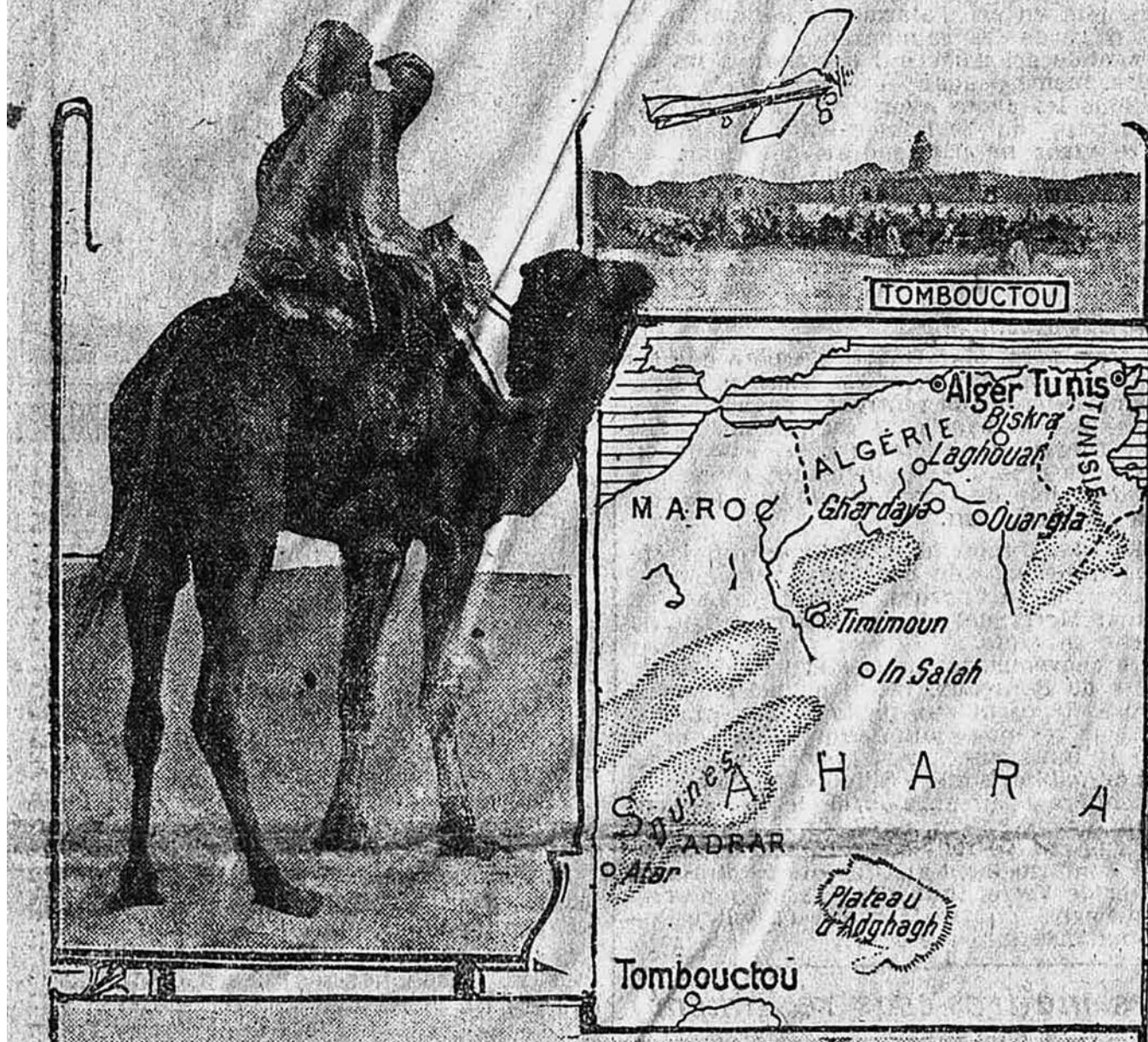
Biskra présente l'avantage d'être une ville importante avec de l'armée, des possibilités d'hébergement et une gare. Maxime de Lafargue a choisi un terrain au marabout de Sidi-Ghezal, sur la piste de Biskra à Oued-Djellal, qu'il relie à la gare par une voie Decauville. Il y a installé trois hangars Bessoneau qui abritent quatre avions et 23 sous-officiers et hommes de troupe.



Le lieutenant Maxime de Lafargue à l'école de pilotage de Châlons. Le monoplan Train ne sera pas adopté par l'escadrille de Biskra

D'Alger à Tombouctou en aéroplane

UN OFFICIER FRANÇAIS PROPOSE D'Y ALLER



Journal Le Matin du 3 septembre 1910

Les premiers vols

Le lieutenant Maxime de Lafargue revenu en Algérie avec le brevet de pilote réalise son rêve le 17 février 1912, en décollant de Biskra. Ce premier vol, sur Maurice Farman type 1911, frappe les imaginations au point que le pilote signale : *L'effet moral considérable produit par ces premiers vols sur les Arabes et, en particulier, sur les Nomades du sud, qui se prosternent au passage de l'appareil.*

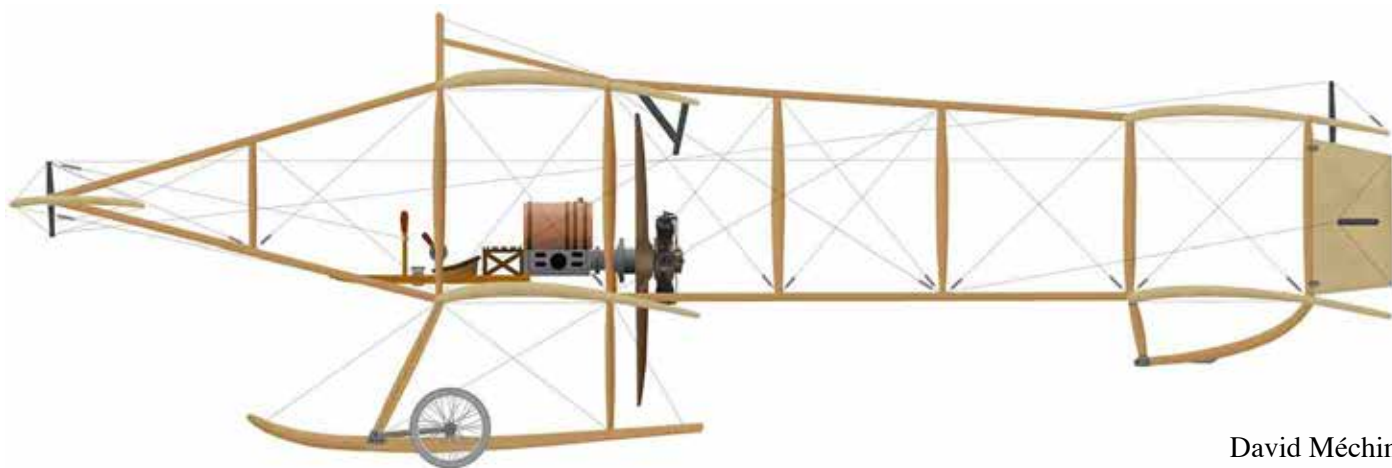
Commence alors une série de voyages autour de Biskra. Le 22 mars 1912, les lieutenants Maxime de Lafargue et Ernest Reimbert décollent pour reconnaître la futur ligne Biskra-Touggourt-Ouargla, en ayant Touggourt pour but. Assailli par les rafales de vent de sable, l'équipage est contraint de se poser à plusieurs reprises et ce n'est que le surlendemain que Touggourt est atteint.

Au départ de Touggourt, les 24, 25 et 26 mars, plusieurs voyages sont effectués vers Temcine, Bled-el-Ahmar et Aïn-Ahnefiane. Le 27, c'est le retour vers Biskra.

Le 29 décembre 1912, Ernest Reimbert, accompagné du caporal mécanicien Émile Dewoitine, retourne à Touggourt et en revient le 2 janvier 1913.

Le 26 février 1913, quatre avions de l'escadrille, pilotés par les lieutenants Ernest Reimbert, Cheutin, Jolain et le maréchal des logis Hurars, ayant leurs mécaniciens comme passagers, décollent pour le raid Biskra-Tunis. Le jour même, ils se posent à Tozeur après un vol de 260 km, le 27 ils rallient Gabès (180 km), puis Sfax (180 km), le 28. Sousse et Tunis étaient prévu le 1^{er} mars, mais une tempête disperse les avions et trois équipages, dont Reimbert et Dewoitine, doivent interrompre leur vol à Grombalia, 40 kilomètres au sud de Tunis. Ce n'est que le 3 mars que toute l'escadrille est enfin réunie à Kassar-Saïd, l'aérodrome de la banlieue de Tunis. L'escadrille effectue, le 14 mars, un vol de démonstration sur l'itinéraire Tunis-Bizerte-Tunis, puis c'est le retour par chemin de fer des équipages et des avions.

En avril 1913, Ernest Reimbert prend le commandement de l'escadrille, le lieutenant Maxime de Lafargue devenant chef du Centre aéronautique de Biskra. Le même mois, les lieutenants Reimbert, Cheutin et Jolain et le maréchal-des-logis Benoit accompagnent le général Bouttieaux en tournée d'inspection en parcourant, le 14, Biskra-Touggourt (220 km), le 15 Touggourt-Ouargla (180 km), le 16 Ouargla-Touggourt et le 17 Touggourt-Biskra.



David Méchin

Maurice Farman type 1911

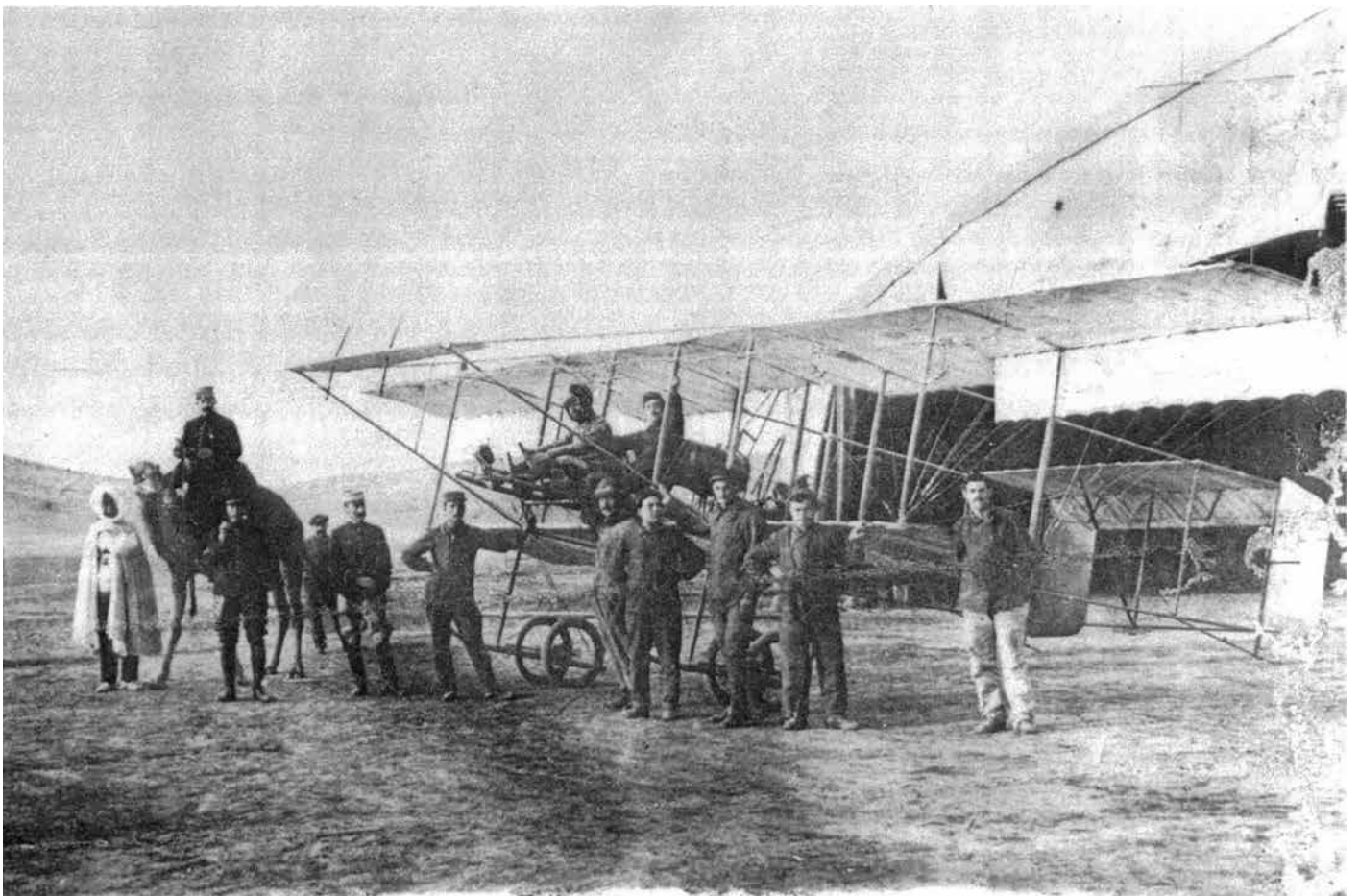
BISKRA. — Lieutenant De Lafargue Chef du Centre d'Aviation Militaire,
passant au-dessus de l'Oasis.

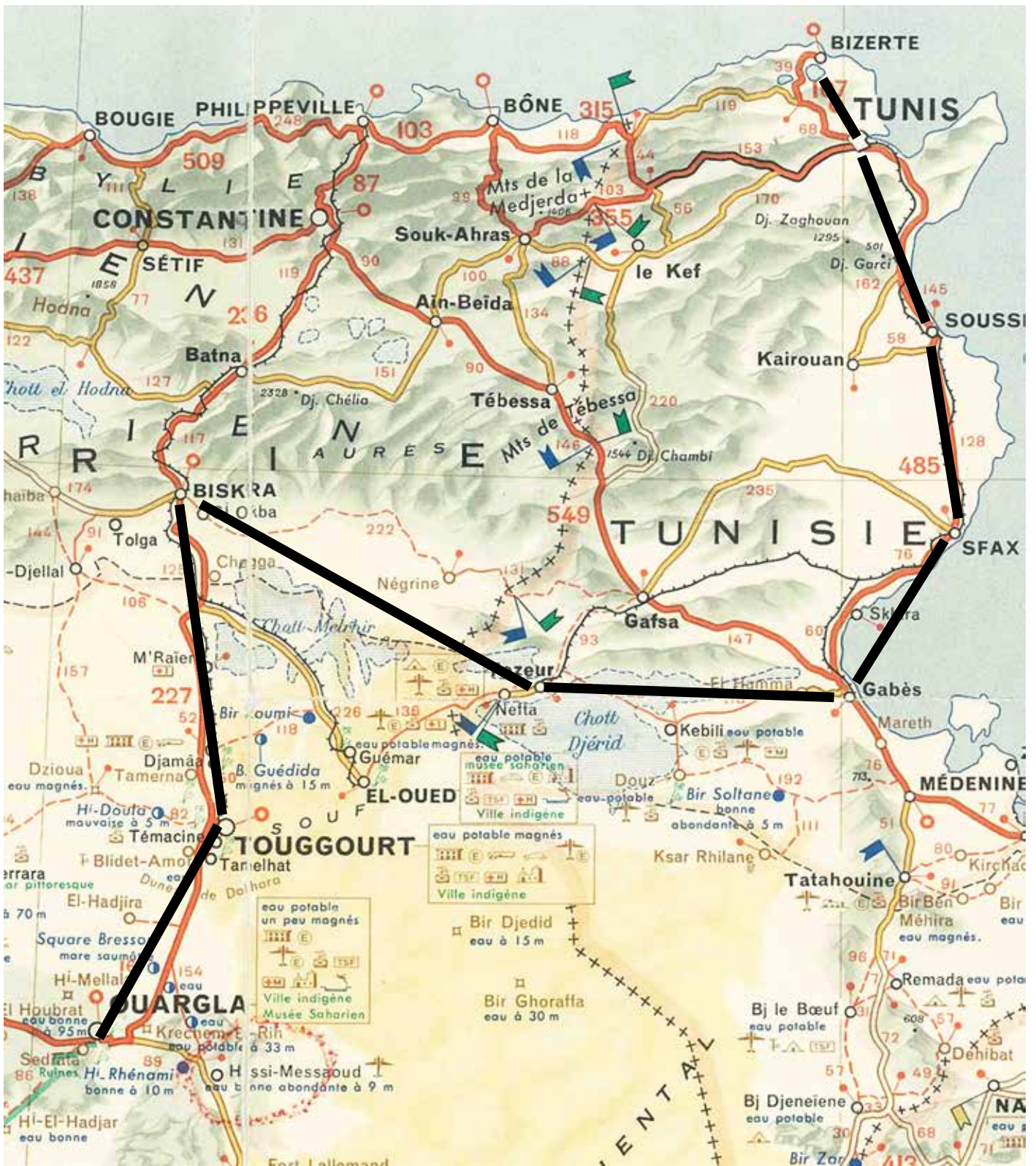
Maurice Farman



▲ Le lieutenant Maxime de Lafargue qui a effectué le premier vol militaire en Algérie le 17 février 1912 avec un Maurice Farman biplace type 1911

▼ À Biskra en 1912, le lieutenant Jolain et le caporal Charles Courtade dans l'avion Maurice Farman type 1911, le lieutenant Cheutin est sur le méhari





Les vols en 1912 et 1913, en Algérie et en Tunisie



Le lieutenant Maxime de Lafargue au cours d'un vol vers Touggourt en Farman type 1911



Le lieutenant Ernest Reimbert



L'Aviation en Afrique du Nord

L'Escadrille Aérienne de Biskra à l'Étape de Tozeur - Photo prise le 27 Février 1913

▲ *Escale à Tozeur au cours du raid Biskra-Tunis en Henri Farman HF 20*

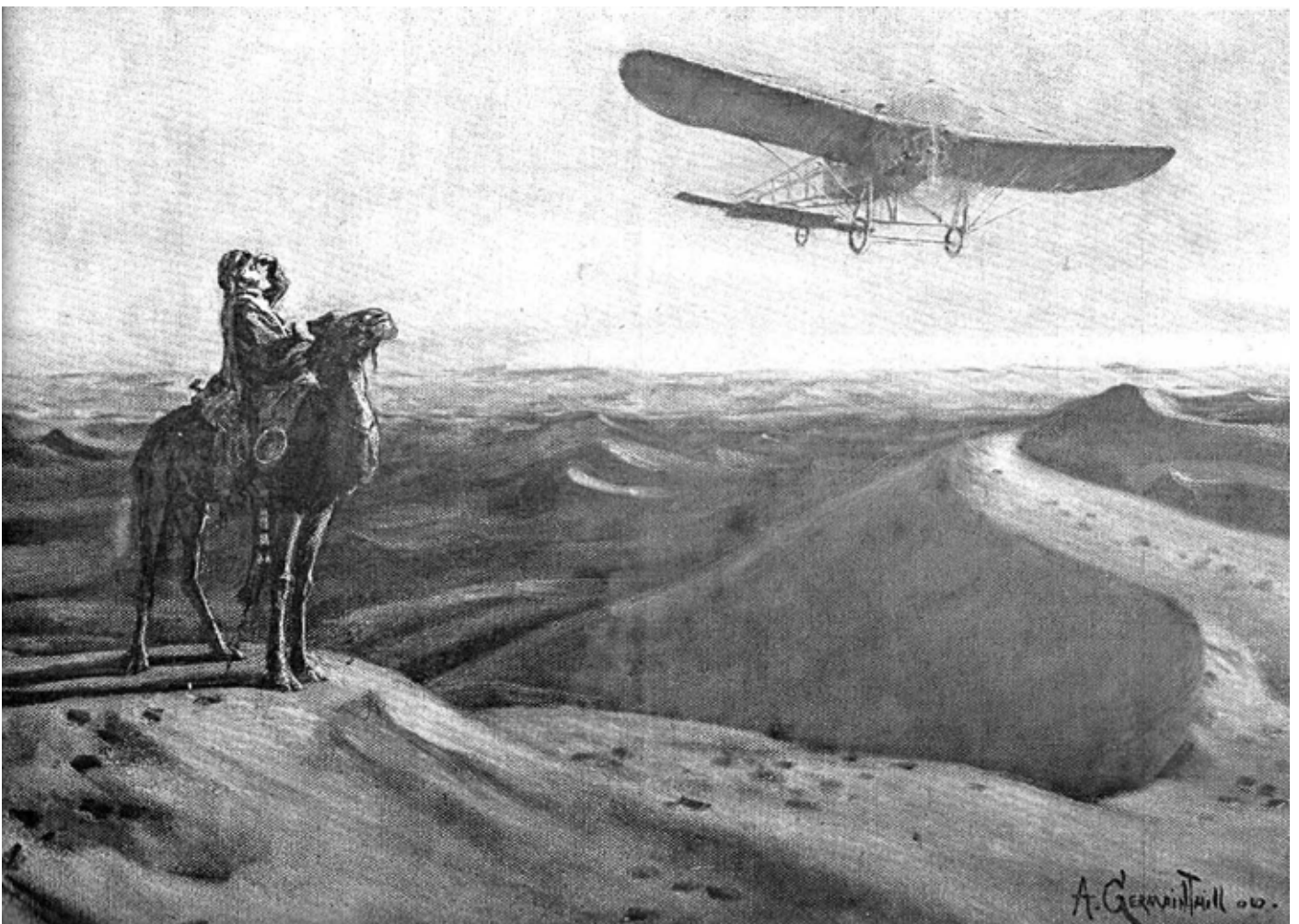
▼ *Le lieutenant Cheutin à Biskra en Henri Farman HF 20*





▲ *Le romantisme de l'aviation, source d'inspiration*

▼ *Vue d'artiste, comme pour la gravure de la couverture, il n'y a pas eu de Blériot dans l'Aviation Militaire en Algérie*



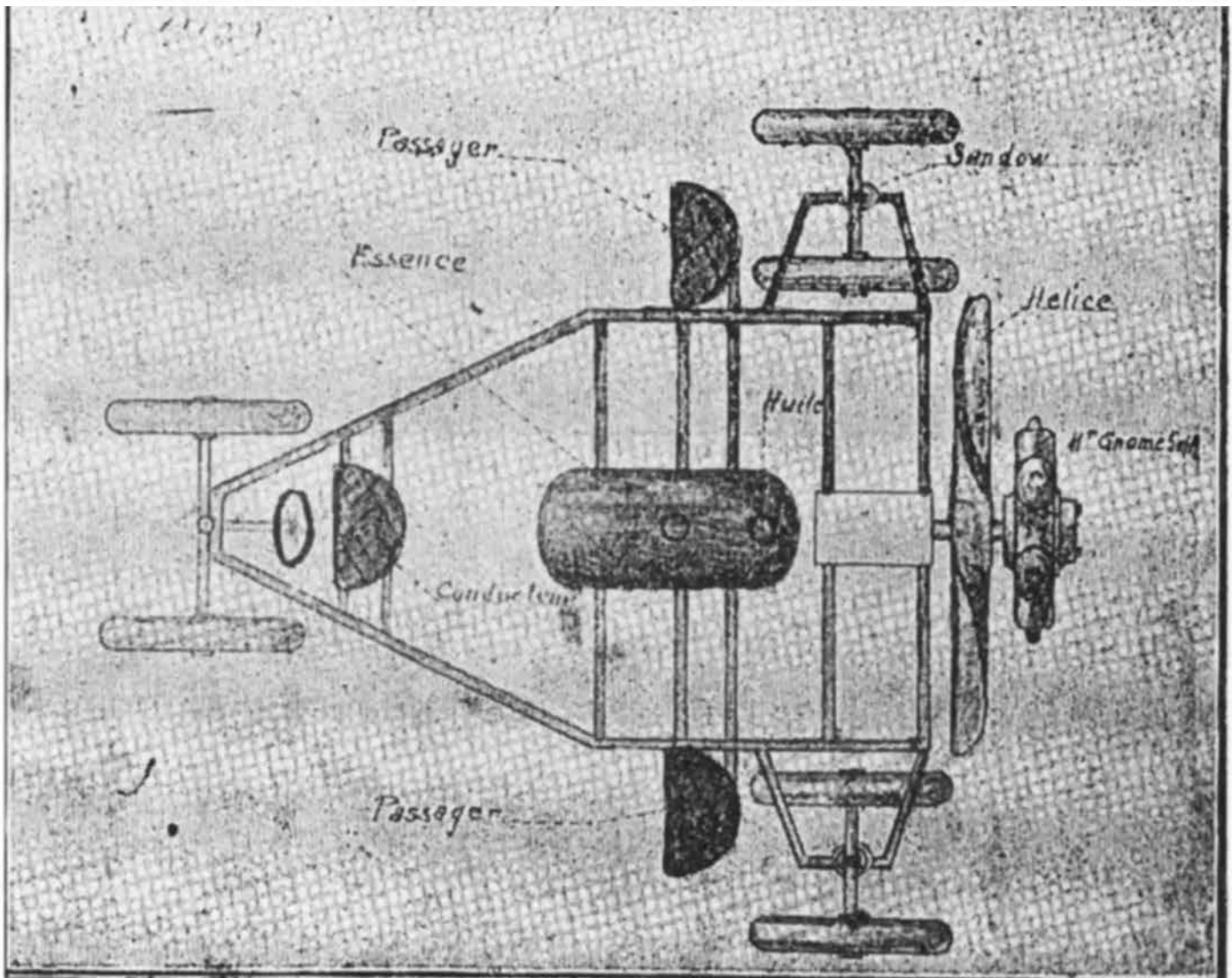
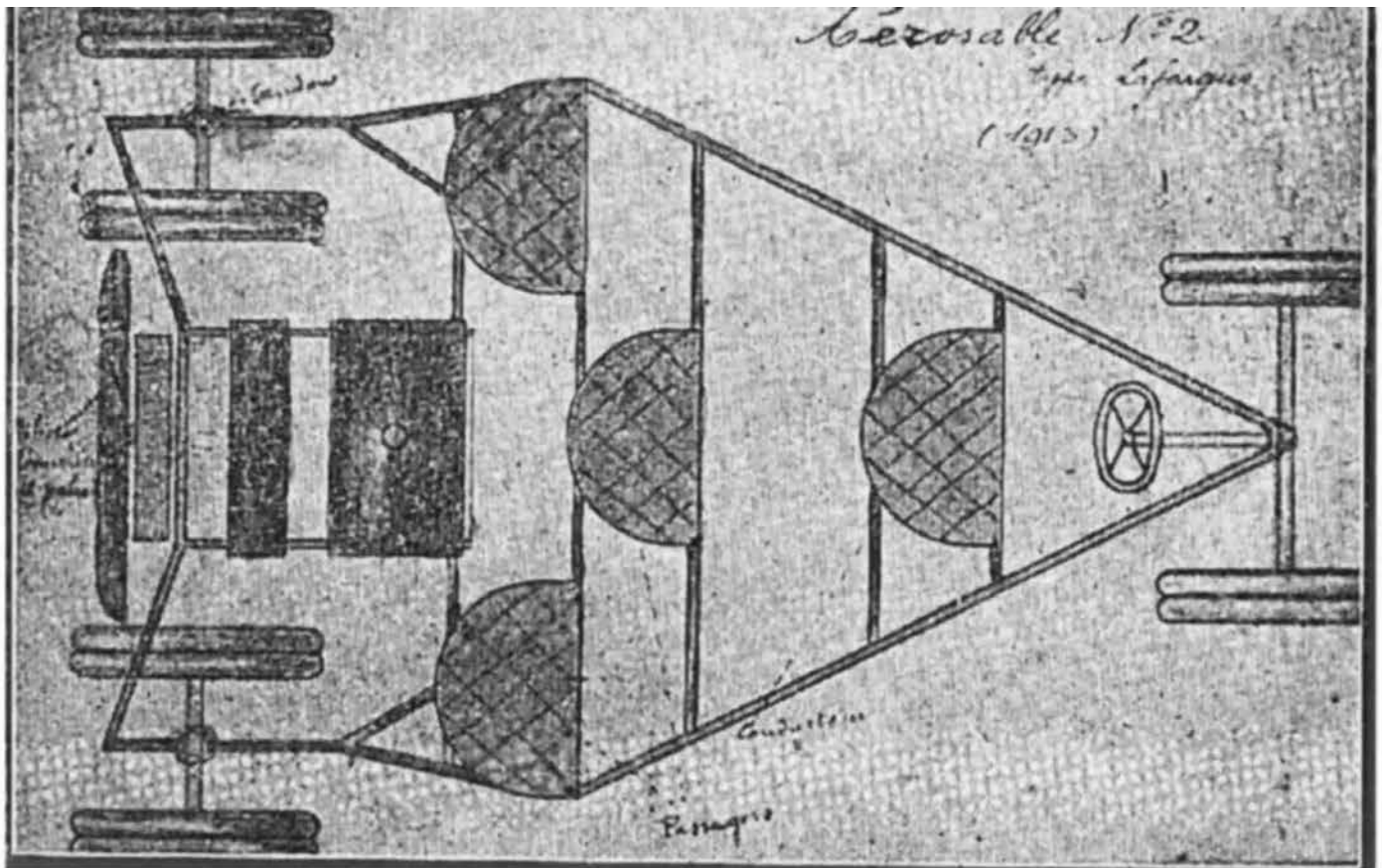
La Sauterelle et l'Aérosable

Le génie mécanique du futur constructeur d'avions Émile Dewoitine, et sans doute les loisirs dont il dispose à Biskra, lui permettent de participer à la construction d'un étrange engin conçu par le lieutenant Maxime de Lafargue dans le but, téméraire, d'assurer des liaisons rapides au Sahara. Le singulier véhicule, construit avec l'aide des sapeurs Delaunay et Louis Mourier et du caporal Cros, possède un châssis en tubes d'acier suspendu par sandows sur trois points et articulé dans tous les sens, ce qui permet la déformation de la suspension dans les terrains accidentés. Il est monté sur trois essieux portant chacun deux roues jumelées d'avion. Le moteur rotatif Gnôme 50 chevaux attaque directement une hélice quadripale propulsive.

La marche de ce curieux véhicule de 350 kilos consiste en une série de bonds qui devraient lui permettre de franchir les zones sablonneuses sans s'y enliser et qui lui ont donné son nom : *la Sauterelle*. La principale difficulté est de l'arrêter car, en l'absence de ralenti et de frein moteur, le conducteur coupe le moteur et les passagers s'arc-boutent dans le sable pour stopper l'engin capable d'une vitesse de 60 km/h.

Le succès de *la Sauterelle* amène Maxime de Lafargue à modifier une voiture Brasier dont le moteur Clerget 60 chevaux entraîne alors une hélice propulsive à six pales. Cet *Aérosable* parvient à relier Biskra à Touggourt à une vitesse moyenne de 50 km/h. Le général Bailloud, lui-même, se fait transporter sur une cinquantaine de kilomètres. Essayée jusqu'en 1914, l'*Aérosable* effectue la randonnée Touggourt-Ouargla-El Oued. Encouragé par ces succès, Maxime de Lafargue va jusqu'à étudier un projet de véhicule amphibie dont les roues amovibles pourraient être remplacées par une coque en bois glissant sur la surface des chotts sahariens.





L'aérosable de Dewoitine



▲ ▼ Les deux véhicules conçus par le lieutenant Maxime de Lafargue et construits par Émile Dewoitine, la Sauterelle et l' Aérosable.

A droite : Une représentation fantaisiste du voyage du général Bailloud. Il a considérablement appuyé la pénétration saharienne par la moto, l'automobile et l'avion au cours de son commandement en Algérie. Il mourra le 1^{er} juillet 1921 des suite d'un accident d'avion à Bar-le-Duc. Il a mérité la Médaille Militaire pendant la guerre et a continué à défendre l'aviation en présidant la Ligne Nationale Aéronautique et l'Union des Combattants de l'Air.

1823. - Voiture à hélice aérienne du lieutenant LAFARGUE

Cette voiture est construite pour des reconnaissances militaires au Maroc. Moteur Clerget, 4 cylindres 60 HP.
hélice à 6 pales à pas variable, diamètre 3 m 70, poids de la voiture en ordre de marche 600 klg.

J. H.



Le Petit Journal

ADMINISTRATION

61, RUE LAFAYETTE, 61

Les manuscrits ne sont pas rendus

On s'abonne sans frais
dans tous les bureaux de poste

5 CENT.

SUPPLÉMENT ILLUSTRÉ

5 CENT.

ABONNEMENTS

24^{me} Année

Numéro 1.155

DIMANCHE 5 JANVIER 1913

PAR AN

SEINE et SEINE-ET-OISE... 2 fr. 30 60
DEPARTEMENTS..... 2 fr. 40 80
ÉTRANGER..... 2 fr. 50 90



LA « SAUTERELLE »

Traineau saharien qui vient de conduire le général Bailloud de Biskra à Touggourt

Le raid Tunisie-Maroc

À la suite du raid Biskra-Tunis, le général Pistor, commandant la division de Tunis, obtient, en juillet 1913, l'implantation d'une escadrille à Manouba (au nord de Tunis), commandée par le lieutenant Ernest Reimbert qui succède à Maxime de Lafargue, afin de renforcer la défense de la Tunisie face aux prétentions italiennes sur ce territoire. Le 3 juillet, trois des quatre appareils de l'escadrille de Biskra arrivent à Tunis sur le champ de courses de Kassar-Saïd.

L'expérimentation en régions présahariennes étant considérée comme terminée, le général Pistor propose au ministère de la Guerre une liaison aérienne de Tunis à Casablanca et retour par Alger, Oran. Ce projet magnifique est soumis au général Lyautey, résident général de France au Maroc, qui le rejette vivement avec le commentaire suivant : *Complètement opposé à l'idée d'autoriser en avril prochain une escadrille d'avions à franchir l'étape M'Coum-Fez. On peut regarder comme certain que, quelques soient les progrès réalisés d'ici à la date du voyage, nous n'occuperons pas encore effectivement les pays de Gliata, T'Soul et Branes, interposés entre M'Coum et Fez. Une panne de moteur dans cette région aurait pour résultat de livrer aux dissidents deux ou plusieurs aviateurs et leurs appareils : têtes promenées dans les douars, perte du prestige des hommes volants etc. On peut courir ce risque pour une bataille, on ne peut pas le courir pour un raid !* On reconnaît le style direct et le sens pratique du futur Maréchal, qui est par ailleurs un ardent propagantiste de l'aviation qu'il utilise depuis plusieurs mois dans les opérations du Maroc. Devant ce refus, Ernest Reimbert, devenu capitaine, organise un circuit de 3 500 kilomètres de Tunis à Oujda. Un convoi automobile, commandé par le lieutenant Jolain, part en précurseur pour assurer le ravitaillement et les dépannages de l'escadrille composée de cinq avions commandés par le lieutenant Battini - Avion *Constantinois*, lieutenant Cheutin et soldat Samson - Avion *Clavenad*, lieutenant Menard et soldat Tholy - Avion *Kabylie*, lieutenant Battini et caporal Charles Courtade - Avion numéro 68, maréchal des logis Hurars et soldat Lidon - Avion numéro 100, maréchal des logis Benoit et soldat Alberola.

Les avions (Henry Farman HF 20 de 80 chevaux) décollent de Kassar-Saïd le 6 mai 1914 en emportant chacun 30 kilos d'outillage, d'armes, de munitions et de provisions et arrivent le jour-même à Aïn-Beïda (287 km). Le 7 mai, étape à M'Sila (200 km), le 8 mai à Chellala (290 km) où l'avion de Battini est immobilisé par des avaries. Le 11 mai, Cheutin, Menard et Hurars arrivent à Oujda.

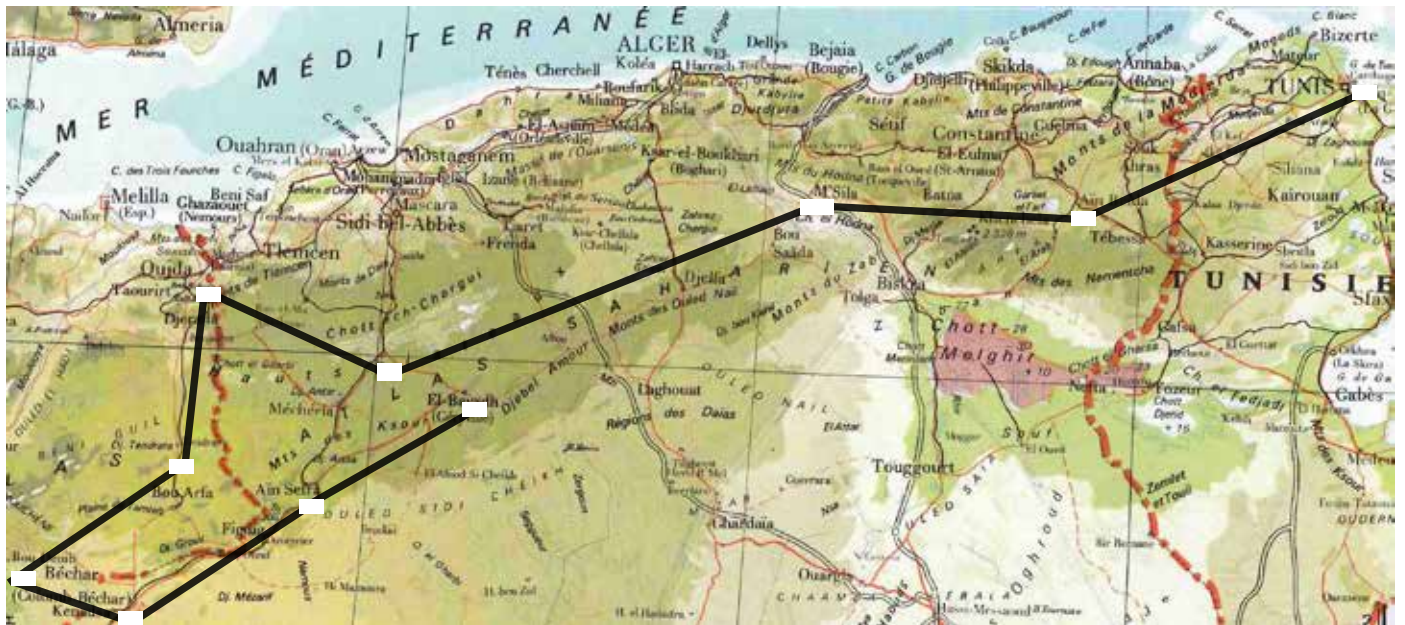
Le 29 mai, après quelques vols au Maroc, l'escadrille prend le chemin du retour en faisant Oujda-Tendara-Bou Denib (420 km). Le 31 mai, Bou Denib-Colomb Béchar (160 km) effectué par trois avions. À cause du vent, Aïn-Sefra ne sera atteint que le 4 juin et Géryville le 7 juin par trois avions seulement.

En raison de l'état du matériel, l'autorité décide d'arrêter le raid au Kreider et de faire rentrer les Farman à Tunis par le chemin de fer le 12 juin.

Près de 3 000 kilomètres ont été parcourus en 43 heures de vol de groupe. C'est un exploit considérable pour l'époque, mais les espoirs fondés en 1909 sur l'avion pour explorer le Sahara ont été déçus. Ce raid n'a pu être réalisé que grâce au convoi automobile qui le précédait en préparant les escales.

Les cellules étaient encore trop fragiles et les moteurs encore trop peu fiables pour envisager de s'aventurer à grande distance au-dessus d'un territoire hostile.

Cependant, à la veille de la Grande Guerre, la conquête du ciel nord-africain est bien entamée.

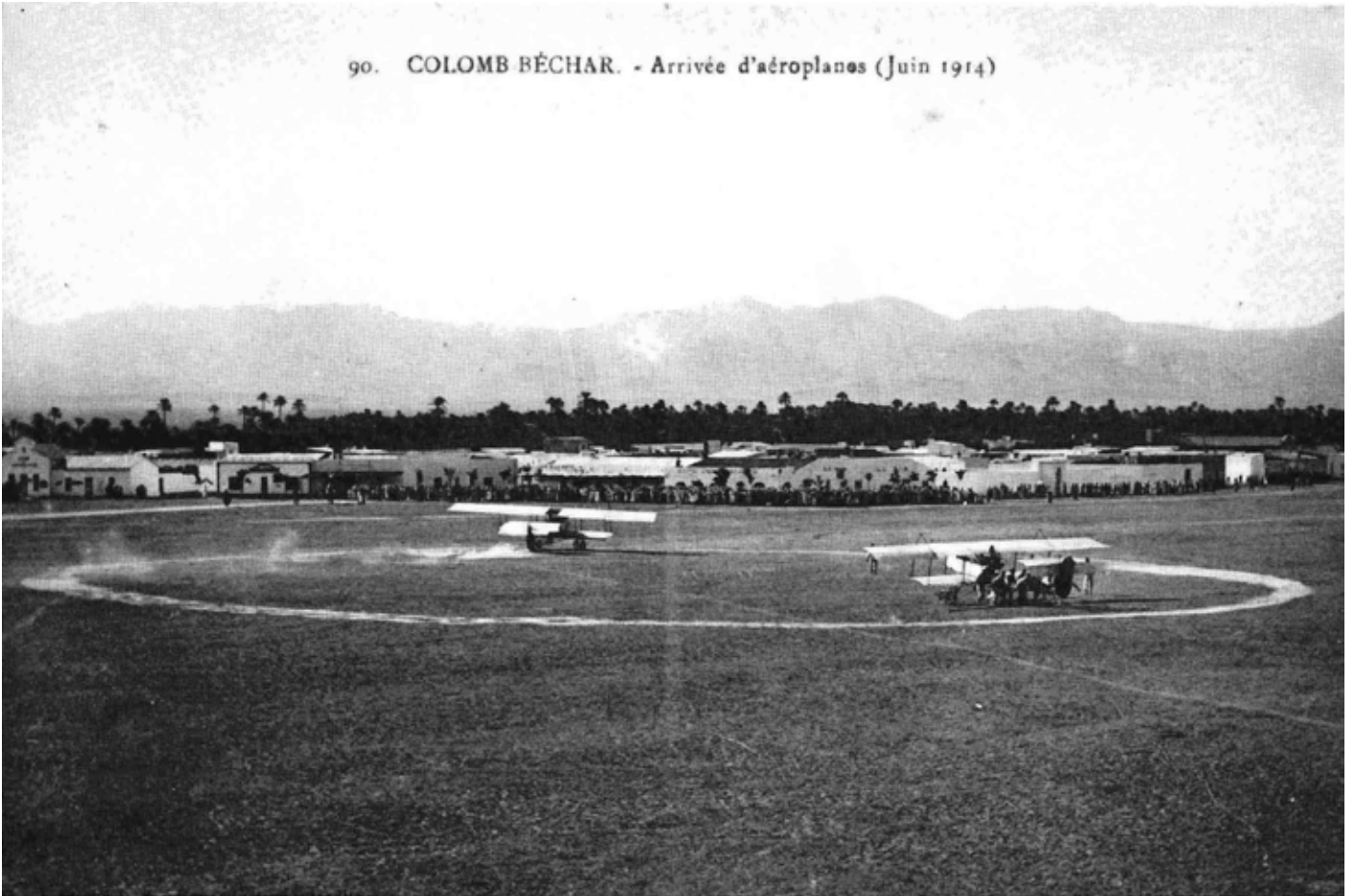


Le raid Tunisie-Maroc



Ces participants du du raid Biskra-Tunis de 1913 ont ensuite participé au raid Tunisie-Maroc : MdL Hurard, Lt Reimbert, Lt Cheutin, Lt Jolain et le sapeur mécanicien Dewotine. Photo collection Patrice Vachée

90. COLOMB BÉCHAR. - Arrivée d'aéroplanes (Juin 1914)



▲ ▼ *Les Farman à Colomb-Béchar*

91. - COLOMB-BÉCHAR. - Aéroplanes de l'escadrille militaire





▲ *Les Farman à Colomb-Béchar*

▼ *Le lieutenant Étienne Cheutin, participant au raid Tunisie-Maroc*

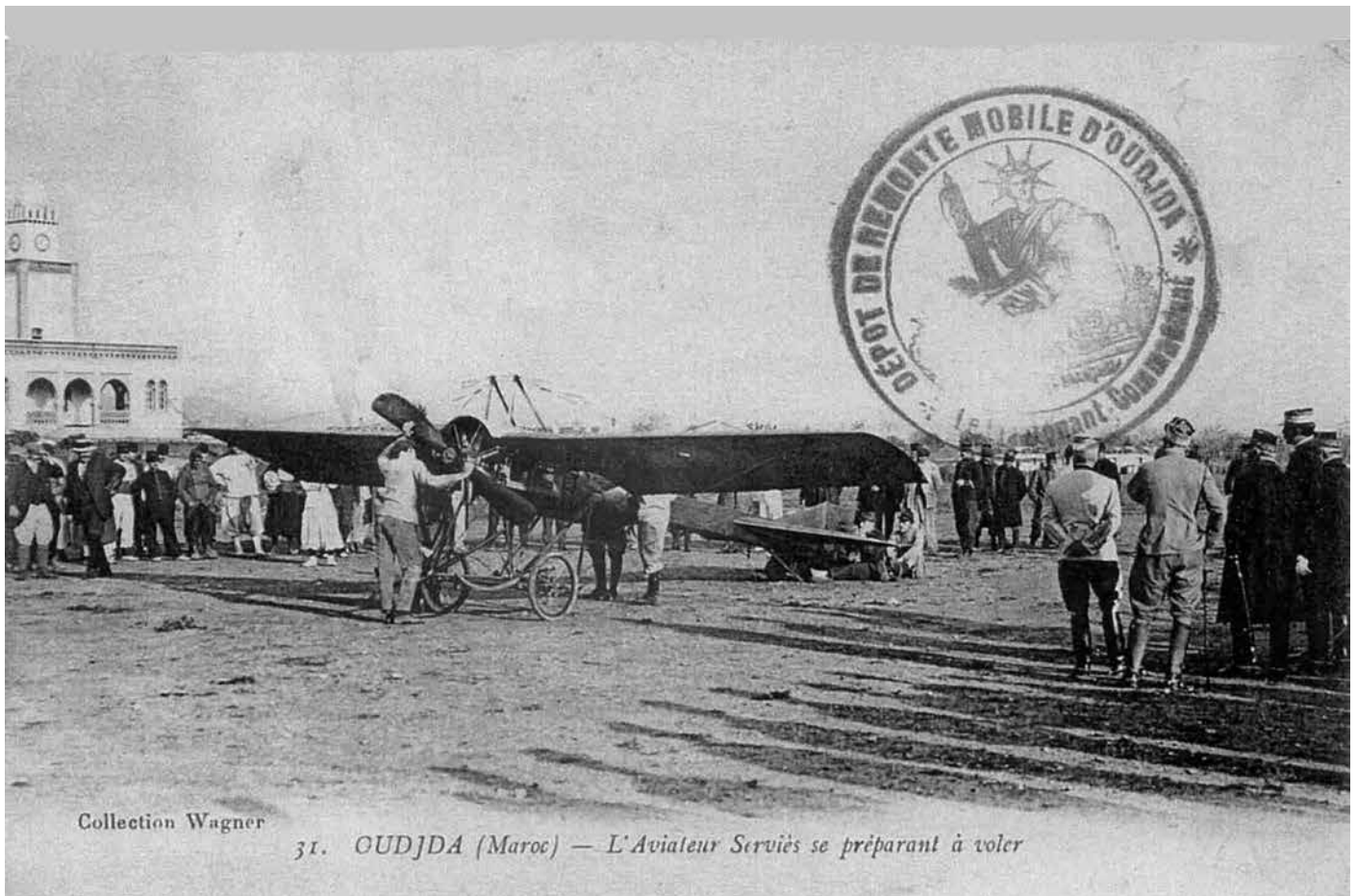




La Campagne du Maroc

Pendant la Campagne du Maroc, le général Lyautey, résident-général, déclare le 2 mars 1916 : *Il convient de renforcer la supériorité matérielle et morale que nous possédons déjà en faisant appel à de nouveaux moyens d'action dont le plus important est l'aviation. C'est, en effet, le domaine dans lequel nous pourrons conserver le plus longtemps cette supériorité, car tant que la maîtrise des mers nous appartiendra, il sera à peu près impossible aux Allemands d'apporter aux tribus hostiles le concours de leur service aéronautique. L'intervention de l'aviation se traduira par des effets matériels et moraux de première importance*

▲ ▼ Le pilote civil oranais Jules Serviès a effectué le premier vol militaire au Maroc le 13 octobre 1911 au départ d'Oujda avec son Deperdussin





▲ ▼ Avions Deperdussin à Oujda en 1913. Photographies autochromes par Jules Gervais-Courtellemont, selon le procédé des frères Lumière



Guerre sur terre

Le conflit

Le 4 août 1914, le conflit débute en Algérie avec le bombardement de Philippeville par le croiseur allemand *Gaben* et de Bône par le *Breslau*. Cette action, premier bombardement de la Grande Guerre, met en évidence le désir de l'Allemagne de montrer sa puissance et de fomenter des troubles parmi les populations d'Afrique du Nord. Les croiseurs vont ensuite en Turquie, à qui l'Allemagne les a donnés, et qui entre en guerre contre la France le 31 octobre 1914. La puissante confrérie sénoussite prend position en faveur du sultan de Constantinople. Dès lors, des agitateurs libyens parcoureront les confins algéro-tunisiens pour pousser les tribus musulmanes à la révolte. En décembre 1914, les tribus libyennes, menées par Khalifa Ben Asked, massacrent les garnisons de Mourzouk et Oubari, mettent en fuite la garnison de Ghat qui se réfugie en territoire français et s'emparent d'une quantité importante d'armes et de munitions. Des agitateurs franchissent la frontière et plusieurs tribus Ajjer entrent en dissidence. Le 2 octobre 1915, c'est l'attaque du poste d'Oum-Souigh dans le Sud-Tunisien, le 19 novembre, celle de Dehibat par des Senoussites vraisemblablement encadrés par des officiers ottomans et allemands. Le 27 mars 1916, les survivants de la garnison de Djanet sont contraints de se rendre (Djanet sera repris le 16 mai).

La situation devient grave tout le long de la frontière tripolitaine et la Métropole peut difficilement venir en aide aux troupes locales dont la plus grande partie des meilleurs cadres se trouve au Front où la bataille de Verdun fait rage. L'assassinat du Père de Foucauld, le 1^{er} décembre 1916 à Tamanrasset, supprime le dernier lien moral retenant le chef du Hoggar, Moussa ag Amastane, contre les sollicitations de nos ennemis. La situation est critique au seuil de l'année 1917, toutes les tribus Ajjer sont soulevées, les tribus du Hoggar sont sur le point de faire défection, la mehabla de Kaoussen bloque Agadès.

La situation administrative complique singulièrement le travail de pacification. En effet, le Sahara Algérien, sous le nom de Territoire du Sud, dépend du gouverneur général de l'Algérie qui agit sur délégation du ministère de l'Intérieur. En Afrique Occidentale, le Sahara dépend du gouverneur de l'AOF qui relève du ministère des Colonies. À l'est et à l'ouest, le Sahara passe sous obédience des résidents généraux de Tunisie et du Maroc qui dépendent des Affaires étrangères. Le général Lyautey, ministre de la Guerre, connaît bien la situation et décide de donner le commandement unique du Sahara au général Laperrine, saharien par excellence, et de supprimer toutes les frontières administratives, plus résistantes que les frontières naturelles.

Le général Laperrine, pacificateur du Sahara où il était resté de juillet 1901 à novembre 1910, est rappelé du Front où il commandait la 46^{ème} Brigade d'infanterie, pour ramener l'ordre au Sahara qu'il rejoint le 2 février 1917 à Ouargla. Il y trouve un adjoint efficace en la personne du colonel Octave Meynier, commandant le Territoire des Oasis. Pour plus d'efficacité, le gouvernement lui donne un domaine qui dépasse largement le Sahara algérien et englobe l'Afrique Occidentale jusqu'aux régions de Gao, Agadès et Bilma.

Le général Laperrine avait, au cours de son commandement en métropole, apprécié l'apparition dans la guerre moderne de l'automobile et de l'avion et avait compris qu'il fallait les utiliser au Sahara pour combattre efficacement les rebelles. Sous son impulsion et sous celle du gouverneur général Lutaud, les pistes s'enfoncent dans le Sahara et, celles-ci à peine tracées, les automobiles

arrivent déjà In-Salah fin 1917. Le but est d'atteindre Tombouctou en voiture ou en avion. Le général Laperrine impose de diriger le tracé vers le Hoggar pour rejoindre ensuite Tombouctou par le Niger, alors qu'il aurait été plus aisé de procéder directement vers le Tilemsi pour rejoindre l'AOF, en économisant un large détour de 600 kilomètres. Il faut voir dans le choix du général Laperrine son attachement au peuple targui et les liens qu'il avait tissés avec lui au cours de son précédent séjour.

Fin 1916, l'Aurès s'agite, des dissidents gagnent la forêt de Béni-Melloul. En 1917, l'escadrille 546 assure l'accompagnement des convois de ravitaillement, la protection des colonnes et les missions photographiques.

Le 4 février 1917, un escadrille quitte Aïn-M'Lila pour Biskra d'où elle effectue des opérations contre les groupes rebelles. Trois avions sont perdus accidentellement, mais leurs équipages sont retrouvés sains et saufs. Les missions consistent à lancer des tracts et des bombes à proximité des campements. Des postes de ravitaillement sont créés en de nombreux endroits et approvisionnés par caravanes de chameaux si l'accès en automobile est impossible. Tout l'Aurès est survolé de façon intensive au départ de Biskra et des aérodromes de campagne de Batna, Timgad et Zerbet-el-Oued.

En Tunisie, le 10 juillet 1916, l'escadrille 301 arriva à Bizerte avec ses six premiers Farman F 41. L'escadrille et la division de parc sont installées à proximité de Gabès, terminus du chemin de fer, port et un point de stationnement du service des Étapes du Sud-tunisien. Le 28 août, l'escadrille F 301 est déclarée opérationnelle et rejoint son terrain avancé de Fom-Tatahouine

L'Aviation Militaire tunisienne se subdivise en quatre secteurs, le premier et le deuxième, à Sfax et Monastir, sont chargés de la défense côtière et le troisième et le quatrième, à Fom-Tatahouine et Zarzis, luttent contre la rébellion sénoussite et établissent de la cartographie.

Les opérations aériennes commencent le 2 septembre 1916. Il s'agit d'empêcher toute velléité de raid en Tunisie de la part des insurgés tripolitains. Nalout est bombardé le 15 septembre.

En janvier 1917, le capitaine Maxime de Lafargue demanda la création de deux nouvelles escadrilles pour parfaire la couverture de la frontière tripolitaine. Il obtint d'autant plus facilement satisfaction que l'amélioration très rapide des performances des avions avait rendu inutilisable sur le front du Nord-Est un grand nombre d'appareils de reconnaissance et de bombardement, pourtant « bons de guerre » et qui pouvaient encore remplir honorablement leurs missions sur des théâtres d'opérations moins exposés. Ainsi, à côté de la F 301, bientôt renommée F 541, toujours basée à Fom-Tatahouine, une deuxième escadrille arrive dans le Sud-tunisien en mars 1917 : la F 308, future F 542 qui est déployée à partir d'avril dans la région de Ben Gardane à Zarzis pour surveiller et agir dans la zone frontière allant de la côte à Mechehed-Salah.

À partir du printemps 1917, les actions des rebelles tripolitains et des insurgés tunisiens se font plus rares. Mais l'activité des sous-marins allemands sur la côte orientale inquiète les autorités françaises. C'est pourquoi, au moment de sa création en juin 1917, on scinde la troisième escadrille prévue (C 549 à Constantine) en deux nouvelles unités : les escadrilles C 543 et C 544, installées respectivement à Sfax et Mahdia Guerre, ces dernières agiront avec leurs Caudron G.4 essentiellement au profit de la Marine.



▲ Pilotes et observateurs des escadrille 546 et 547 à Biskra en 1918. Au premier plan à gauche : le lieutenant Marcel Simian commandant l'escadrille 546, à sa gauche : le capitaine Laurent, unijambiste avec une canne

▼ Pilotes de l'escadrille 547



36. - GABÈS. - Départ d'un Aéroplane



▲ ▼ Gabès

Campagne 1915-17
43. - Inauguration à Gabès du Champ d'Aviation





Opéra
 nisie, e

▲ Foug-Tatahouine

▼ Ben-Gardane



Campagne 1915-17
74. - SUD TUNISIEN. - Vol d'Aéroplane

ations aé
escadrill



▲ ▼ Opérations aériennes en Tunisie. Les Farman portent différentes inscriptions en arabe sur leur capot avant : Je sème l'épouvante dans le cœur de l'ennemi - Je déploie mes ailes pour la gloire de la France - Je lance le feu - L'aigle attire la victoire - Je gronde et je lance des éclairs comme la foudre - Puisse mon fanion flotter victorieusement au-dessus de la tête des Arabes

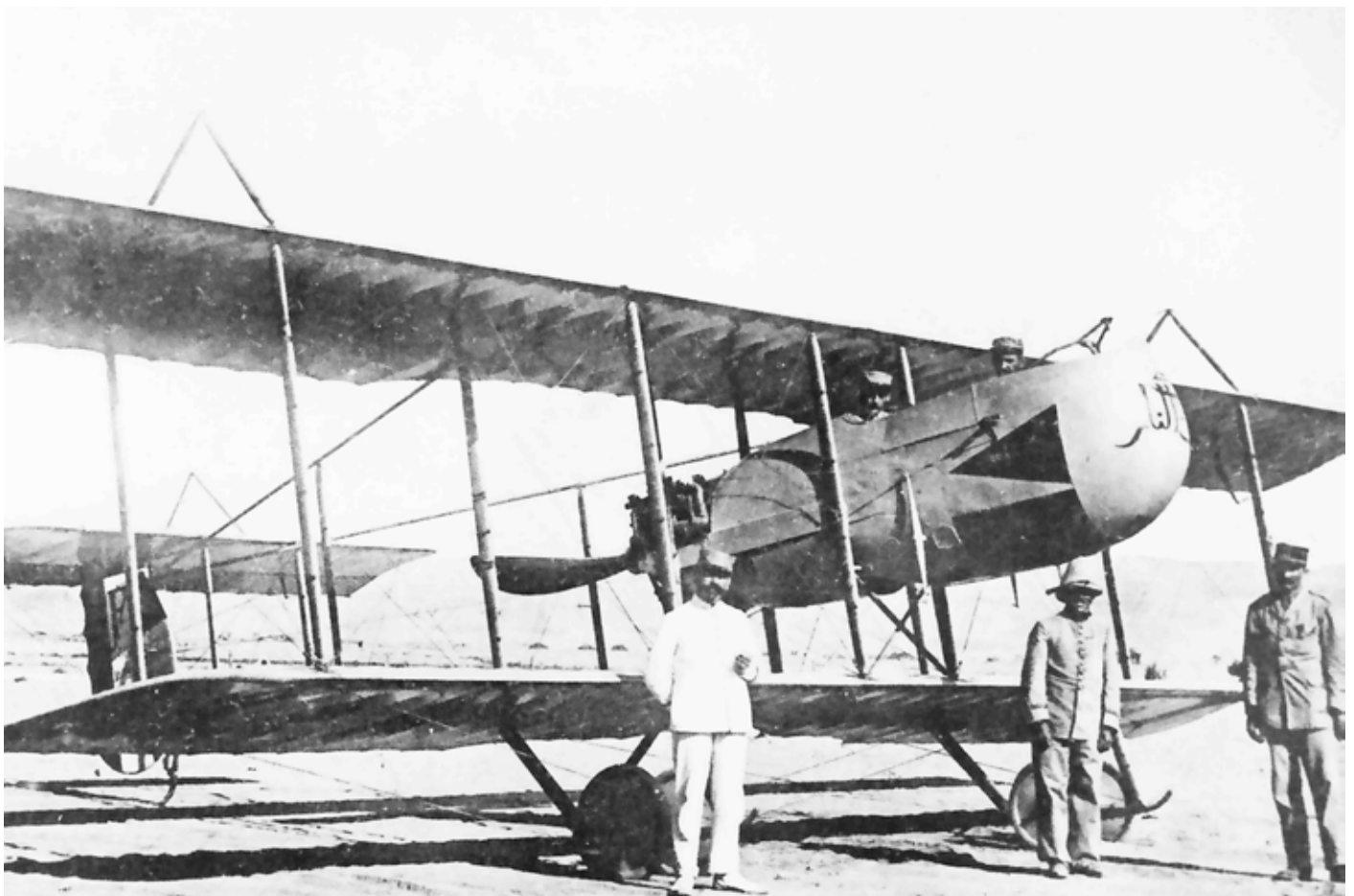
Campagne 1915-16

44. - Vol et préparatifs de départ d'Aéroplane

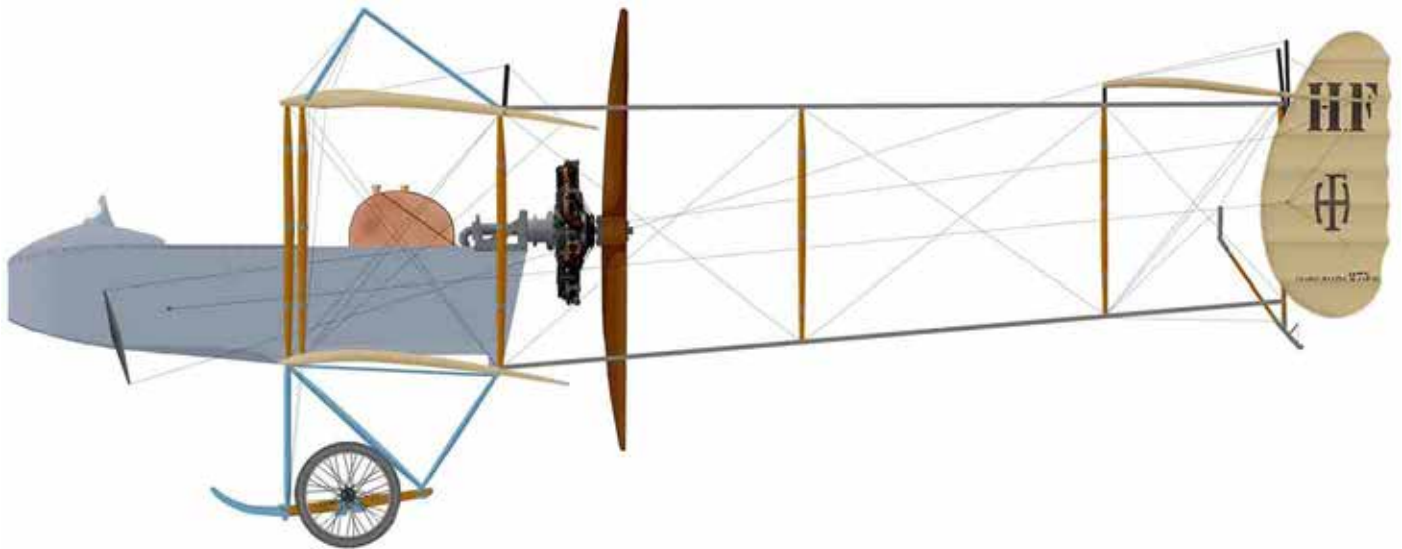




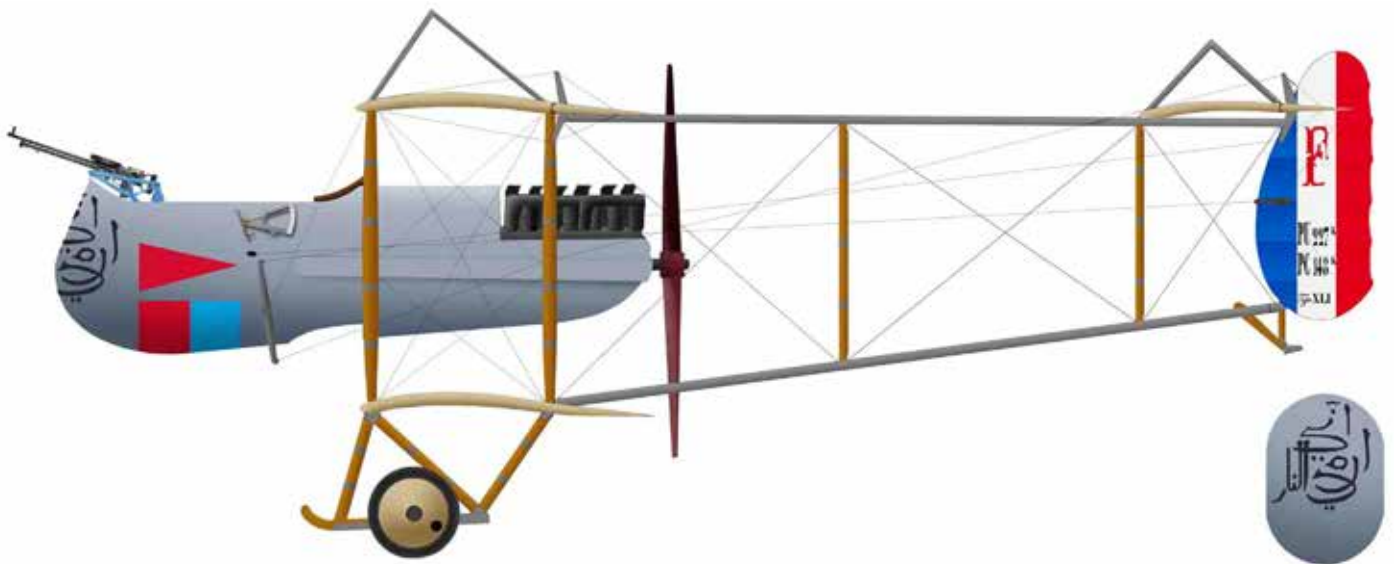
▲▼ *Opérations aériennes en Tunisie*



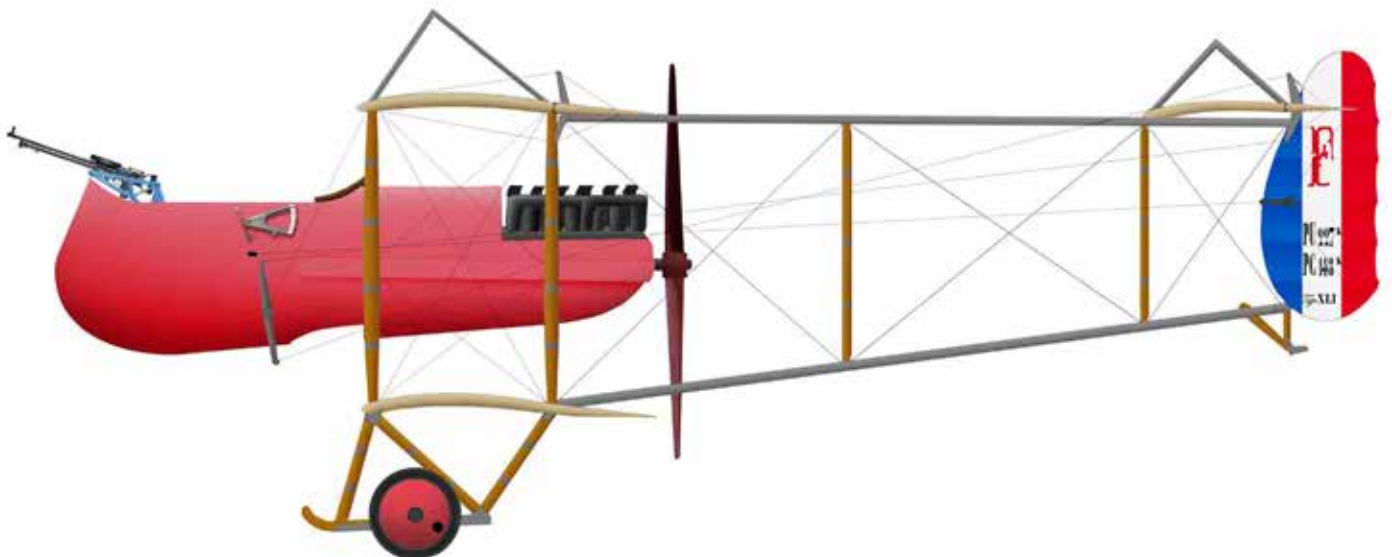
Profiles par David Méchin



Henri Farman HF 20



Farman F 41 de l'escadrille 541



Farman F 40 de l'escadrille 547

Les tracteurs-mitrailleurs Brasier



Les premiers tracteurs-mitrailleurs sont nés au sein de l'escadrille 301 de l'aviation tunisienne pour répondre à la nécessité d'accompagner les avions dans les zones difficiles d'accès et de leur servir de soutien au sol.

Maxime de Lafargue fait étudier, dès septembre 1916, un projet de transformation des camionnettes Brasier 15-18 III de l'escadrille en auto-mitrailleuses. En octobre suivant, le premier tracteur, aménagé avec des moyens de fortune, fait des essais prometteurs.

En septembre 1917, est créée la section de tracteurs-mitrailleurs de l'aviation (TM 1191) commandée par le lieutenant Louis Audouin-Dubreuil. Selon le désir du général Laperrine : *Elle pallie, par la contribution du service automobile dans l'exécution des transports nécessité pour le ravitaillement des postes, le déficit grandissant du cheptel camelier exténué.*

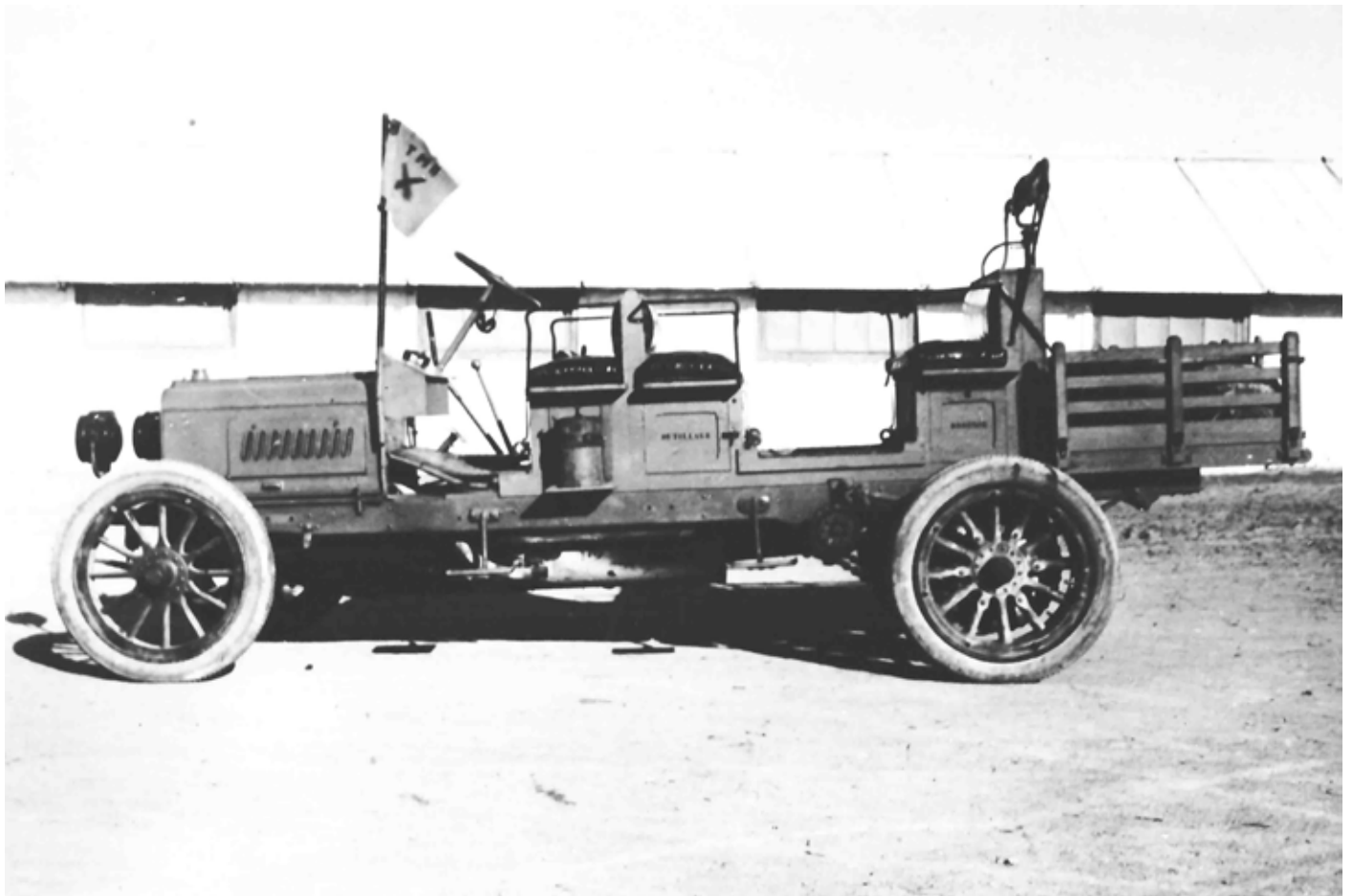
Louis Audouin-Dubreuil, breveté pilote en 1917, est affecté en Tunisie où il combat les Senoussis et met au point les tracteurs-mitrailleurs. Il commande ensuite la section voitures de la mission Saoura-Tidikelt en 1919 avant de quitter l'armée. Il est recruté par André Citroën comme adjoint de Georges-Marie Haardt pour la première traversée du Sahara en autochenilles. Toujours avec Haardt, il participe ensuite à la Croisière Noire et à la Croisière Jaune.

Par Jean-Baptiste Manchon :

Les tracteurs-mitrailleurs de convoyage et de soutien sont dotés d'une mitrailleuse, d'outillages et de pigeons voyageurs qui assurent la liaison permanente avec l'arrière, à portée immédiate des avions en cas de panne, d'accident ou de repli. L'escadrille 301 expérimente cette formule au cours de reconnaissances sur la frontière tripolitaine entre octobre et décembre 1916, renseignant le haut-commandement sur les mouvements des rebelles et des Tripolitains jusqu'à 200 kilomètres en territoire libyen. Chaque opération aérienne met en œuvre une à cinq sections indépendantes de deux avions. Les avions précèdent d'environ 25 km les tracteurs-mitrailleurs qui évoluent à 500 mètres les uns des autres à travers le désert ou en suivant des pistes. Chaque heure, les aviateurs viennent rendre compte au tracteur-mitrailleur qui fait office de poste de commandement et maintient le lien avec la base d'opérations.

Il a fallu mettre au point des liaisons efficaces entre les différents acteurs : pour communiquer entre avions ou tracteurs-mitrailleurs, on utilise des fusées de couleurs. Les liaisons air-sol sont assurées par des moyens plus traditionnels : lancement de messages lestés ou atterrissages. De leur côté, les hommes des tracteurs-mitrailleurs se servent de toiles blanches, disposées par terre en utilisant le code télégraphique pour échanger avec les aviateurs

La section de tracteurs-mitrailleurs est non seulement un organe d'éclairage et de contrôle, mais aussi une force de réaction rapide, capable d'actions opportunes lors de ses missions de surveillance grâce à sa rapidité de mouvement et sa puissance de feu. Ainsi employée, l'aviation permet de contrôler l'ensemble de la frontière sud-tunisienne avec des effectifs réduits qui autorisent le haut-commandement à dégarnir ce front de basse intensité en regroupant ses forces dans quelques points d'appuis stratégiques.



▲ *Camionette Brasier 15-18 III*

▼ *Une des versions du tracteur-mitrailleur Brasier*





▲ *Tracteur-mitrailleur Brasier*



▲ ▼ *Le général Nivelles en inspection en Tunisie, en tracteur-mitrailleur Brasier*





▲ ▼ *Tracteurs-mitrailleurs Brasier dans le Sud-Tunisien*





▲ ▼ *Tracteurs-mitrailleurs Brasier dans le Sud-Tunisien*





▲ *Tracteurs-mitrailleurs Brasier dans le Sud-Tunisien*

▼ *Tracteurs-mitrailleurs Brasier à Fort-Pervinrière*



Drame dans le Sud-Tunisien

Le 15 septembre 1916, le lieutenant-colonel Le Bœuf, directeur des affaires indigènes en Tunisie, prend place dans l'avion piloté par le sous-lieutenant de Chatenay et décolle de Foum-Tatahouine pour participer à la première opération de bombardement sur Nalout, à la frontière tripolitaine, avec un Farman de l'escadrille 541 (ancienne F-301), suivi par les équipages de Beauvoir, Maigret et Chausson.

L'appareil, après le bombardement, n'est retrouvé que le 10 janvier 1917, sur les renseignements d'un informateur, dans la région de Zemla-Oum-Soumaa (Grand Erg Oriental). L'avion s'est posé normalement, sans doute à bout d'essence, à la suite d'une erreur de navigation qui l'a fait se diriger vers l'ouest après le bombardement, et a été pillé. Aucune trace de ses occupants n'est visible.

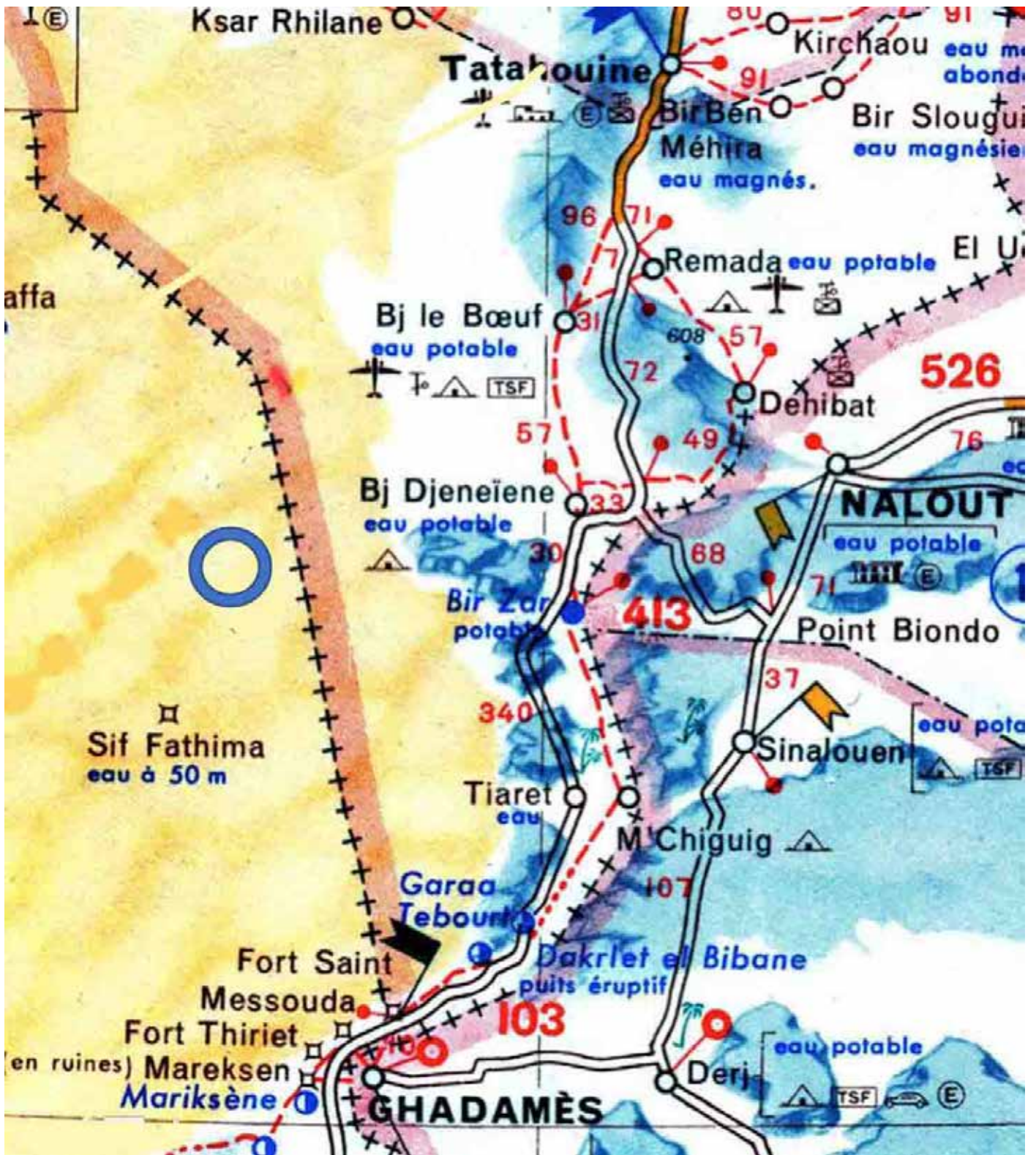
Le 5 janvier 1918, le lieutenant Bonnesœur, commandant le Groupe mobile de Ghoraffa, retrouve les restes dispersés du lieutenant-colonel Le Bœuf à une vingtaine de kilomètres de l'épave. Une année s'écoulera encore avant de retrouver, le 17 février 1919, cinq kilomètres plus loin, la dépouille du lieutenant de Chatenay. À la suite de ce drame, Bir-Kecira s'appellera bordj Le-Bœuf.



Le monument sur le lieu de l'atterrissage

▼ *Le Bell G2 de Gyrafrique, piloté par André Morel, près du monument érigé à l'endroit où a été retrouvé le corps du lieutenant-colonel Le Bœuf*





Cercle bleu : en Algérie, dans dans le Grand Erg Oriental, l'endroit où a été retrouvé le Farman de Chatenay et Le Bœuf

L'escadrille 546 à Biskra

Le 3 mars 1917, une escadrille de trois avions, venant de Biskra par Touggourt, survole toutes les oasis du Souf jusqu'à El-Oued. Le capitaine Perdiaux, chef d'annexe d'El-Oued, atteste l'impression profonde causée par cette visite aérienne sur la population locale.

En avril 1917, cinq avions de l'escadrille 546, pilotés par le capitaine Laurent (fonctionnaire algérien), le lieutenant Simian (négociant en vins à Alger), les lieutenants Robin et Audit, le sous-lieutenant Jacquet et les sergents Peche et Trépeau vont de Biskra à Laghouat par le tracé de l'oued Djedi, après escale à Oued-Djellal. L'escadrille va ensuite à Ghardaïa qui reçoit sa première visite d'avions. Le retour à Biskra est effectué par Guerrara et Touggourt.

Du 4 juin au 16 septembre 1917, l'escadrille 546 effectue une campagne remarquable. Au départ de Biskra, elle atteint Boufarik en s'arrêtant à M'Sila, rayonne autour de Boufarik vers Ténès, Duperré, Médéa et Berrouaghia puis rejoint Tlemcen par Orléansville et Mascara. De Tlemcen, elle effectue un aller et retour à Oran, rayonne ensuite jusqu'à Méchéria et Nemours et survole à plusieurs reprises la frontière marocaine. Elle revient par Sidi-Bel-Abbès, Relizane et Blida, stationne ensuite à Bouira d'où elle effectue des vols vers Bougie, Aumale et Aïn-Boucif et survole à plusieurs reprises la Kabylie avant de se diriger vers Sétif et Aïn-M'Lila. Elle poursuit jusqu'à Guelma d'où elle rayonne vers Bône et Souk-Ahras en survolant longuement le Nord-Constantinois. Elle revient enfin à Biskra par Aïn-Beïda et Batna.

Ce raid consacre l'Aviation militaire en Algérie. Avec des avions vétustes, abandonnés depuis longtemps pour les opérations sur le Front, l'escadrille a parcouru un chemin considérable en survolant les massifs montagneux et en affrontant des températures extrêmes.

Par tous ses raids et voyages, précédés d'un convoi automobiles, l'escadrille a créé de nombreux aérodromes, ramené une moisson de photographies et mis en évidence les possibilités offertes par l'aviation comme moyen de reconnaissance et comme force de dissuasion.

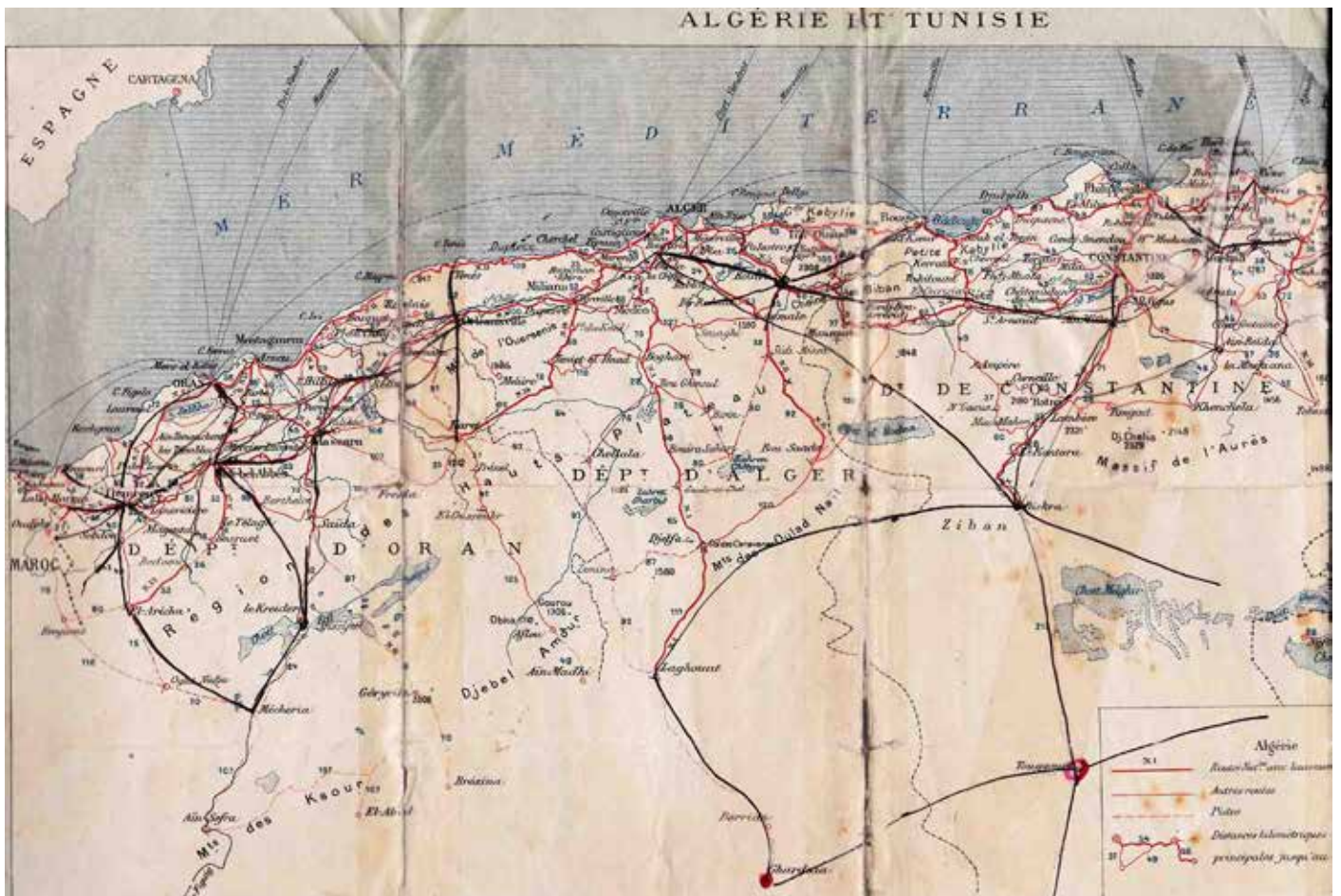


Les nombreux terrains d'escale de l'escadrille 546



▲ L'album offert au Gouverneur Général lors de sa visite de l'escadrille 546 à Biskra en juin 1917

▼ Les trajets aériens de l'escadrille 546





*Le gouverneur visite officiellement l'escadrille.
Biskra.*

juin

1917.



Le gouverneur et M^{me} Lutaud.



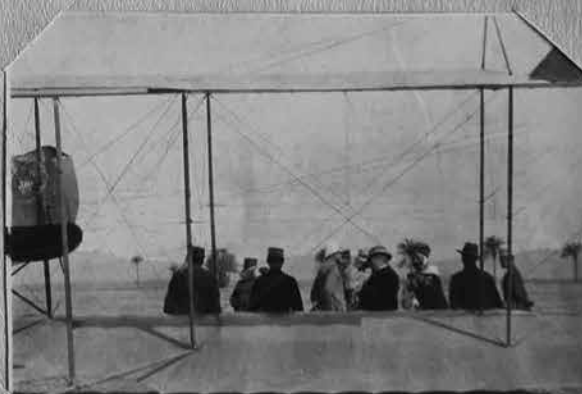
Le Beni Mera.



*Le gouverneur au centre d'aviation
Biskra*

juin

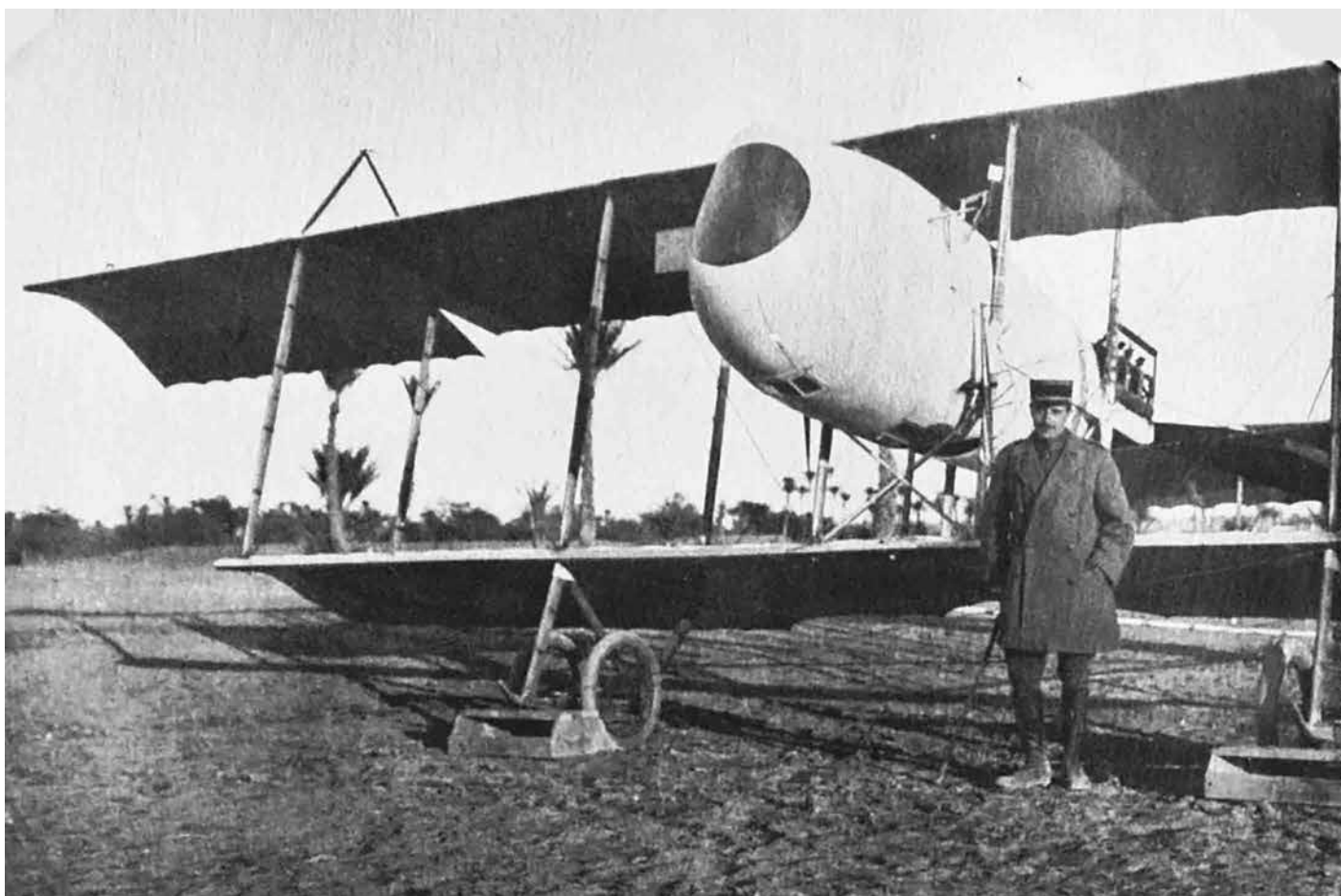
1917.





▲ *Inspection de l'escadrille 546 par le général Nivelle*

▼ *Marcel Simian devant son Farman F 40 à Biskra*





▲ Inspection du général Nivelles à Biskra en avril 1918, un bimoteur Caudron G 4 au premier plan

▼ Inspection du général Nivelles à Biskra en avril 1918



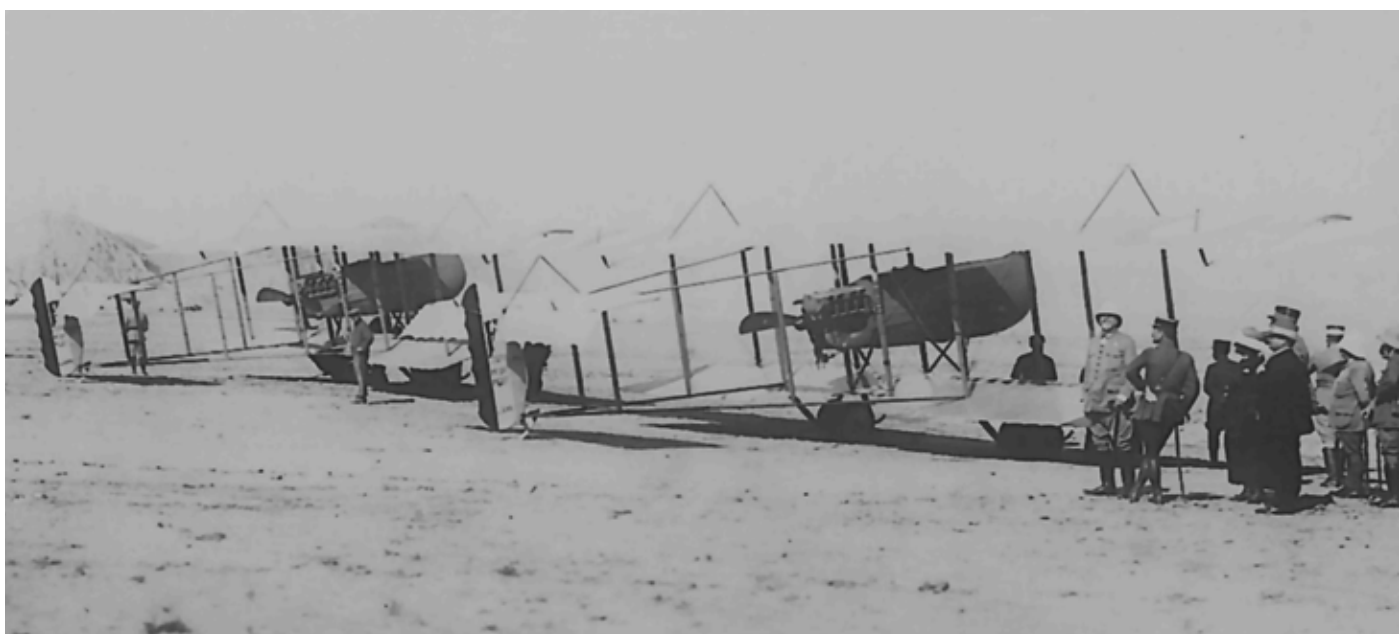


▲ ▼ *Inspection du général Nivelle à Biskra en avril 1918*



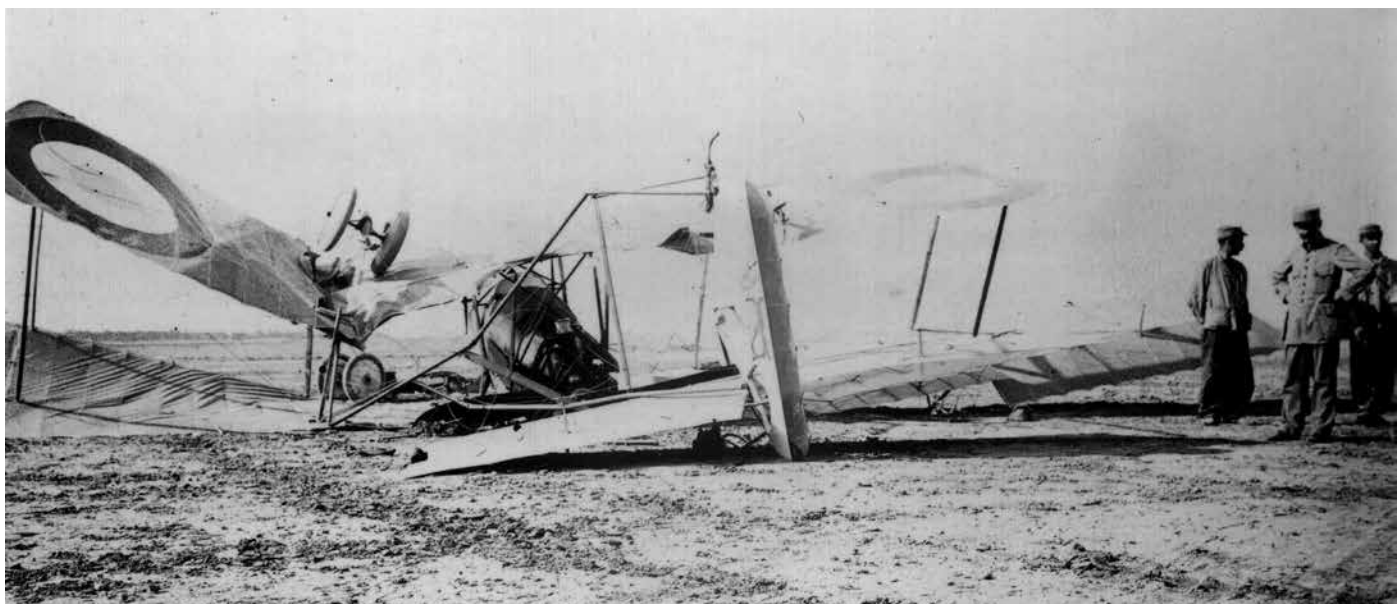


▲ ▼ *Inspection du général Nivelle à Biskra en avril 1918*





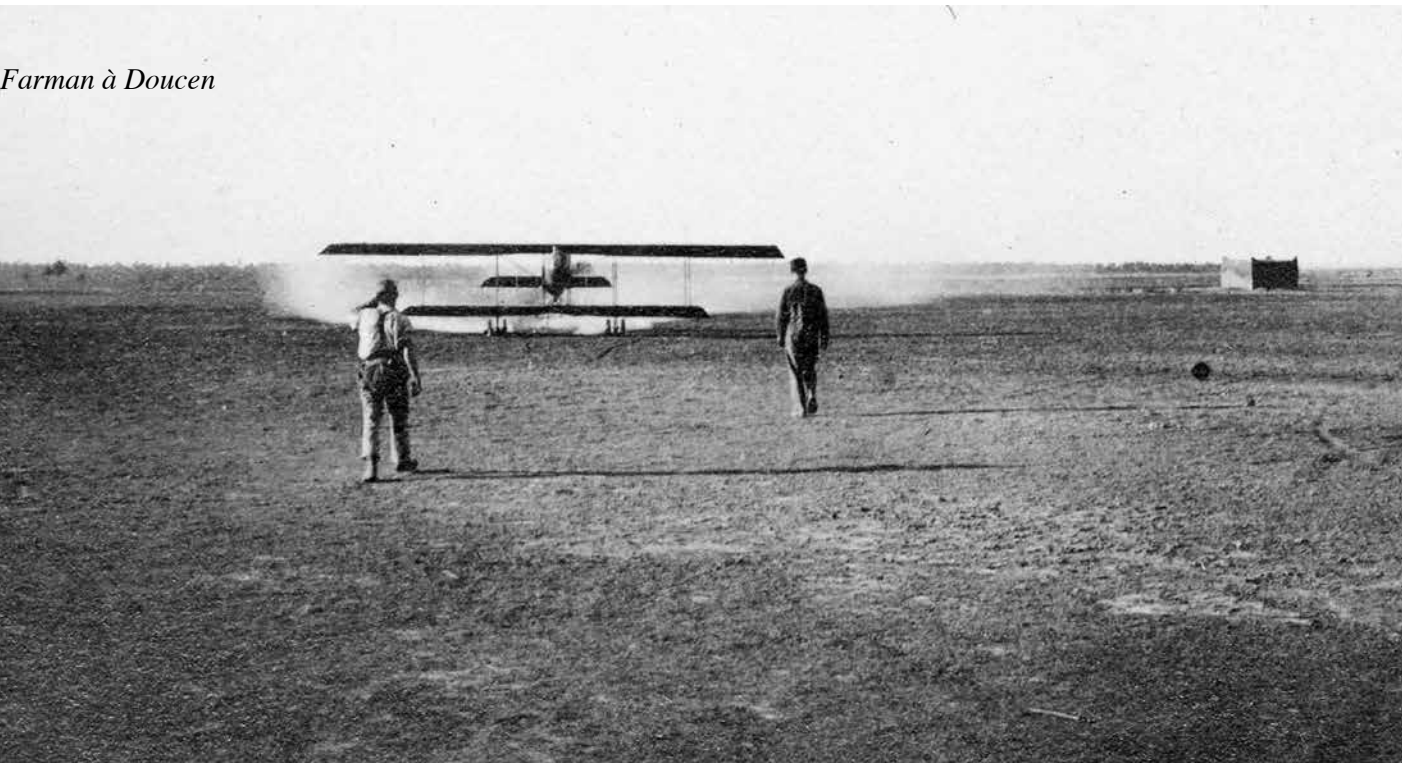
▲ ▼ *Biskra*



Biskra



Farman à Doucen



Farman à Doucen

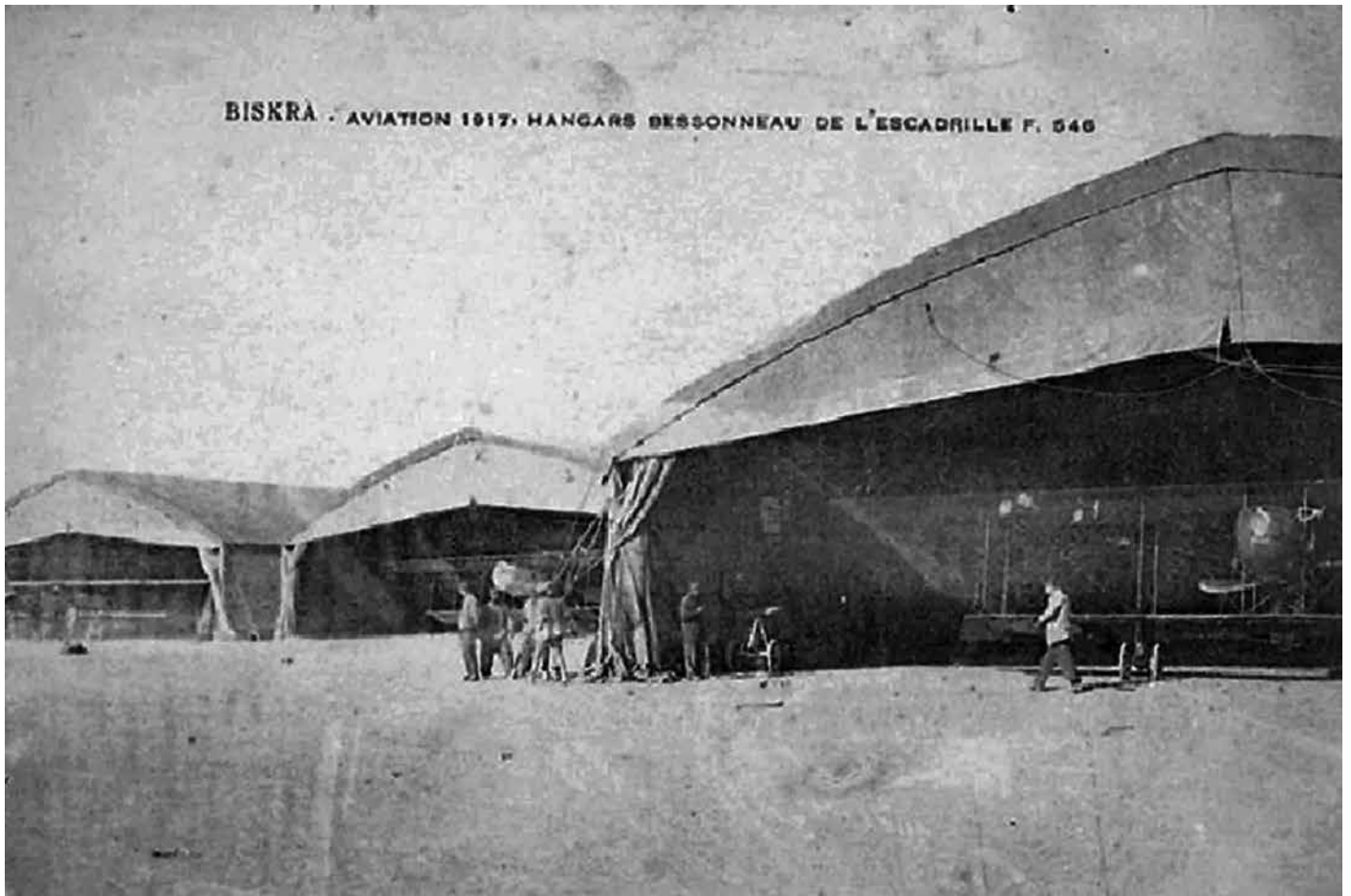




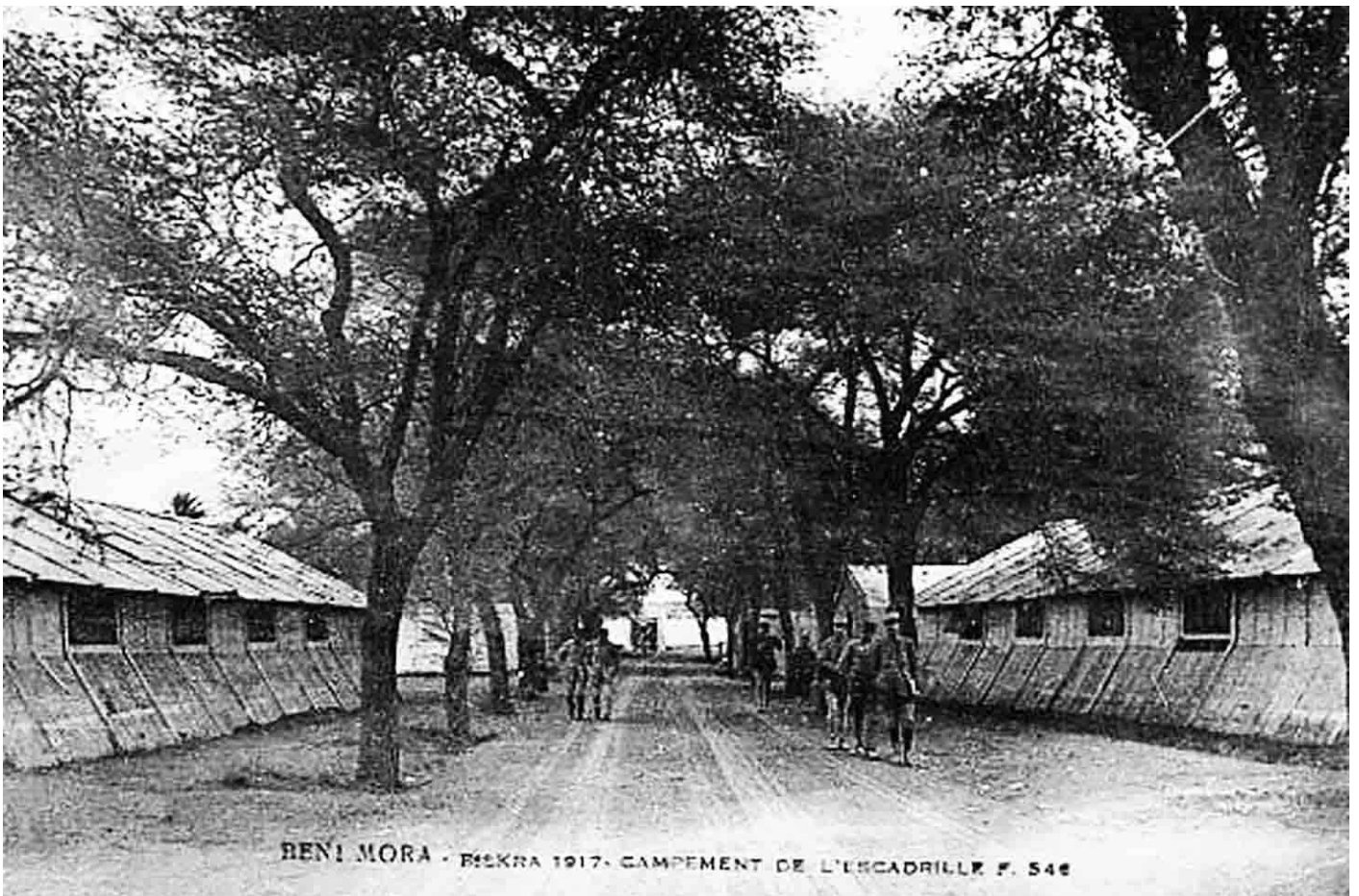
▲ Biskra

▼ Courrier de l'escadrille F 546





▲ ▼ *Escadrille F 546 à Biskra*

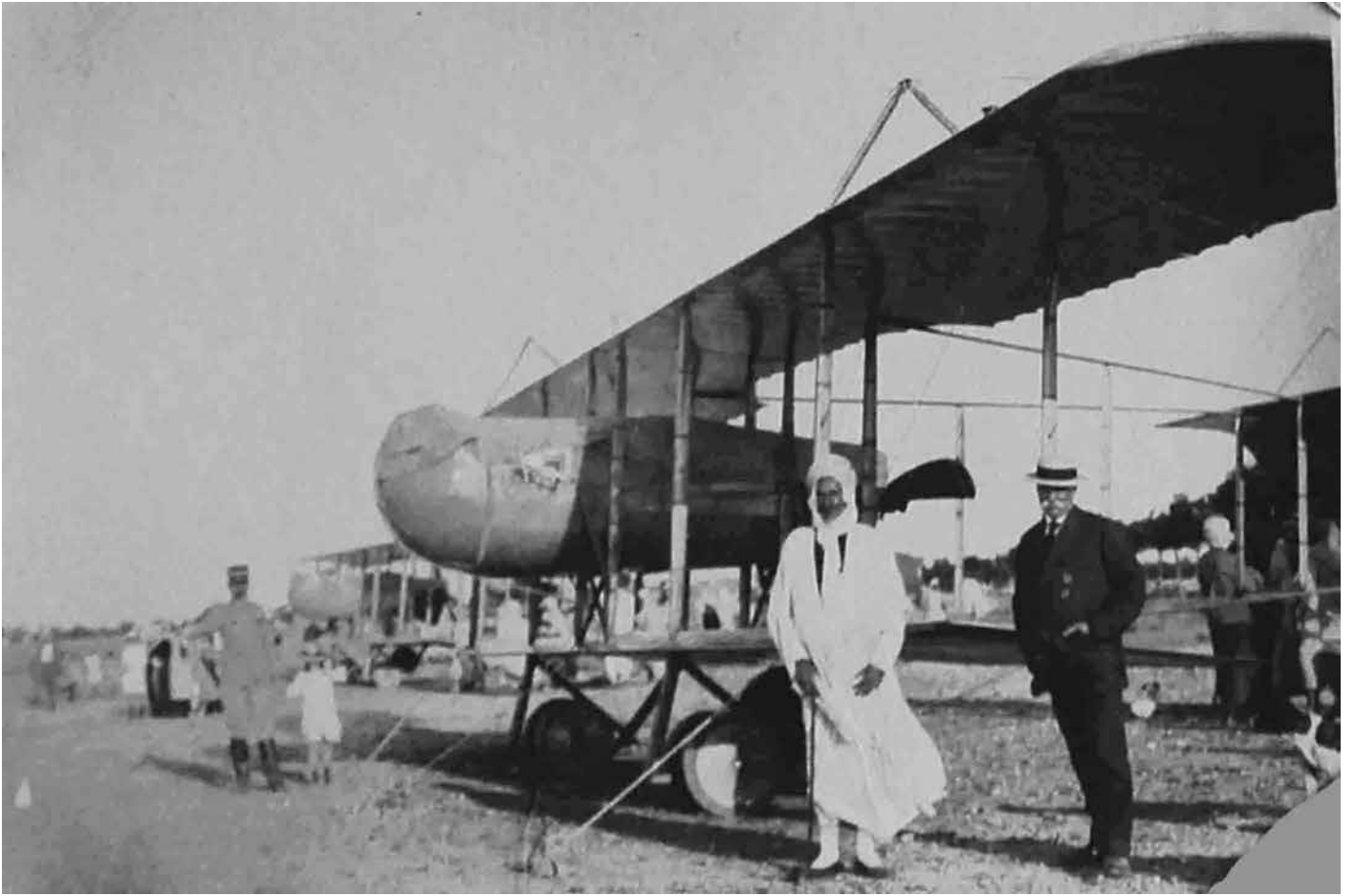




▲ *Arrivée à Mascara*

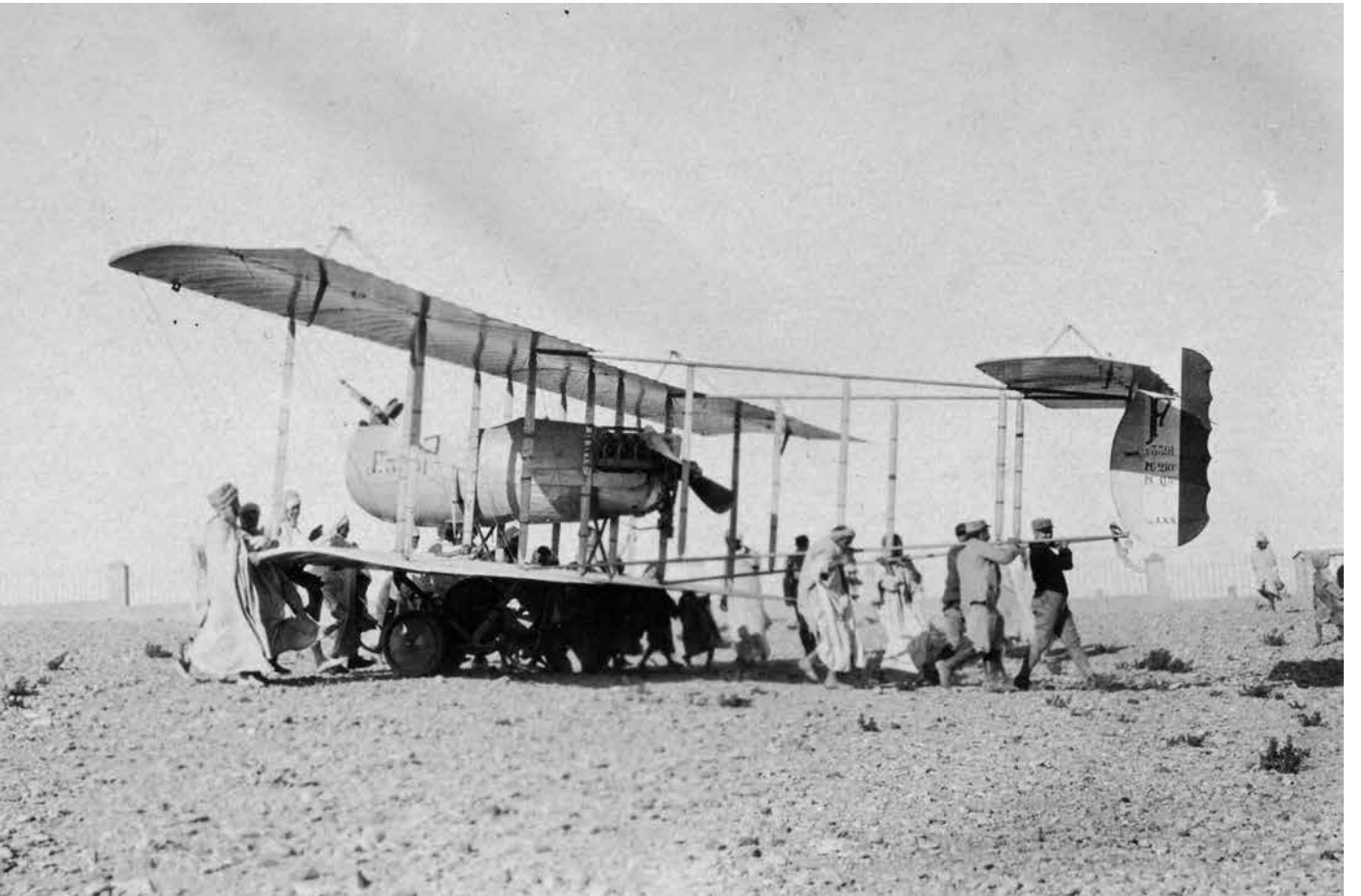
▼ *Arrivée à Tlemcen*





▲ *M'Sila*

▼ *Oued-Djellal*





▲ *Laghouat*

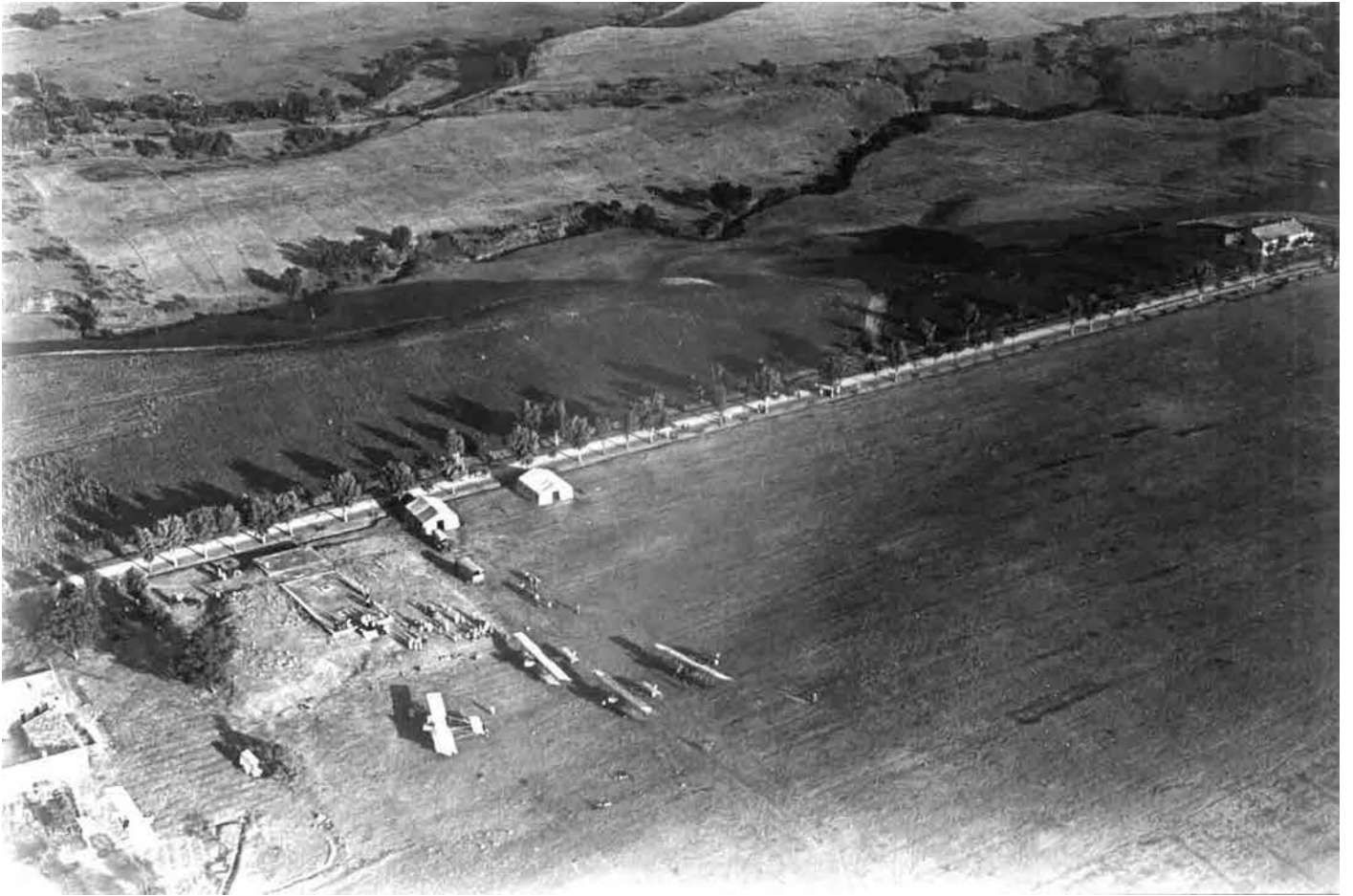
▼ *Les enfants de écoles et leur instituteur à Laghouat*





▲ ▼ *Escale à Ouargla*





▲ *Escale à Bouira*

▼ *La Musique vient au-devant des avions à Guerrara*





▲ ▼ *Remise de la Légion d'Honneur au lieutenant Lemaître à Biskra en février 1918 (le lieutenant Lemaître est devenu unijambiste après un accident à Biskra)*





Diner

Consommé aux perles de Mysore

Petite caïsse de homard

Jambon d'York à la Orly

Poularde à la Chevalière

Petits pois à la Française

Filet de bœuf rôti

Salade de laitue à l'Italienne

Pudding de cabinet au S^t James

Corbeille de fruits

Vino

Barsac

Madère

Homard

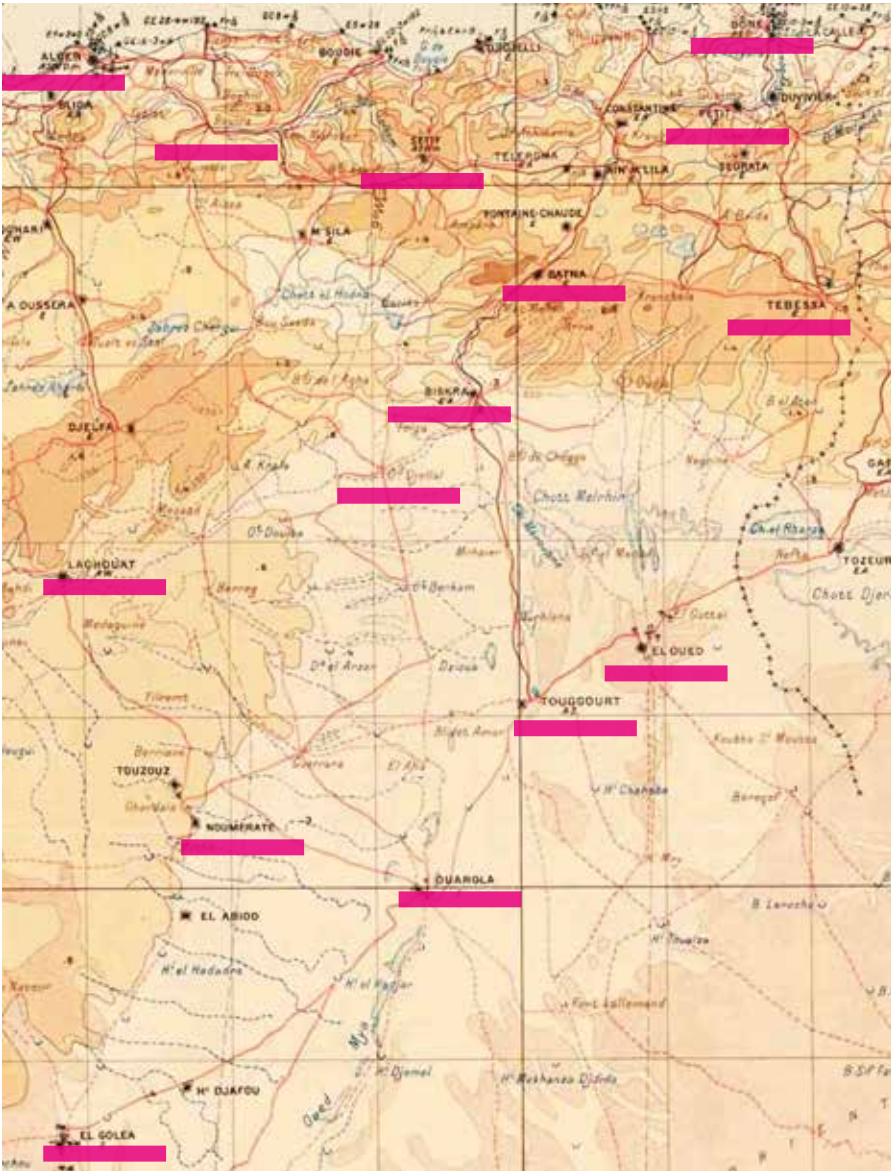
Champagne Montebello



M. le Lieutenant Simian

Marché le 18 Février 1912

Les photos aériennes de l'escadrille 546



Une des missions les plus importantes de l'escadrille 546 est de fournir les photos aériennes.

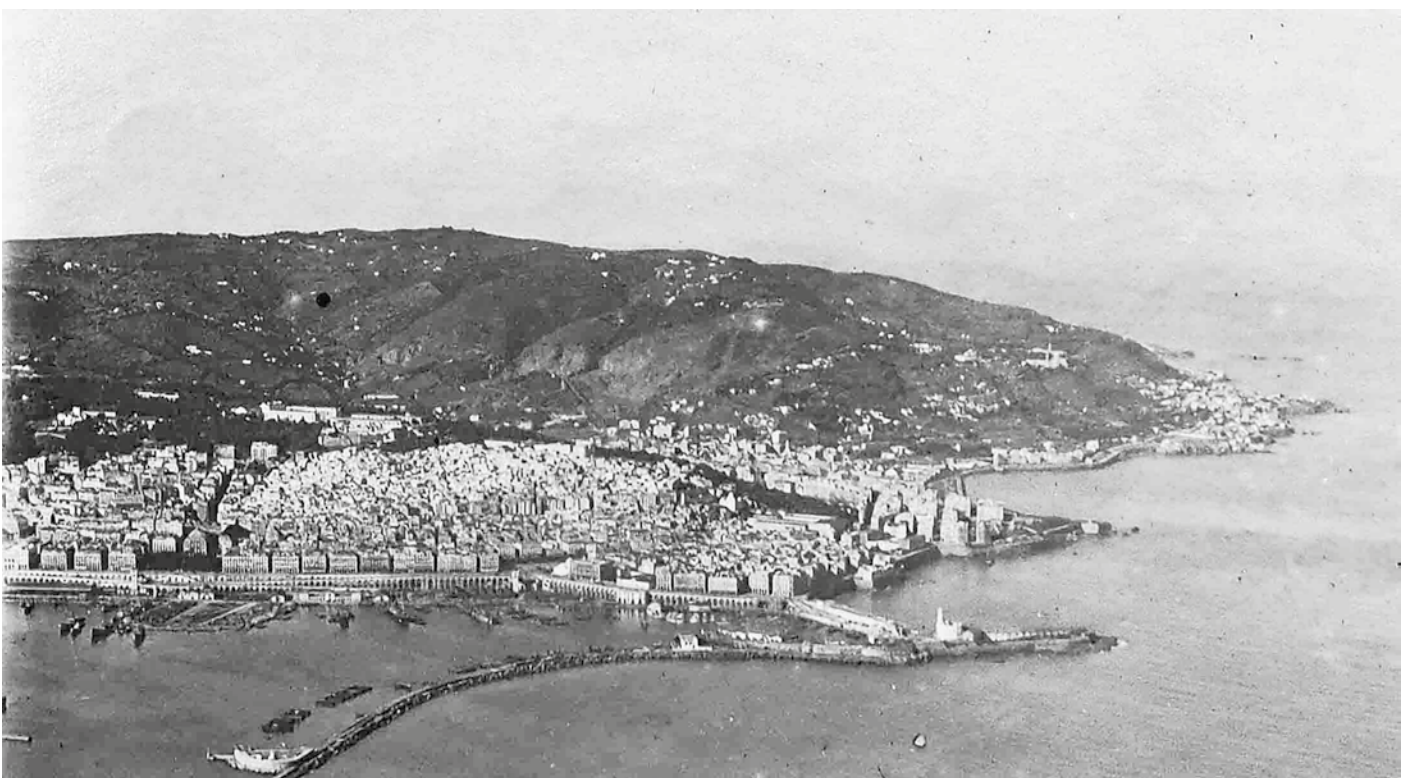
La moisson de photos fait découvrir l'Algérie de 1917. Les sites sont le plus souvent photographiés pour la première fois, ce qui donne une valeur inestimable à ces documents souvent de très bonne qualité.

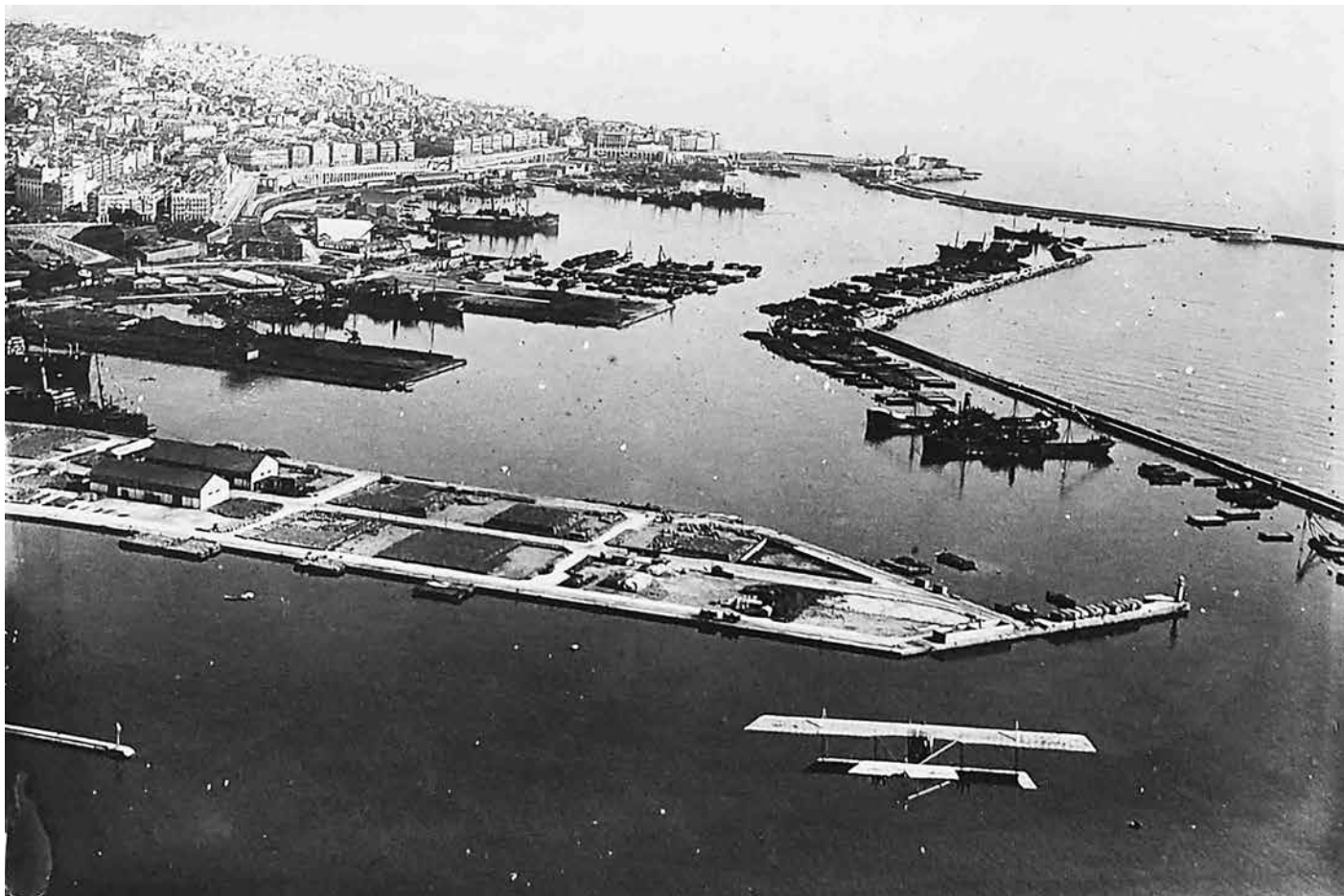
Les photos qui suivent ont été prises, pour la plupart, en avril 1917 par Marcel Simian.

Marcel Simian et son frère Charles sont des pilotes de la Première Guerre Mondiale. Ils sont négociants en vins à Alger et ils reprendront le négoce après la guerre.

Ci-contre, les principaux terrains d'escale de la mission d'avril 1917.

▼ Alger





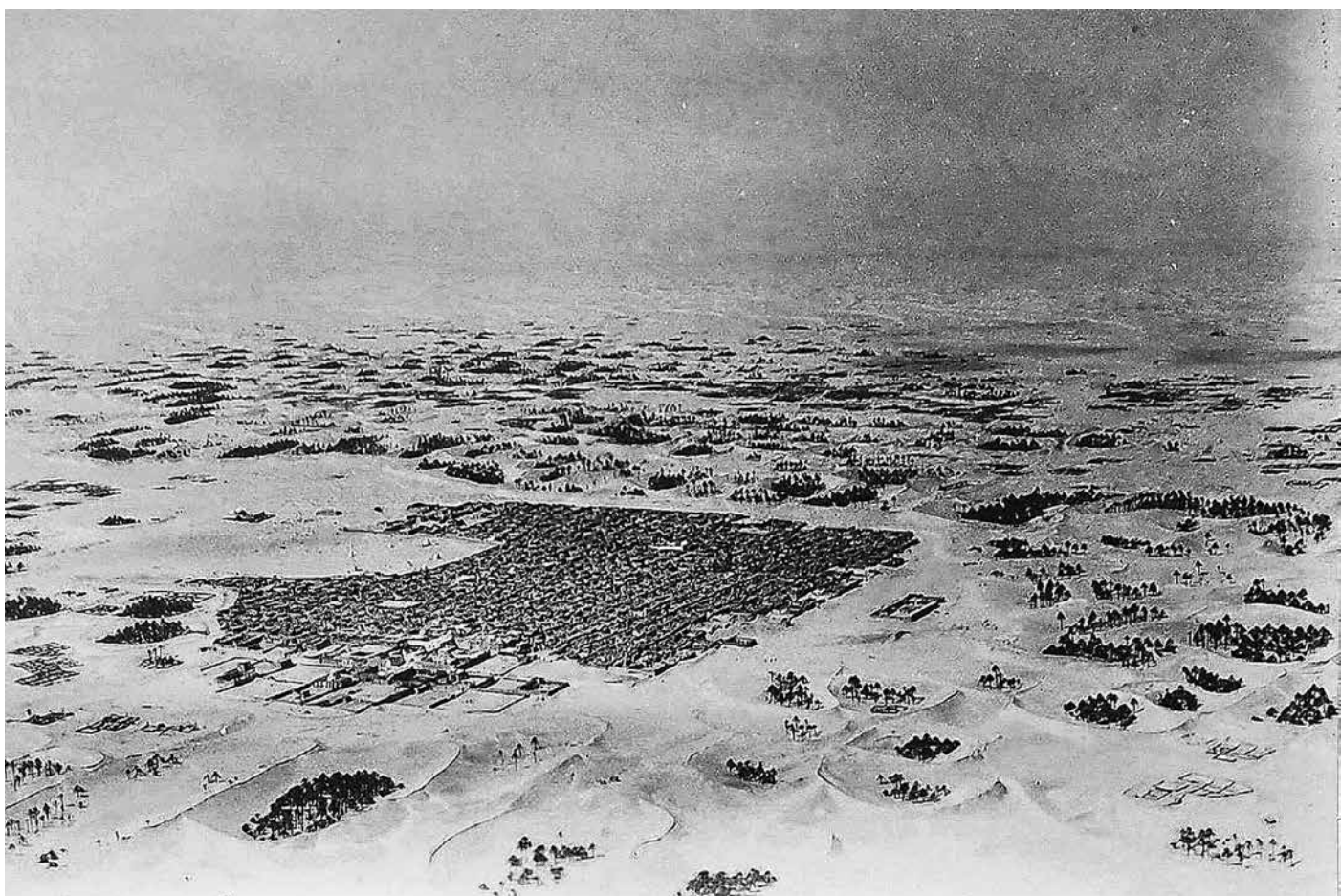
▲ ▼ *Alger*





▲ *Le Souf*

▼ *El-Goléa et les palmiers dans les alvéoles*





▲ ▼ *Oued-Rhir*





▲ *Oued-Rhir*

▼ *Ouargla*





▲ ▼ *Ouargla*





▲ ▼ *Le M'Zab - Ghardaïa*





▲ *Le M'Zab - Ghardaïa et Melika*

▼ *Le M'Zab - Beni-Isguène*





▲▼ *Le M'Zab*





▲ *Bône*

▼ *Bône - Basilique de saint Augustin*







▲ ▼ *Roufi*





▲ *Sid-Okba*

▼ *Batna*





▲ *Guelma et son amphithéâtre romain*

▼ *Sétif*





▲ *Tlemcen*

▼ *Laghouat*





▲ *Bouira*

▼ *M'Chounèche*



Les convois routiers

L'aménagement et la mise en valeur du Sahara figurent parmi les plus belles œuvres de la France en Algérie. L'avion a été un des instruments essentiels de cette mise en valeur, en étant cependant toujours précédé par le chameau, la voiture et le camion.

Chaque voyage, ou chaque raid, est préparé par un convoi qui transporte les vivres, l'essence, l'huile les pièces détachées et tous le nécessaire pour assurer l'escale dans les meilleures conditions. Les convois, dirigés par des aviateurs expérimentés, recherchent également les terrains les plus appropriés en fonction des caractéristiques d'atterrissage et de décollage des avions. Ce sont souvent les hippodromes qui sont privilégiés.

Les photos suivantes sont du convoi routier des tracteurs Brasier qui a accompagné l'escadrille dans son voyage d'avril 1937.





▲ Arrivée à Oued-Djellal

▼ Arrivée à Zaatcha





▲ *Escale à Ouargla*

▼ *Route d'El-Bardj*





▲ *Sur la route d'Oued-Djellal*

▼ *Bordj Saâda, passage de l'oued Djedi*





▲ Bordj-Saâda, passage de l'oued Djedi

▼ Chez le caïd Ben Gana à El-Baadj

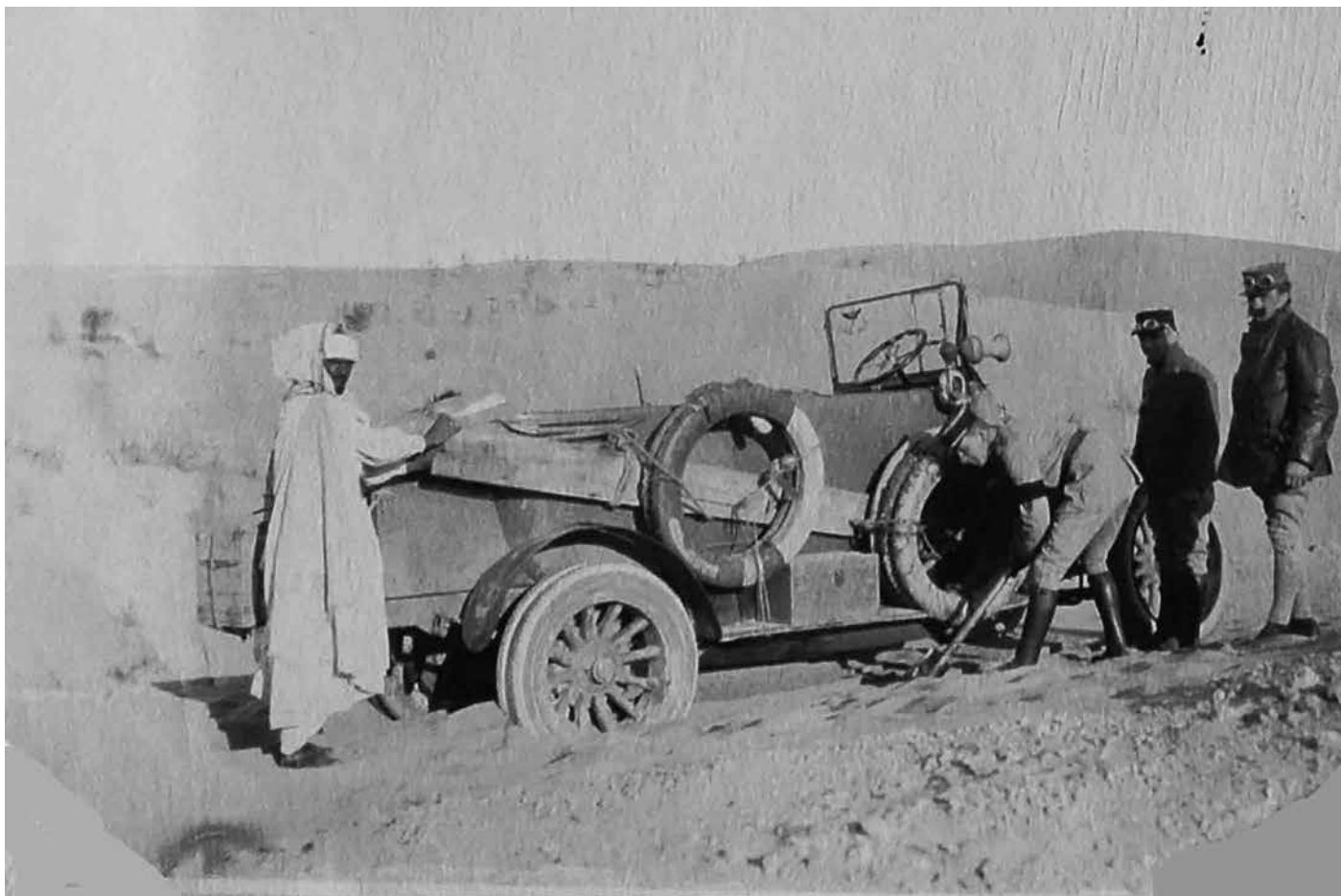




▲ *Adieu au caïd de M'Chounèche*

▼ *Sur la route de Fort-Lallemand*





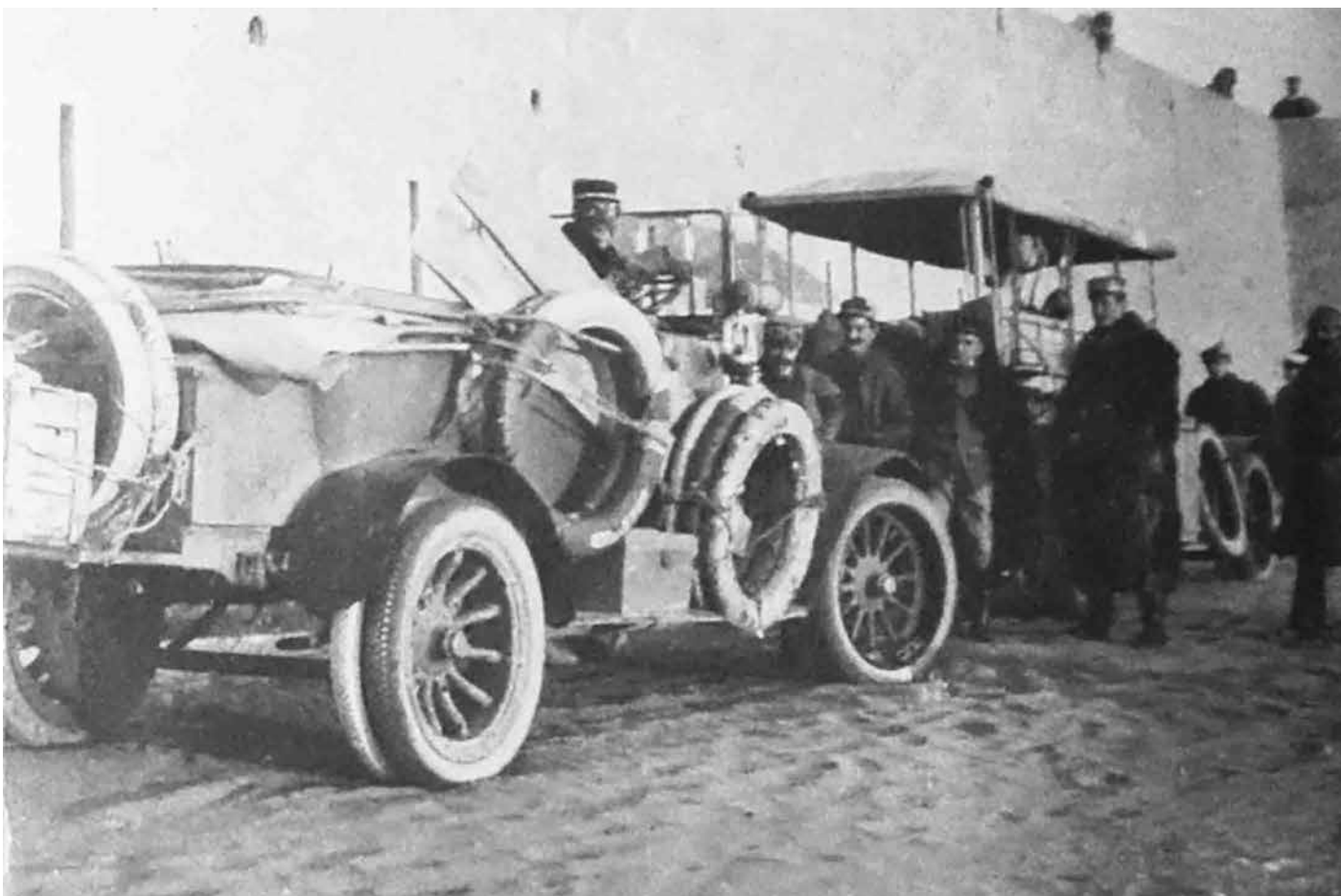
▲ ▼ *Sur la route de Fort-Lallemand*





▲ *Sur la route de Fort-Lallemand*

▼ *Arrivée à Fort-Lallemand*



L'embuscade d'Ain-Guettara

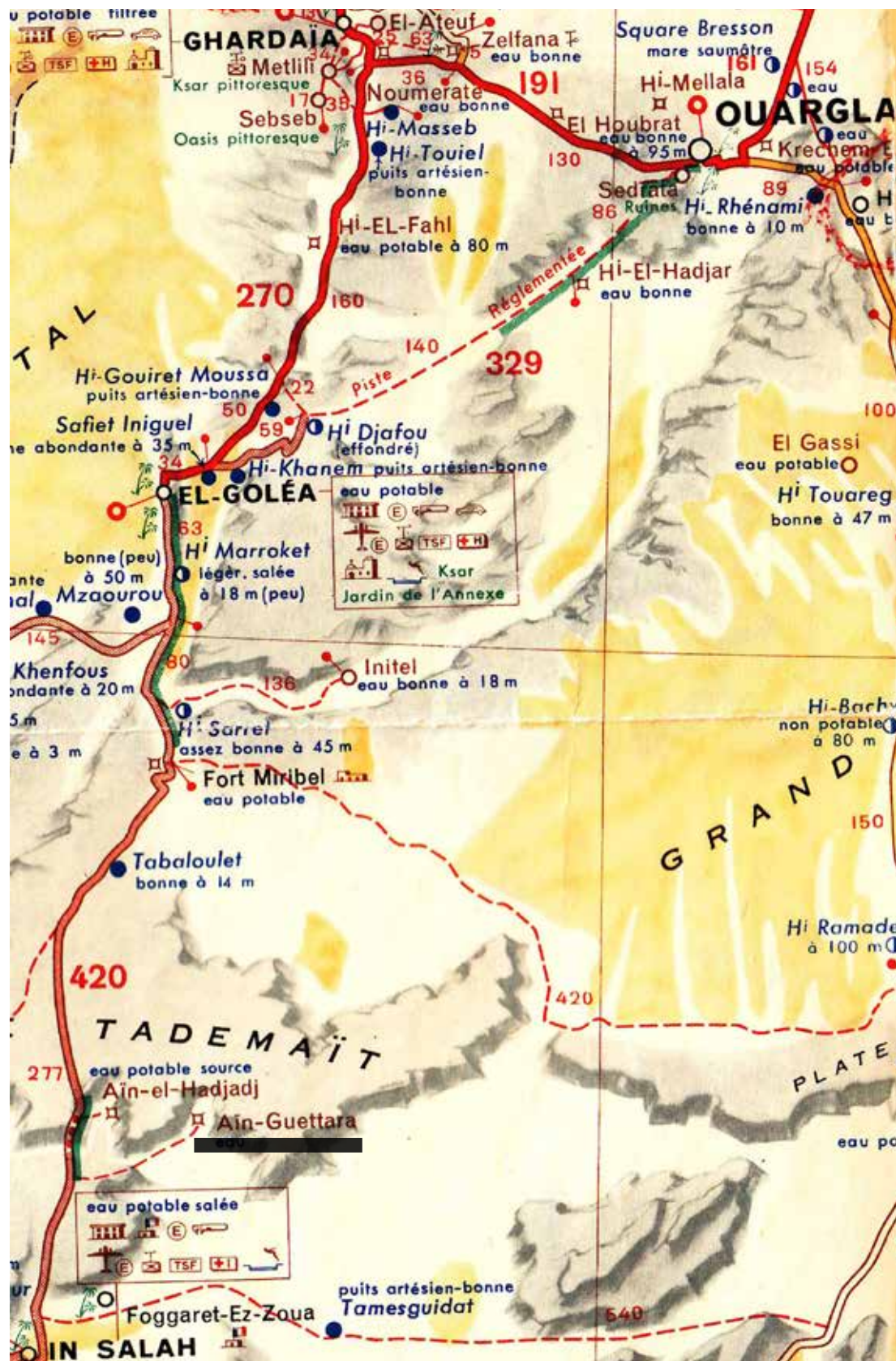
Avant de s'aventurer au Sahara en voiture ou en avion, il est nécessaire d'aménager des routes au long desquelles seront installés des aérodromes. La France, alors à un des moments les plus critiques de la guerre, a d'autres soucis que d'équiper le Sahara en voies carrossables.

Des crédits arrivent cependant qui permettent d'entreprendre le grand projet de la voie impériale reliant l'Algérie au Niger. Une piste à peu près carrossable avait été aménagée entre Ouargla et In-Salah et, en août 1916, le lieutenant Des Isnards avait réussi une première liaison automobile à travers le Sahara par Gerrara, Ouargla et Inifel. En septembre 1917, le capitaine Sigonney atteint In-Salah en cinq jours avec dix camionnettes et va à 270 km plus au sud, dans la région de Tadimout.

En août 1917, l'escadrille 547 est à Ouargla et doit aménager des aérodromes avec ateliers et dépôts de carburant à Inifel et In-Salah, afin d'installer une nouvelle escadrille à In-Salah. Le 29 janvier 1918, le lieutenant aviateur Fondet part pour cette mission avec deux tracteurs d'aviation Brasier et un détachement composé du lieutenant Chandès (radio) et des sous-officiers et soldats Hours, Demart, Mugnier, Benevret, Tierce, Barlat, Lacoste et Roussel, ainsi qu'un guide chaambi. Le 1^{er} février 1918, à 200 km au nord d'In-Salah, le convoi tombe dans une embuscade dans les gorges d'Aïn-Guettara. Les dix Français et leur guide sont massacrés par des Touareg ajjers, ainsi que les huit gardes chaamba stationnés au puits prévu pour l'escale.



La route des gorges d'Aïn-Guettara



Les gorges d'Aïn-Guettara, sinistre défilé qui mène du Tiddikelt au Tadémaït par une dénivellation de 700 mètres sur quelques kilomètres de distance, sont signalées à leur entrée par le fameux *Signal Bousquet*, bâti à l'endroit où est mort de soif le sergent Bousquet après s'être égaré.

Dans ces gorges, le sergent Chapuis a construit une authentique route à l'aide de ses Chamba et de quelques outils primitifs amenés à dos de chameaux.

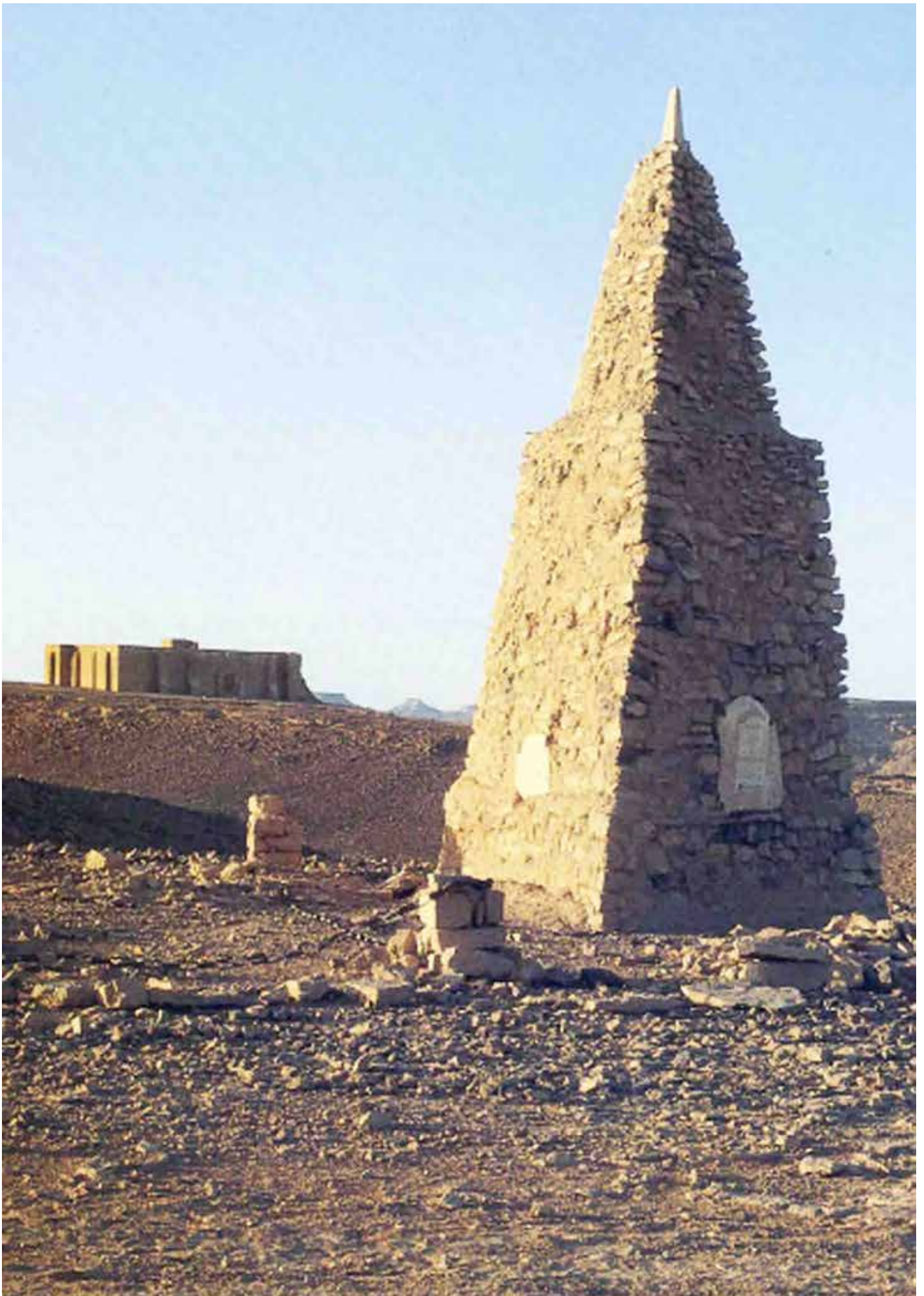
L'itinéraire d'El-Goléa à In-Salah a ensuite délaissé Aïn-Guettara et la nouvelle route passe plus à l'ouest, par Aïn-el-Hadjdj.



▲ *La route des gorges et, en haut, le signal Bousquet*

▼ *Le signal Bousquet devant le bordj d'Aïn-Guettara*





Le signal Bousquet devant le bordj d'Aïn-Guettara

Pour information

(8 Février 1918 - 23 h 50) COPIE

2 E.M.A. Avant
3 E.M.A. Int.
1 Col Her.
2 Général

COSSIERS DU MINISTRE



SECRET

TELEGRAMME CHIFFRE

ALGER 8 Février 1918 - 12 h 27

Général Ct Armée Afrique Nord à Ministre Guerre, Cabinet,
E.M.A. Section Afrique, Paris.

- N° 21506 AI -

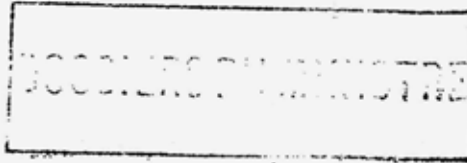
Sahara:

1° - Convoi 100 chameaux escorté par 50 sahariens et 15 goumiers a été attaqué par rezzou 100 touaregs environ le 4 Février à Oued Arach 40 kilomètres sur Est Aïn-Guettara. Troupes sont parties de différents points porter secours.

2° - Sous-Lieutenant aviateur Fondet escadrille 547 chargé reconnaissance piste et atterrissage Aïn-Sala, Sous-Lieutenant Génie Chandès chargé installation poste télégraphie sans fil Motylinski ou Abalessa, accompagnés de 3 militaires ont disparu. Les deux automobiles les transportant ont été retrouvées renversées le 3 Février par patrouille envoyée de Messedli à Aïn-Guettara. Aucune nouvelle des passagers. Les recherches continuent.

(12 février 1918 - minuit) copie

pr inform.



3 EMA Int
2 EMA Av
1 Aeron.
1 Archives
1 Cl Her
2 Général

Télégramme chiffré

Alger 10 février 1918 13 h. 25

reçu le 11 févr. 17 h.

Général Ct Armée Afrique Nord

à S/S. Etat Aéronautique

n° 21.535 AI

1°- Commandant escadrille 547 rend compte que deux automobiles dont une automitrailleuse parties 31 janvier dernier Hassini-fel montées par sous lieutenant pilote Fondet maréchal des logis mitrailleur Hours caporal mécanicien Tierce et mécaniciens Barlat, Renevret, Dumand (ou Dumard) Mugnier, conducteurs Lacoste et Roussel ayant pour mission reconnaître terrain atterrissage In Salah ont été attaqués 1° février dans gorge Ainguettara à 120 kilomètres nord d'In Salah.

2°- Automobiles ont été retrouvées complètement brûlées avec cadavres poignardés après épuisement cartouches. Toutes armes enlevées.

3°- ~~3x~~ Six corps ramenés et enterrés In Salah, dont trois identifiés s/lieutenant Fondet, maréchal des logis Hours et conducteurs Lacoste. Trois ont disparu.

Trispoli - attaque Djama

AM

Copie de Télégramme Officiel mi-chiffré.

---:--

Officiel Expédié d'OUARGLA le 14 Décembre 1916 -17 H. 45

DEC. 1916
6728

TERRITOIRE OASIS à GOUVERNEUR GENERAL. (ALGER .
GENERAL en CHEF)

N° 1697.- Commandant région TIDIKELT-HOGGAR télégraphie le 13
Décembre parvenue le 14 à 14 heures sous N° 251 : " Courrier
"spécial Commandant Secteur HOGGAR apporte nouvelles suivantes:
"Un rezzou 50 à 60 individus venu de l'Est est tombé premier Dé-
"cembre sur TAMANRASSET où il a tué le Père de FOUCAULT et trois
"militaires en mission .- Razziereurs n'auraient fait aucun mal
"aux habitants et se seraient retirés .- Ont adressé lettre à Che-
"de Poste lui annonçant attaque prochaine MOTILYNSKI par meballa
"qu'ils auraient laissée se préparer vers TINTADADIT .

Foucault

Situation exige 1° - protéger MOTILYNSKI .- 2° Assure-
"sécurité convois marchandises vivres et mitrailleuses du gro-
"pe .- 3° Ne pas abandonner MOUSSA .4° Agir avec urgence extrême

Situation militaire de la région est la suivante:

"à MIRIBEL 33 fusils, en ADRAR avec MOUSSA et troupes 55 fusil
"à TIRELMAR, le détachement d'AMGUID 80 fusils qui opèrent sous
"Commandement du Commandant Militaire; à IN SALAH-AOULEF 63 fusils
"Détachement ADRAR rallie MIRIBEL . On doit craindre voir raziere
"tomber sur MOUSSA et en cas revers MOUSSA nombreuses troupes dissid-
"ces .

" Renouvelle avec instances demande adressée le 2 Nov-
"bre: envoi urgence cinquante hommes destinés renforcer Groupe-
"HOGGAR .

" Je demande à Commandant Militaire que détachement A-
"GUID participe au service de sécurité des convois .

" Compte-rendus spéciaux seront adressés par courrier
"16 Décembre "

Gen. Inv. off. ca 16 DEC 1916 : 2
19 caps 16 DEC 1916 A 4655

1H1073

CONFIRMATION EN CLAIR du télégramme chiffré ai33 transmis le 3 mars 1918 sous le N° 441 à :
M. le Général Cdt. en Chef les Troupes Françaises de l'AFRIQUE du N.
M. le Gouverneur Général de l'ALGERIE - affaires indigènes - ALGER
en communication à M. le Commandant de l'AERONAUTIQUE en ALGERIE
Copie à M. le Commandant Mre. du Territoire des OASIS
à M. le Capitaine Chef d'Annexe d'OUARGLA
à M. le Commandant de l'Escadrille 547 à OUARGLA

N° 441 -

- 1°.- renseignements communiqués par télégramme N° 3 EL-OUED confirment opinion CHAAMBA qui attendent riposte AZGUEUR.
- 2°.- campements et troupeaux se sont rassemblés dans région Nord-Est d'OUARGLA avec une hâte que pâturages revrdie ne suffisent pas à justifier.
- 3°.- Il n'y a pas d'affolement des tribus, mais il serait nécessaire leur donner confiance et appui par emploi escadrille.
- 4°.- vous demande mettre à ma disposition à cet effet tous avions disponibles BISKRA qui doivent arriver OUARGLA six mars.
- 5°.- avions répartis à FORT LALLEMAND - OUARGLA et INIPEL pourraient opérer reconnaissances bi-hebdomadaires sur lignes accès bien définies, préparer projet jalonnement points de repère et étendre progressivement leur zone d'action.
- 6°.- ce projet ne modifie pas raid en cours organisation sur IN-SA LAH?
- 7°.- d'autre part, en outre des groupes mobiles de FLATTERS - BRS MELLIL et MESSEDLI prévus par mon télégramme N° 1056 groupe 200 méharistes sahariens et goumiers va se rassembler entre OUARGLA et FORT LALLEMAND prêt à intervenir cas échéant ./.

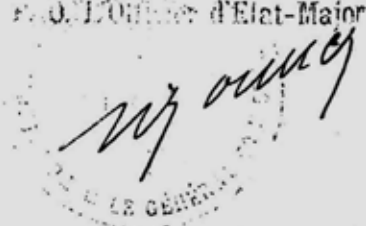
OUARGLA, le 3 MARS 1918

Le Général L. MERRINE,

Commandant Supérieur des Armées - Territoire des OASIS

Commandant d'Etat-Major

1211.D



Un et transmis
à la Gouverneur Général de l'Algérie
| Service des Affaires Indigènes et du
Personnel Militaire | (Alger)

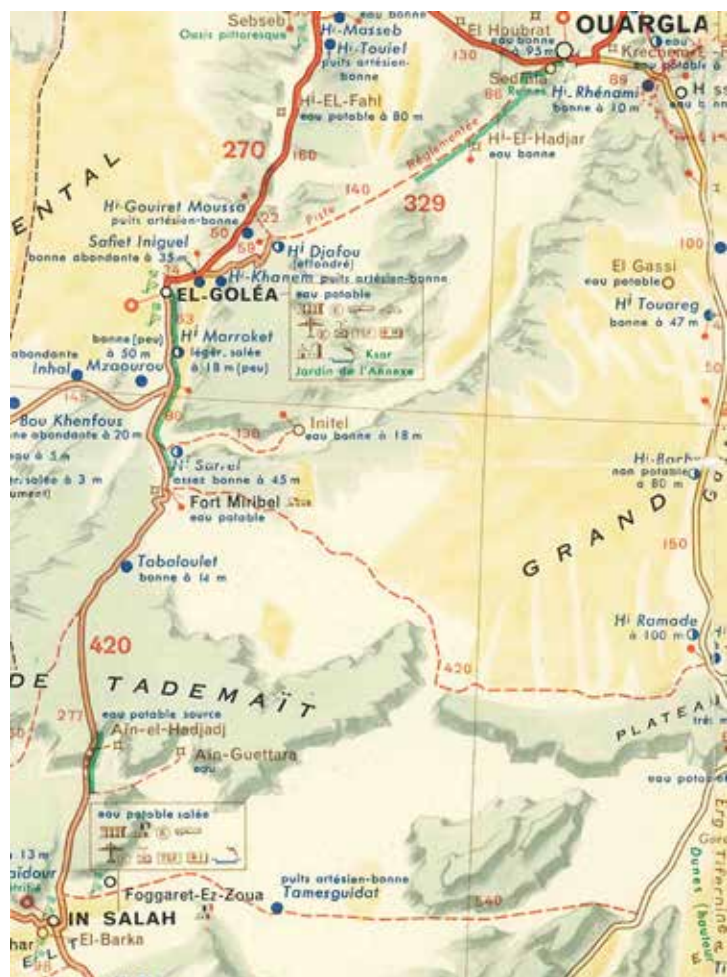
IX. Corps d'Armées
ÉTAT-MAJOR
BUREAU N° 22.008/AS
12 Mars - 1918

Message demandant l'intervention de l'aviation

Le raid Ouargla-In Salah-Ouargla

Le 14 mars 1918, quarante-cinq jours seulement après le drame d'Aïn-Guettara, le raid Ouargla-In Salah-Ouargla des vieux Farman F 41 préfigure le raid sur Tombouctou, en accord avec le ministère des PTT qui étudie un ambitieux projet de ligne aérienne Paris-Marseille-Alger-Tombouctou, en accord avec le gouverneur général Charles Lutaud.

Des postes de ravitaillement sont installés à Hassi-el-Hadjar, Hassi-Berkane, Hassi-Inifel et Aïn-Guettara. L'escadrille 546 de Biskra, commandée par le lieutenant Marcel Simian, rejoint, à Ouargla, l'escadrille 547 commandée par le lieutenant Auguste Bernard.



Le raid Ouargla-In Salah-Ouargla effectué en suivant la route

Le raid Ouargla-In Salah-Ouargla, premier vol au Sahara avec du courrier postal, repousse encore la limite de la pénétration aérienne, au prix des victimes de l'attentat d'Aïn-Guettara. La citation à l'ordre de l'Armée d'Afrique du Nord attribuée aux équipages qualifie ce raid d'un *exploit qui a eu dans tout le Sahara un retentissement immense*.

Le 18 avril 1918, le général Laperrine reçoit sa troisième étoile, il est alors à Ouargla, de retour de Tombouctou. Le général Nivelles, en tournée d'inspection, l'avait rejoint à In-Salah en voiture (le général Robert Nivelles, commandant en chef du 16 décembre 1916 au 15 mai 1917, avait été nommé à Alger à la suite de l'échec de l'offensive meurtrière du Chemin des Dames).

Le 24 avril 1918, trois Farman F 41 partent à la rencontre du général Nivelles et le ramènent de Ouargla à Biskra.

Trois Farman prennent le départ, équipages : lieutenant Auguste Bernard et capitaine Sigonney, adjudant Audit et lieutenant Lemaître (devenu unijambiste à la suite d'un accident à Biskra), sergent Terpeau et Léon Souguenet (guide civil).

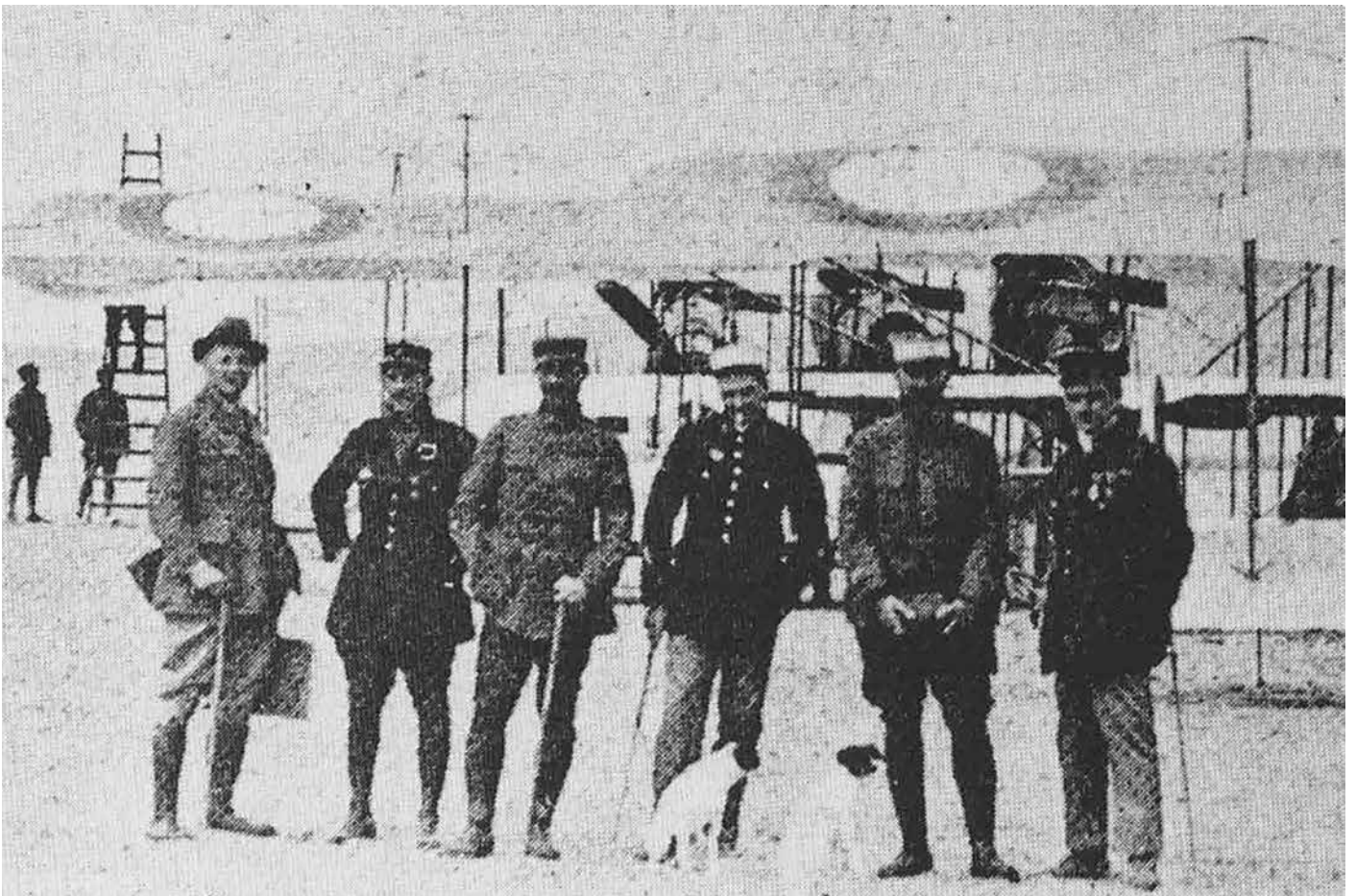
Après une escale à Berkane où les attendent deux camions ravitailleurs, les avions continuent, à 80 km/h de moyenne, vers l'escale d'Hassi-Inifel. Ensuite, Aïn-Guettara est atteint à 16 heures. Bien que pressés par le temps, les aviateurs vont se recueillir sur les tombes de leurs camarades assassinés et redécollent à 17 heures 30 pour In-Salah atteint à la tombée de la nuit.

Le trajet de Ouargla à In-Salah a été effectué dans la journée, 600 kilomètres ont été parcourus, contre un vent défavorable, en 7 heures et 22 minutes de vol (le trajet demande une quinzaine de jours en chameau). Retour le 25 mars par l'étape In Salah-Aïn Guettara. Le 26 mars, l'escadrille arrive en un temps record, car le vent est favorable, à Hassi-Berkane, après une escale à Hassi-Inifel. Ouargla est atteint le 27 mars au matin.



▲ *Départ du raid Ouagla-In Salah en mars 1918*

▼ *14 mars 1918, arrivée du premier courrier aérien Ouargla-In Salah : Léon Souguenet, Terpeau, Lemaître, Auguste Bernard, Sigonney et Audit*



L'escadrille VR 547 par Auguste Bernard

Lettre d'Auguste Bernard au capitaine Garcin, son ancien instructeur :

Biskra, le 9 décembre 1917

Mon Capitaine,

Je reviens d'In-Salah où je suis allé préparer l'installation de mon escadrille à 1 200 kilomètres de Biskra. J'en ai fait le trajet en auto, c'est peu commode et je me demande même comment on fera avec des avions pour ne pas perdre un instant pour nous ravitailler.

Le personnel de mon escadrille est arrivé, aucun pilote n'a passé à Chateauroux. Ce n'est pas pour flatter la maison, cela se voit : sur quatre avions montés, j'en ai déjà trois hors de combat et deux pilotes à l'hôpital. Cela commence bien, atterrissage en vitesse, capotage.

J'ai fait mes débuts sur le (Caudron) G.4 avant mon départ vers In-Salah cela a été tout seul. J'ai actuellement plus de 150 atterrissages.

L'organisation de l'escadrille se fait petit à petit, mais il y a du travail : Le Caudron ne semble pas fait pour ce pays, le sable qui circule partout nous joue de mauvais tours. Les ouvriers qui sont avec nous ici font un service magnifique sans le moindre accident. J'ai fait jusqu'au mois d'octobre plus de 5 000 kilomètres sans le moindre accident. C'est un appareil merveilleux.

À l'escadrille 546 il y a l'adjudant Auvit un ancien pilote de Chartres en mai 1915.

Je vous joins quelques photos de notre raid au nord de l'Afrique. Sitôt celles d'In-Salah terminées, je vous en enverrai des exemplaires, voyez-y, Mon Capitaine, une marque de profonde reconnaissance et de respectueuse sympathie.

Veuillez présenter à Madame Garcin mes hommages respectueux et pour vous Mon Capitaine, l'assurance de mes sentiments reconnaissants.

Biskra 29 décembre
ESCADRILLE 547
LE COMMANDANT
Mon Capitaine.
Je reviens d'In-Salah
où je suis allé préparer l'installation
de mon escadrille : c'est à 1200 km
de Biskra. J'en ai fait le trajet en
auto - c'est peu commode et je
me demande même comment
on fera avec des avions pour
ne pas se perdre et surtout pour
nous ravitailler.
Le personnel de mon
Escadrille est arrivé - aucun
pilote n'a passé à Chateauroux :
ce n'est pas pour flatter la maison
cela se voit : sur 4 avions montés
j'en ai déjà 3 hors de combat
et 2 pilotes à l'hôpital : cela
commence bien - atterrissage en
vitesse - capotage.
J'ai fait mes débuts sur le
Caudron avant mon départ vers In-Salah
cela a été tout seul - j'ai actuellement
plus de 150 atterrissages.

L'organisation de l'escadrille se fait
petit à petit, mais il y a du travail :
Le Caudron ne semble pas fait
pour ce pays - le sable qui circule
partout nous joue de mauvais
tours - les ouvriers qui sont
avec nous ici font un service
magnifique sans le moindre
accident j'ai fait jusqu'au
mois d'octobre plus de 5.000
kilomètres sans le moindre
accident - c'est un appareil
merveilleux - à l'escadrille 546
il y a l'adjudant Auvit un
ancien pilote de Chartres en
mai 1915.
Je vous joins quelques photos
de notre raid au Nord de
l'Afrique - sitôt celle d'In-Salah
terminée j'en enverrai des
exemplaires : voyez-y
une marque de profonde
reconnaissance et de respectueuse
sympathie.

Veuillez présenter à
Madame Garcin mes hommages
respectueux et pour vous
Madame, l'assurance de mes
sentiments reconnaissants
A. Bernard

Auguste Bernard et Alexandre Bernard

D'après Albin Denis

L'homonymie des pilotes Auguste Bernard et Alexandre Bernard prête à confusion :

Auguste Bernard : Né le 28 avril 1885 au 30 à Lyon - Engagé volontaire. Affecté au 2^{ème} régiment de Spahis, le 21 septembre 1906 - En Algérie du 6 octobre 1906 au 17 juillet 1907 - Fin d'engagement le 17 juillet 1907 - Pilote civil n° 505 le 24 mai 1911 - Rappelé à l'activité le 2 août 1914 - Pilote militaire n° 1255 du 23 juillet 1915 - Pilote de l'escadrille C 546 / VR 546 du 14 octobre 1916 au 15 juin 1917 - Lieutenant commandant de l'escadrille F 306 / VR 547 en Algérie du 15 juin 1917 au 17 juillet 1918 - Démobilisé, le 31 mai 1919.

Citation n° 126 à l'ordre de la division en Algérie, le 20 mars 1918 : *Pilote remarquable par son sang-froid, son courage, sa froide énergie. A organisé, avec une sûre méthode et dirigé avec une calme ténacité, le raid accompli le 14 mars 1918 par trois avions au cours duquel la distance de 900 kilomètres qui sépare Ouargla d'In Salah a été parcourue en une seule journée. A particulièrement contribué par ce raid admirable, dont la répercussion a été immense au Sahara, à maintenir très haut aux yeux des indigènes de la France.*

Alexandre Bernard : Né le 12 septembre 1894 à Saint-Just (Ain) - Engagé au 1^{er} régiment de Cuirassiers le 24 septembre 1912 - Maréchal des Logis, le 21 novembre 1913 - Pilote militaire n° 7605 du 21 juillet 1917 - Pilote de l'escadrille N 81/SPA 81 du 27 octobre au 7 novembre 1917 - Pilote de l'escadrille F 306 / VR 547 du 1^{er} décembre 1917 au 17 juin 1923 - En mission à Ouargla du 1^{er} février au 30 mai 1918 - En mission à El-Oued (Sud Constantinois) du 3 novembre au 29 décembre 1918 - Adjudant le 10 janvier 1919 - En mission dans le Sud Oranais, Sud Algérien, Sud Constantinois du 2 février au 2 mars 1919 - En mission dans le Sud Constantinois, Sud Tunisien du 22 au 27 avril 1919 - Affecté au régiment d'aviation d'Algérie-Tunisie, le 1^{er} janvier 1920 - Il est pilote du général Laperrine lors du malheureux raid Alger-Tombouctou de février 1920 - Il est parmi les pionniers les plus éminents de l'aviation saharienne - Retraité le 26 mars 1934, il dirige la station Caudron-Renault de Maison-Blanche - Après la seconde guerre mondiale, il devient concessionnaire des voitures Renault, à Blida, jusqu'en 1954 - Après l'indépendance de l'Algérie, il revient vivre à Saint-Just - Il décède à Bourg-en-Bresse (Ain), le 2 avril 1976.

Citation à l'ordre du 1^{er} régiment de Cuirassiers, le 1^{er} juillet 1916 : *Sous-officier modèle, excellent cavalier, d'un calme et d'un sang-froid au-dessus de tout éloge, s'est toujours distingué par ses belles qualités morales, son calme et sa belle attitude au feu. Particulièrement en septembre 1914 à Nateuil-le-Haudoin, à Grouville en août 1915, à Mononviller en mai 1915 et au bois Saint-Mars en 1915-1916.*

Citation à l'ordre de l'armée d'Afrique : *Pilote toujours prêt à accomplir les missions les plus difficiles. Volontaires pour prendre part au raid d'avions à travers le Sahara, a mis en oeuvre pour réussir toute la science consommée de pilote jointe à sa magnifique qualités d'énergie et de dévouement, obligé d'atterrir en plein désert, a enduré sans jamais se laisser abattre les pires souffrances physiques et morales, a poussé l'esprit de sacrifice jusqu'aux limites extrêmes en se privant malgré la torture de la faim et de la soif et ce qui était indispensable à sa propre existence pour essayer de sauver son chef blessé, le général Laperrine.*

Guerre sur mer

L'organisation

Au début de la guerre, la Marine ne possède que huit appareils de marques disparates, onze pilotes et un navire transporteur d'hydravions. Une seule base est en service : le Centre d'études de Saint-Raphaël. À la fin de la guerre, l'Aviation maritime aura 702 pilotes et 1 264 appareils. À partir de 1917, devant l'accroissement considérable de la force sous-marine allemande, l'Aviation maritime se développe. L'organisation territoriale côtière comprend les secteurs partagés en 1916 en divisions de *patrouilles aériennes*. Sur toutes les côtes océaniques et méditerranéennes sont créés trente-cinq centres (*patrouilles aériennes*) équivalents à une ou plusieurs escadrilles de douze, puis seize hydravions, et trente Postes de combat, détachés des Centres, de quatre à six hydravions, plus des Postes de relâche pour le ravitaillement et des bases de combat, non occupées en permanence, prévues pour une section de deux hydravions. Des centres et des postes de combat partent des sections d'en principe deux hydravions (FBA, Donnet-Denhaut et Tellier) dont le rayon d'action atteint 300 kilomètres. Le terme de centre aéronautique disparaît en juin 1917 au profit de patrouilles aériennes.

Le 10 novembre 1916, la décision est prise de créer le centre d'aviation du port d'Alger, près de l'usine électrique, dans un étroit plan d'eau entre le quai de Sète, sur le Grand Môle, et le quai de Caen. L'Entreprise Gregor se charge des travaux et le centre sera agrandi en avril 1917.

Les patrouilles aériennes d'Algérie-Tunisie dépendant du secteur de la Méditerranée, comportent le centre d'Oran, postes de combat de Nemours et Mostaganem, le centre d'Arzew, poste de combat : Cherchell, le centre d'Alger, postes de combat : Ténès et Bougie, le centre de Djidjelli, le centre de Bône, postes de combat : Collo, le centre de Bizerte, postes de combat : Tabarka et Kélibia, le centre de Sousse, postes de combat : Sfax et Lampedusa et le centre de Marsala.

Les postes de combat (également dénommés postes de relâche lorsqu'ils sont utilisés de façon temporaire) sont généralement équipés d'un hangar Bessonneau et d'un mât de mise à l'eau. L'activité des postes de relâche est assez irrégulière, elle dépend du passage des convois et des difficultés de mise en œuvre qui demandent quelquefois des pilotes habiles. L'effectif complet des centres et des postes ne sera jamais atteint. Il n'y aura jamais guère plus de dix hydravions opérationnels à Alger et à Bône et deux à quatre à Cherchell, Ténès, Bougie et Djidjelli. Des postes de combat provisoires, comme Béni-Saf, sont quelques fois activés.

Le capitaine de vaisseau Favereau commande les patrouilles aériennes d'Algérie-Tunisie, suivi par le capitaine de frégate de Poyen Degrenand, le 10 mai 1917.

Les principales missions de l'Aviation maritime sont la surveillance des routes d'accès aux ports, l'escorte des convois, la reconnaissance, la recherche des mines et l'attaque des sous-marins.

Des chalutiers et des «vedettes canadiennes» suivent les convois et secourent éventuellement les hydravions en panne. Ces petites embarcations sont chargées de la neutralisation des mines après qu'elles aient été repérées par les hydravions et marquées par des bouées à phosphore.

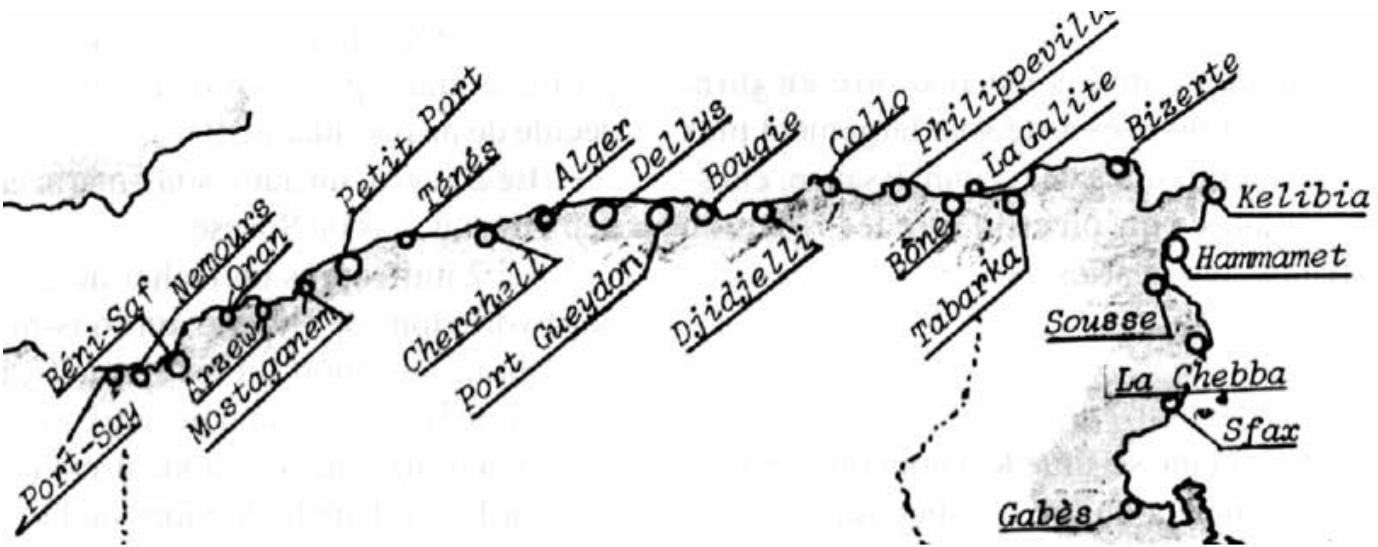
La protection des convois à l'intérieur des ports échoit principalement aux ballons captifs, des Caquot type P de 930 m³ pour 25 mètres de long, chargés de détecter les mines.

À partir de novembre 1917, le centre d'Alger est agrandi afin de pouvoir abriter vingt-quatre hydravions (au lieu de douze) et neuf pilotes. Les hydravions arrivent en caisse à Bizerte où ils sont assemblés.



▲ *Les escadrilles, les Centres d'Aviation Maritime et les postes de combat de l'Aviation Maritime en Algérie et en Tunisie (par David Méchin)*

▼ *Les centres et les postes de combat de l'Aviation Maritime sur les côtes algériennes et tunisiennes*



Les hydravions au combat



Un équipage du CAM d'Oran

Dès la mise en place du programme de 1917, l'Aviation Maritime montre son efficacité :

Le 19 février 1917, une section de Bône sauve un cargo anglais, à bout de munitions, canonné par un sous-marin ennemi.

Le 7 mai 1917, l'hydravion FBA A-8 (sous-lieutenant Coren et enseigne de vaisseau Darchis de Lantier) du poste d'Alger arrive à placer une bombe entre la tourelle et l'hélice d'un sous-marin allemand en demi plongée à l'avant d'un convoi. Ses accumulateurs détruits, le sous-marin fait surface et fonce de toute la puissance de ses moteurs diesel. Il est alors attaqué par un autre hydravion (caporal Nègre, quartier-maître Capiezelu) qui lâche deux bombes sur son avant et coule le sous-marin.

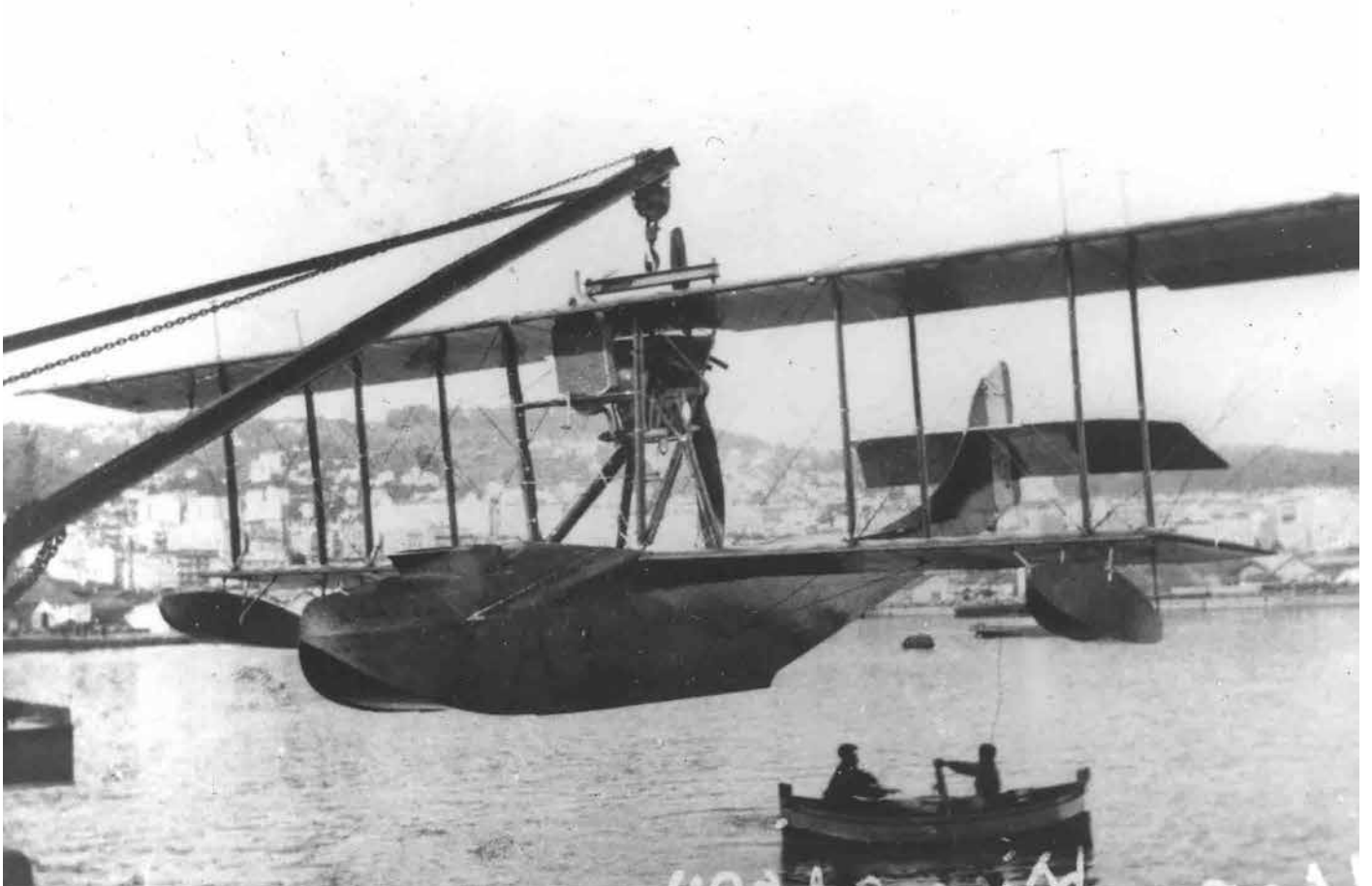
Le 20 septembre 1917, une section de Bône découvre un sous-marin camouflé en voilier qui attendait un important convoi. Le 9 octobre 1917, une section de Bône dégage et sauve une goélette italienne canonnée par un sous-marin et le 10 octobre 1917, une autre section de Bône découvre un sous-marin à l'avant d'un convoi et le fait plonger. Le 4 décembre 1917, une section de Bône attaque un sous-marin qui attend un convoi.

Le 15 décembre 1917, une section d'Oran attaque un sous-marin dans le voisinage d'un convoi. Le 18 mai 1918, les postes d'Oran et d'Arzew se couvrent de gloire en protégeant le convoi Gibraltar-Bizerte. Le convoi, parti à minuit, devait passer à 4 heures au large d'Oran. Une section décolle d'Oran à 6 h 15 par un temps sombre, une mauvaise visibilité et des grains fréquents. Le convoi est reconnu à 7 heures 10 à 140 km dans le nord-est d'Oran. Après les signes de reconnaissance, l'escorte du convoi ne signale rien de suspect et la section rentre à Oran. À 20 km du convoi, les hydravions aperçoivent un sous-marin qui plonge de suite et disparaît 30 secondes avant l'arrivée des hydravions qui lancent leurs bombes sur l'avant du sillage à 7 h 35. Après 10 minutes d'observation, les hydravions, qui ne possèdent pas de radio, rentrent à Arzew où ils amerrissent à 8 h 45 sans avoir pu prévenir le convoi. Le Centre d'Oran reçoit le renseignement à 8 h 50. La section d'alerte d'Arzew ne peut décoller qu'à 10 h 10, à cause de la pluie. Après avoir manœuvré pour éviter les grains, elle retrouve le convoi à 12 h et, en rentrant, elle aperçoit, à 22 km du convoi, le sous-marin en surface. L'ennemi commence à plonger assez tard, le kiosque et l'arrière sont encore visibles lorsque le chef de section lance ses bombes à 12 h 45. Au moment où le sectionnaire lance les siennes, seul l'avant émerge encore. Un fort bouillonnement et une immense tâche noirâtre apparaissent. L'avant du sous-marin émerge avec une inclinaison de plus de 60°. Après 10 minutes, il émerge complètement l'équipage tire au canon sur les hydravions rentrant à Arzew en remarquant que l'ennemi semble s'arrêter en s'enfonçant fortement de l'arrière. La section arrive à Arzew à 14 h. À 14 h 25, une nouvelle section d'Arzew découvre l'ennemi en surface et l'attaque à la bombe alors qu'il tire au canon. La section rentre à sa base à 17 h, alors que le sous-marin avarié se réfugie à 22 h 10 à Carthagène, en Espagne, où il sera interné.



▲ *Le centre d'Aviation Maritime d'Alger et ses hangars en construction, devant le Champ-de-Manœuvre*

▼ *La mise à l'eau d'un Donnet-Denhaut 150 chevaux du centre d'Aviation Maritime d'Alger*



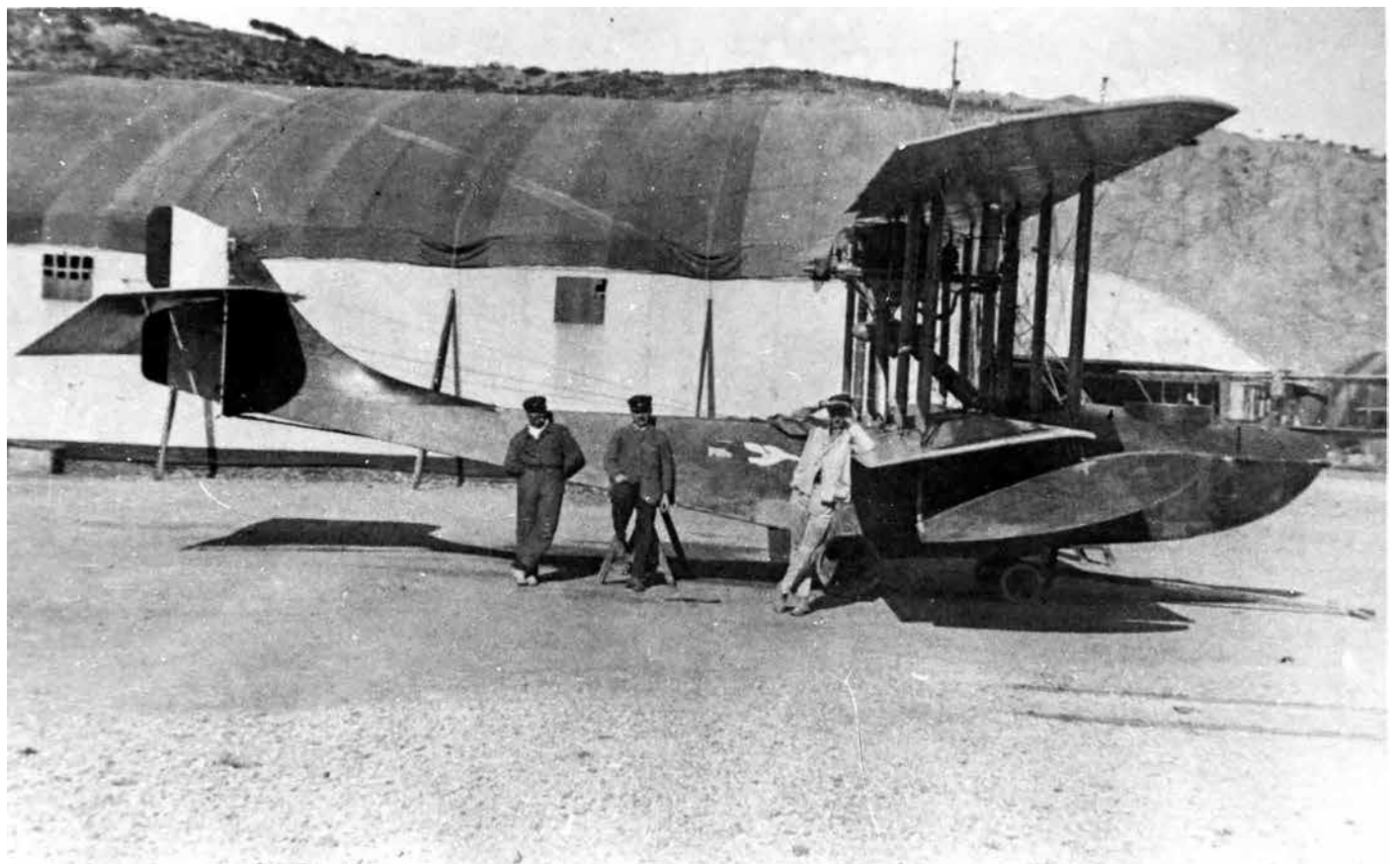


▲ ▼ *Le centre d'Aviation Maritime d'Arzew*





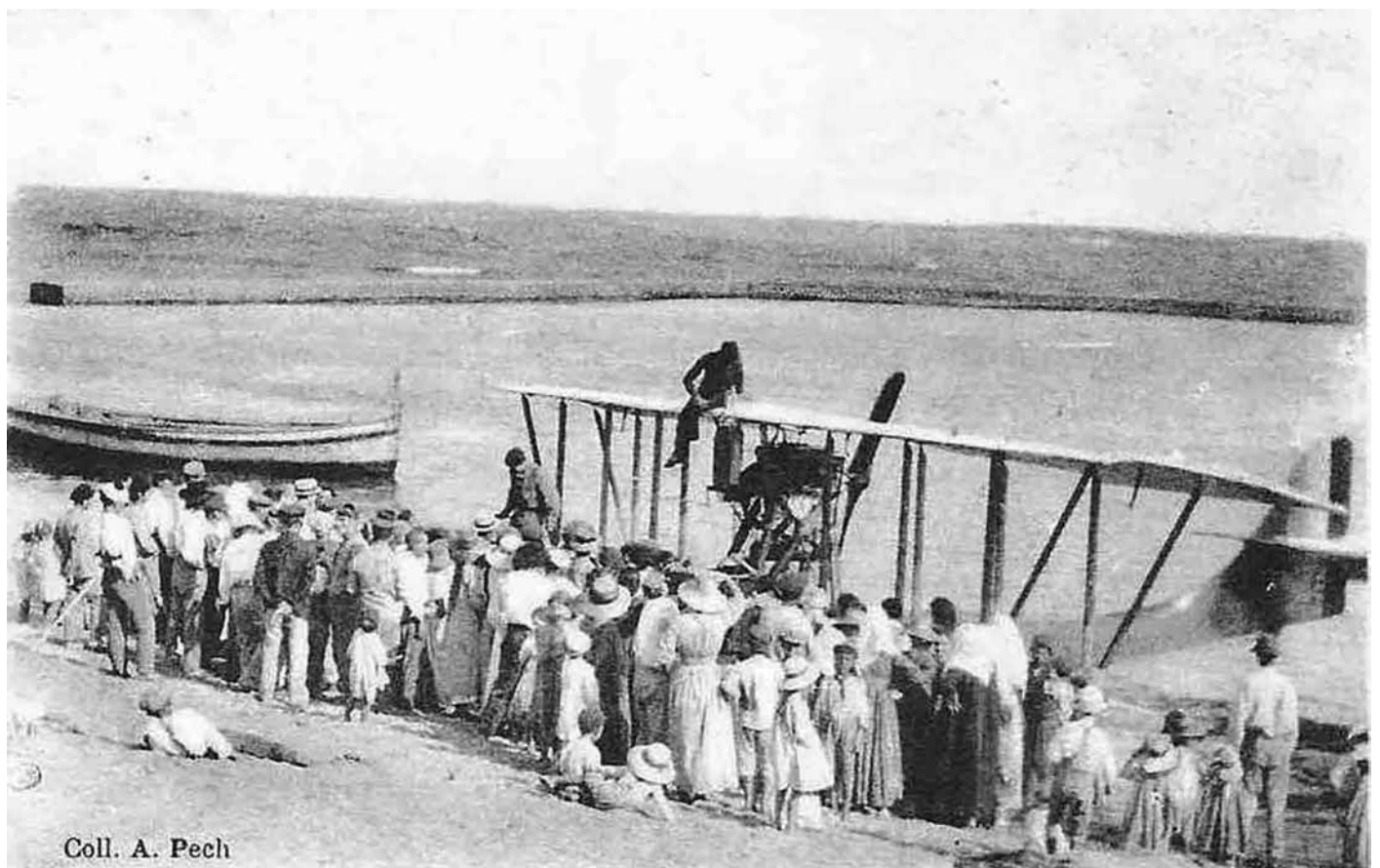
▲ ▼ *Donnet-Denhaut au centre d'Aviation Maritime d'Arzew*





▲ *Le centre d'Aviation Maritime de Bougie et un Donnet-Denhaut*

▼ *Un Donnet-Denhaut à Bou-Haroun*

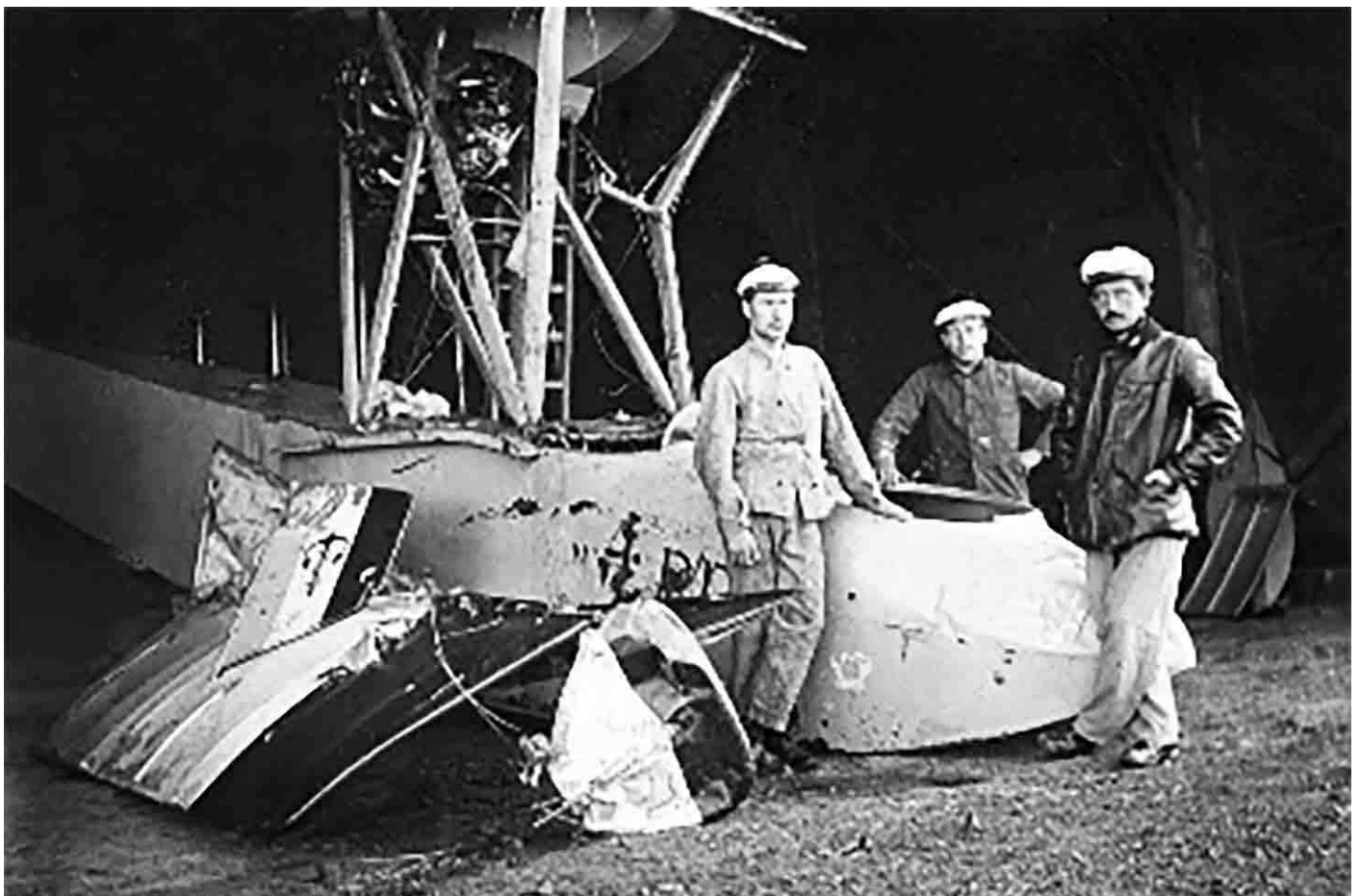


Coll. A. Pech
10 Bou-Haroun-sur-Mer — Hydravion dans le Port - Pilotes inspectant leur appareil

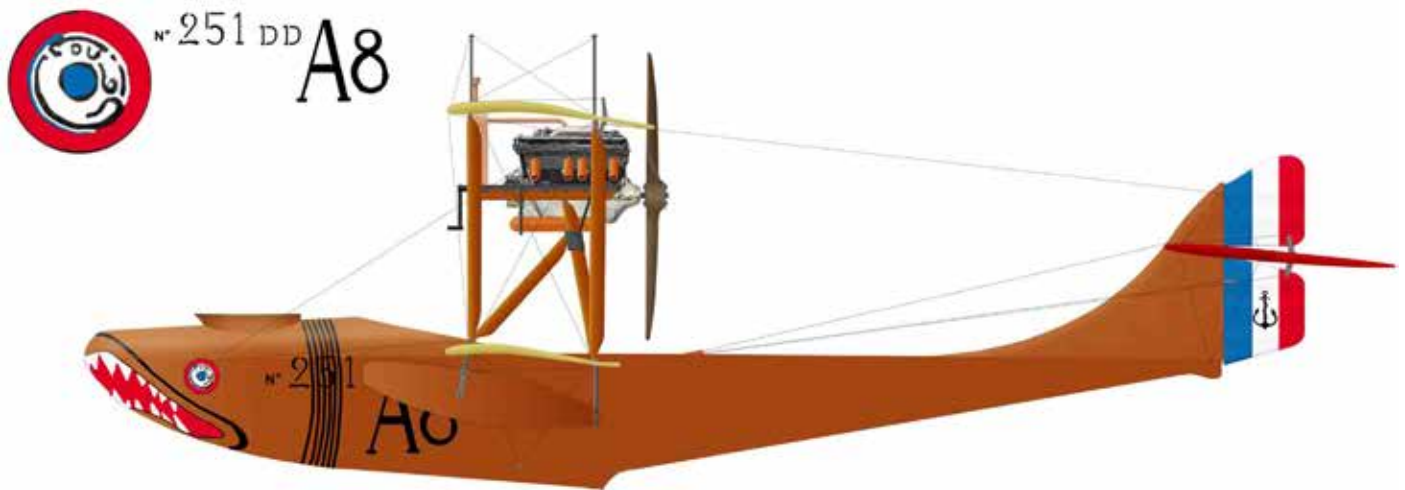


▲ *Le d' un Donnet-Denhaut rejoint son hydravion sur le dos d'un marin*

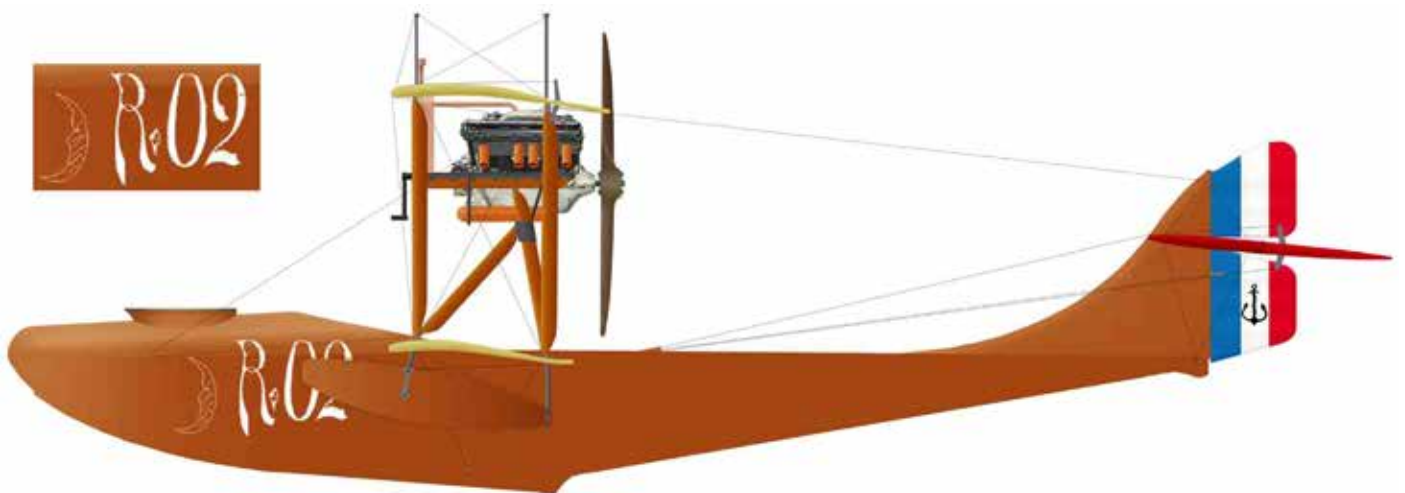
▼ *Un Donnet-Denhaut du CAM de Bizerte*



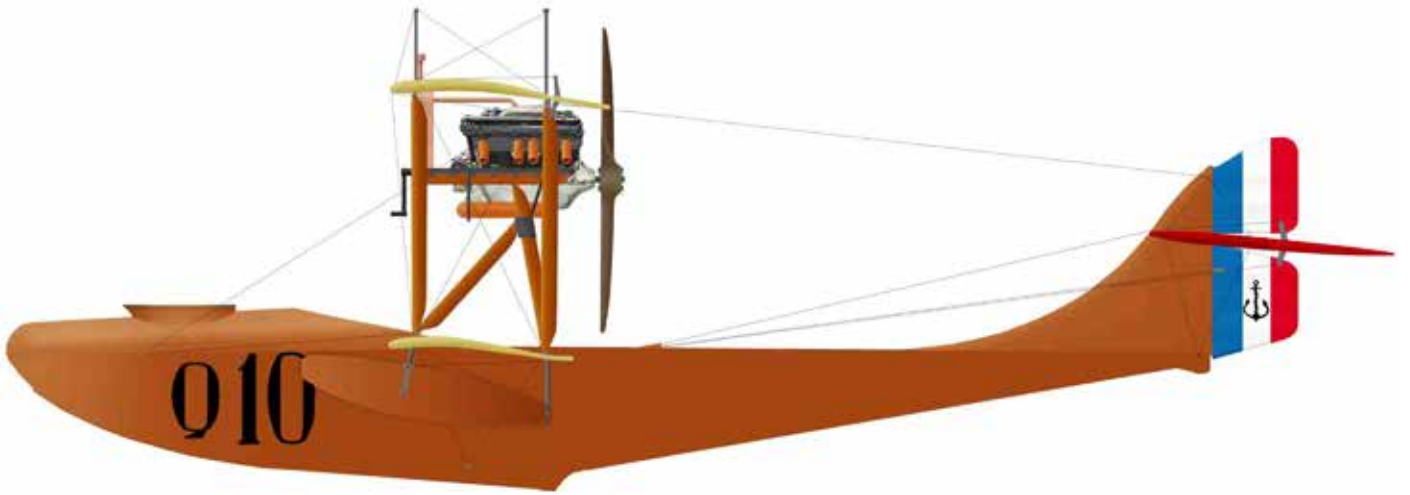
Profiles par David Méchin



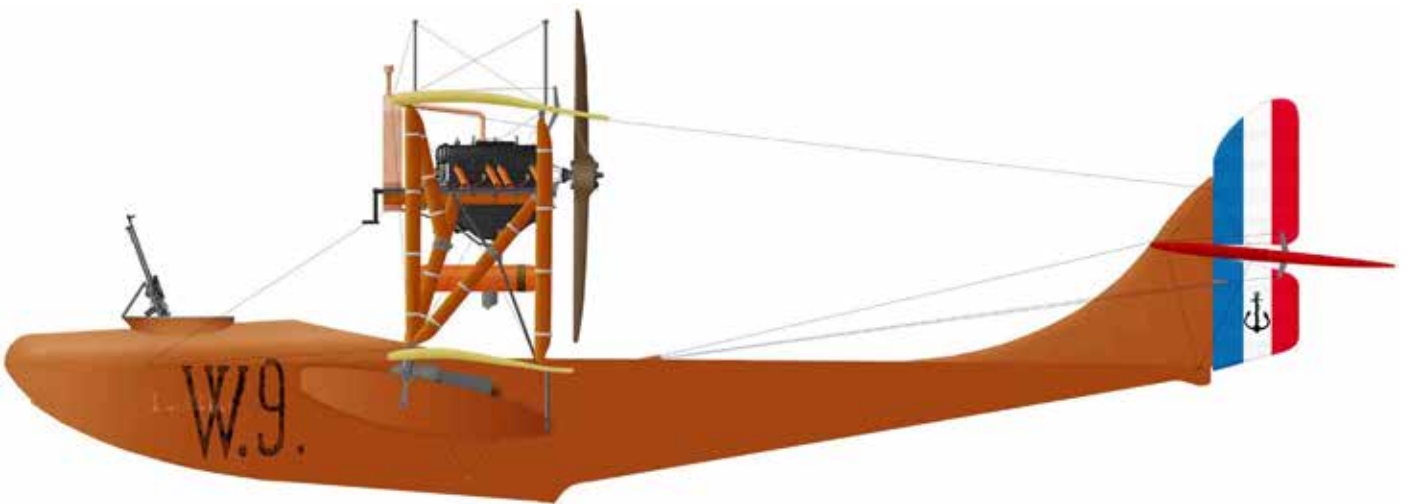
Donnet Dehaut 150 HP Hispano n°251 du CAM d'Alger «Lou Goubi»



Donnet Dehaut 150 HP Hispano n°281 du CAM d'Oran



Donnet Dehaut 150 HP Hispano du CAM de Bône

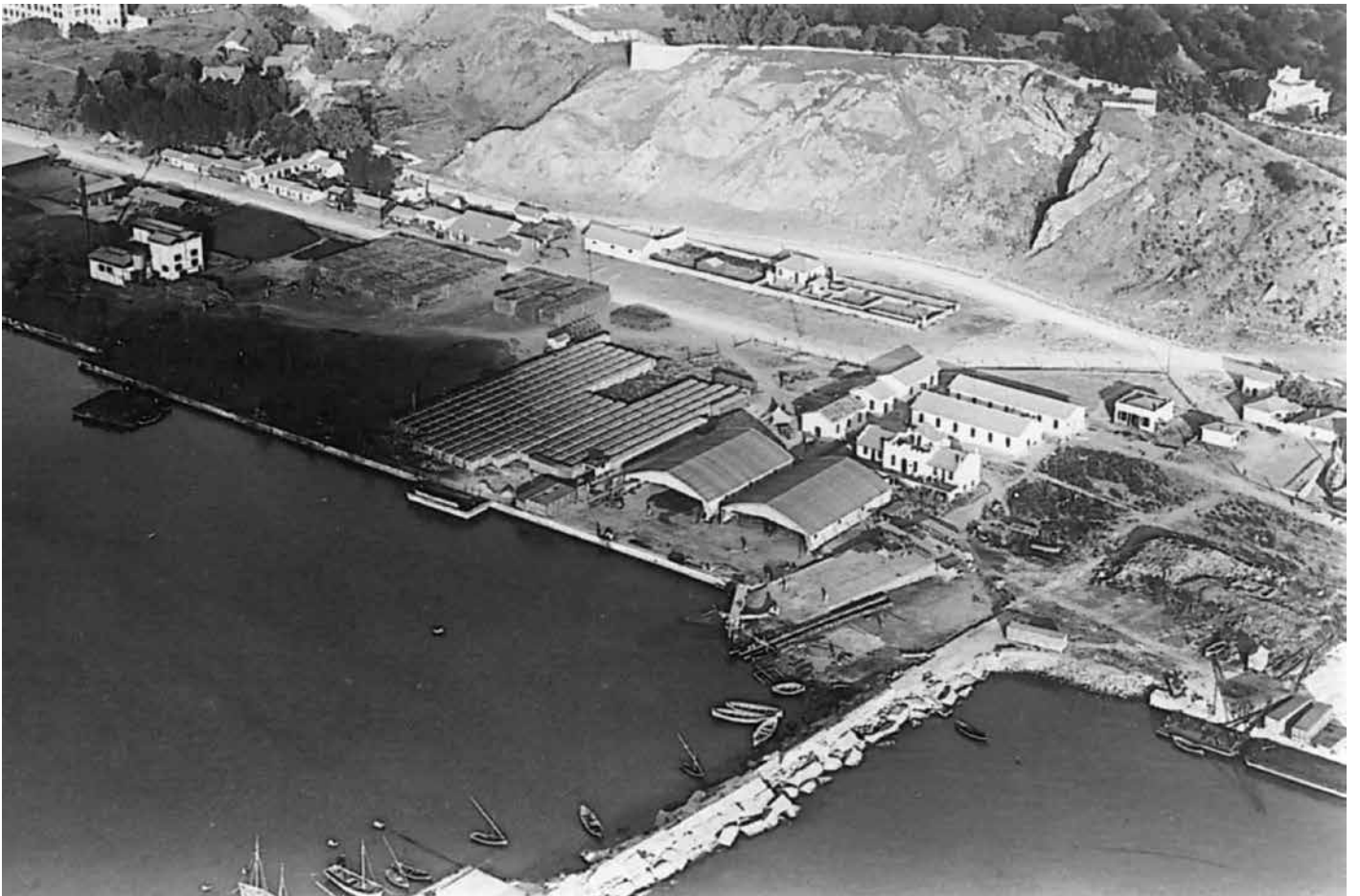


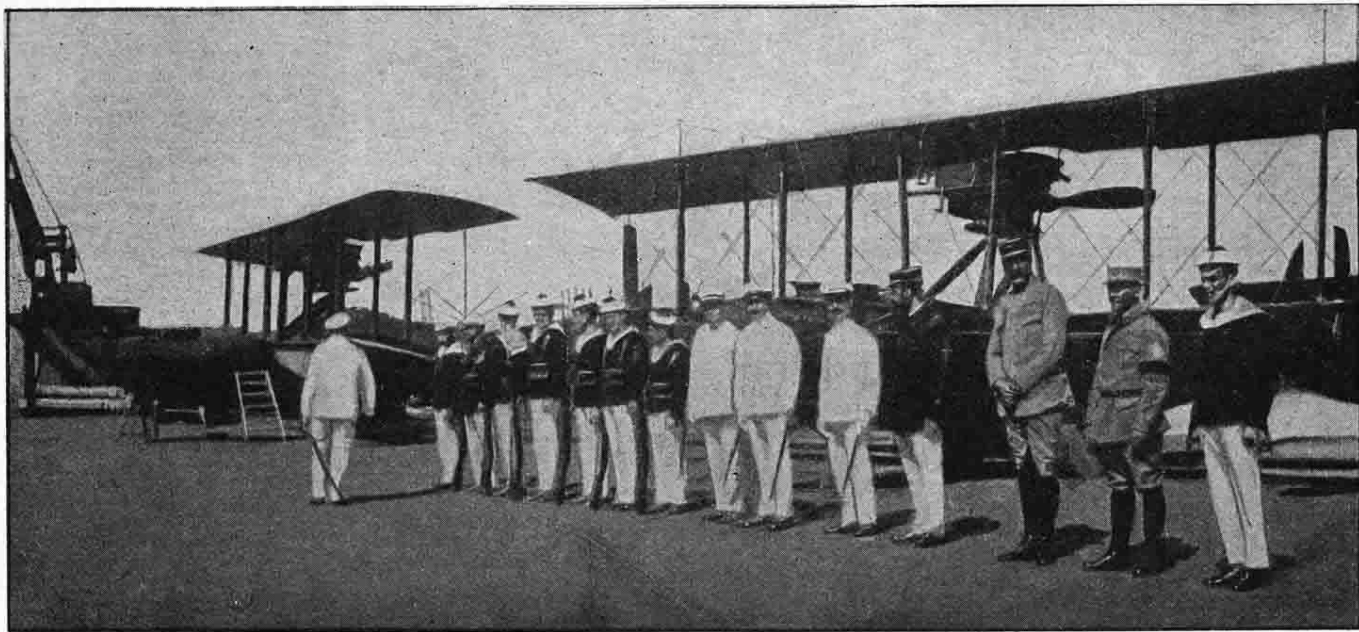
Donnet Dehaut 150 HP Hispano n°1525 du CAM d'Arzew



▲ *Donnet-Denhaut 150 chevaux du centre d'Aviation Maritime de Bône, remarquer le chien*

▼ *Le Centre d'Aviation Maritime de Bône*





REMISE DES RÉCOMPENSES

Les équipages d'hydravions ayant coulé des sous-marins sont rares : il faut une réelle chance pour y parvenir et surtout il serait nécessaire que le gouvernement encourageât l'hydravation plus qu'il ne l'a fait jusqu'ici.

LA MORT DU SOUS-MARIN

C'EST à 200 kilomètres à l'est d'Alger, à 40 kilomètres au nord de la côte, sur la Méditerranée calme et limpide. Sous le soleil, un convoi de cargos lourdement chargés se hâte vers les ports de France. A quelques kilomètres devant lui, coupant sa route, un périscope surgit : c'est le sous-marin, l'ennemi à l'affût.

Équilibré à la densité de l'eau, n'ayant manœuvré que par ses gouvernails sur le courant fourni par ses accus, il vient respirer et se préparer pour l'attaque. Il est très tranquille. A 7 heures du matin la première section d'hydravions algériens l'avait bien signalé, mais maintenant le ciel est libre à l'est et le sort favorise sa chasse.

Tout à coup, venant de l'ouest, à la hauteur de Tipaza et suivant les cercles concentriques laissés par son sillage, il voit venir sur lui, à faible hauteur les hydravions français A-7 et A-8. C'est une surprise. Le sous-marin esquive d'abord un mouvement de défense et veut canonner, puis, se ravisant, se met aussitôt en plongée. Mais son hésitation lui est fatale. L'A-8 (lieutenants Coren et Darchis) l'a survolé, a feint une courte manœuvre, et une bombe est tombée entre le capot et le remous des hélices à deux mètres maximum par tribord arrière; il est blessé: une bombe d'avion, on le sait, détruit une installation électrique dans un rayon de 40 mètres et crève une coque à 15 mètres... Une fusée signal prévient l'A-7;

une bouée lumineuse indique le lieu de la plongée. Précautions superflues: le bouillonnement, l'échappement d'air, la langue traînée opaline due aux acides des accumulateurs, sont témoins irréfutables d'une grave blessure.

Et, naturellement, privé de moteur, de lumière et d'air, ses machines à demi-démolies, le sous-marin après avoir probablement lâché ses plombs de sécurité repaît et veut s'enfuir en naviguant en surface. Il fait ronfler tous ses Diesel et l'air ne lui manque plus; son échappement fume mais alors l'A-7 (caporal Nègre et quartier-maître Capièzclu)

le prend dans son axe de marche et, à la fois, lâche deux bombes sur son avant.

C'est la fin du drame. Le sous-marin pique et disparaît; à la même place, de longs bouillonnements troublent l'eau, une grande tache subsiste seule, le sous-marin a vécu.

Les cargos peuvent passer désormais, la route est libre; des villes de France devront à nos hydravions une vie plus facile qu'il n'aura pas été trop cher de payer aux aviateurs de deux médailles et de deux croix.

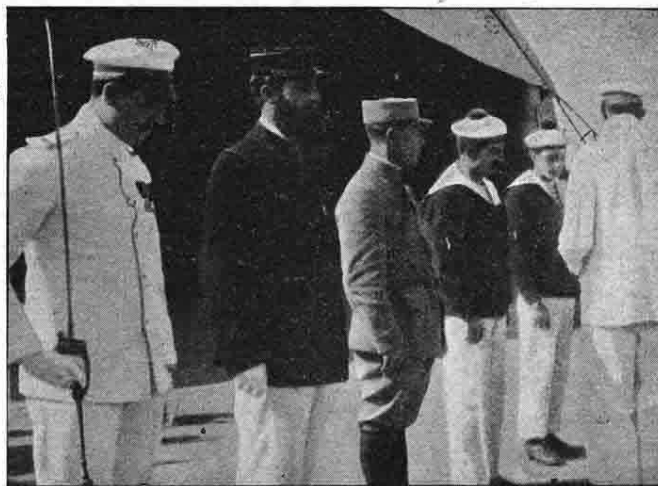
Voici quels furent les motifs des récompenses accordées aux héros de ce succès:

Officiellement depuis le 4 juin 1917 ont été inscrits pour chevaliers de la Légion d'Honneur le lieutenant Léopold Coren et l'enseigne de vaisseau Darchis de Lantier, pilote et observateur de l'hydravion A-8. « Le 7 mai 1917 ont attaqué avec succès un sous-marin ennemi. »

« M. Darchis de Lantier (Marie-Charles-Eugène - Edouard) enseigne de vaisseau de 1^{re} classe: officier observateur à bord de l'hydravion A 8. Excellent officier observateur, énergique et courageux; le 7 mai 1917 a attaqué avec succès à coups de bombes un sous-marin ennemi. »

« M. Coren (Léopold), sous-lieutenant pilote de l'hydravion A-8; excellent pilote, d'une énergie et d'un dévouement remarquables; le 7 mai 1917, a attaqué avec succès un sous-marin ennemi. »

G. V.



VAINQUEURS D'UN SOUS-MARIN

Deux équipages d'hydravions d'Alger ont réussi à triompher d'un sous-marin. De gauche à droite: l'enseigne Darchis de Lantier, observateur le lieutenant Coren, pilote, le sergent Nègre, pilote, le quartier-maître Capièzclu, bombardier.

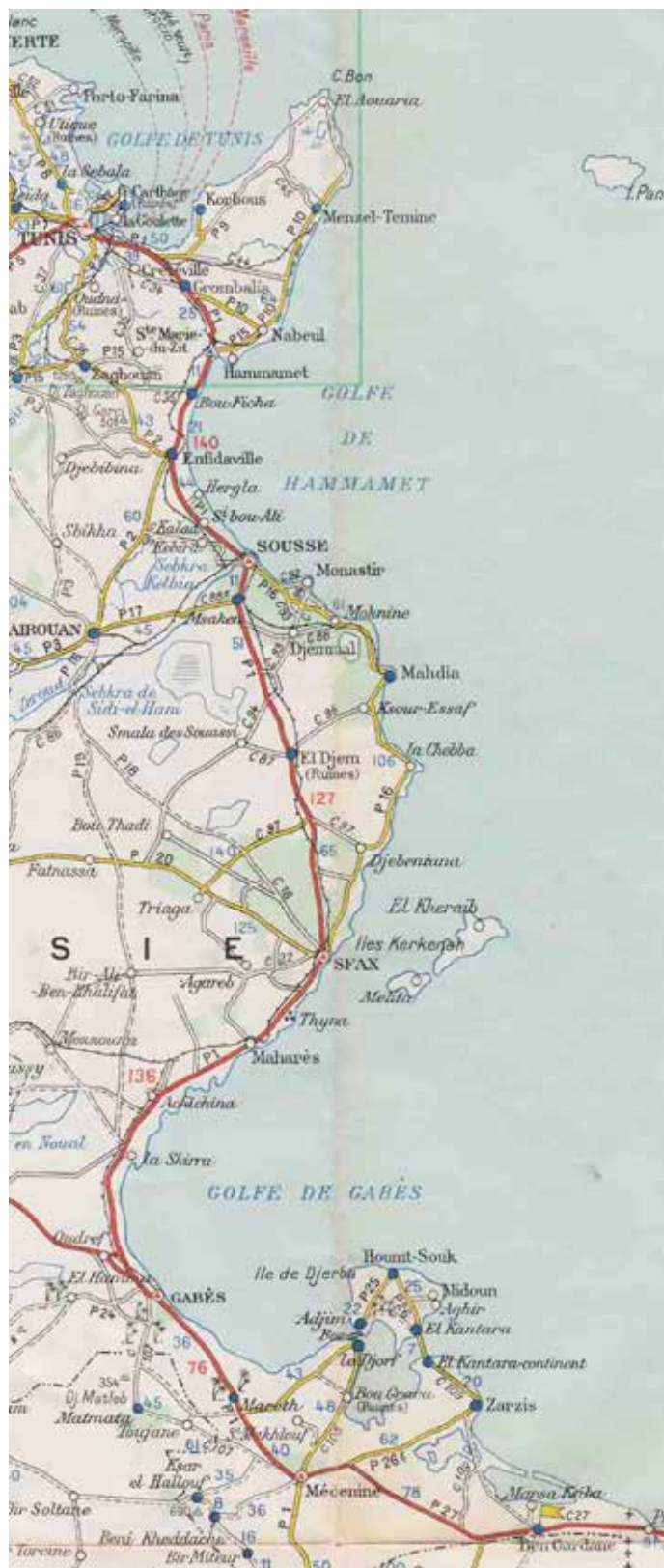
Guerre sur mer en Tunisie

Début 1917, la côte tunisienne est infestée de sous-marins allemands qui ont pris l'habitude de venir au repos sur la côte orientale d'où ils peuvent rapidement rejoindre la route des convois entre Gibraltar et Bizerte, Malte ou Salonique. À plusieurs reprises, ils ont attaqué à la grenade incendiaire les flottilles de pêcheurs d'éponge, en envoyant par le fond le matériel, les scaphandres et les pompes. Une autre fois, ils ont attaqué au canon le port de Mahdia. Le *Verdun*, chargé de phosphate à Sfax est coulé au large des îles Kerkenna.

La Marine de défense côtière ne dispose que de quelques torpilleurs et vedettes tout à fait insuffisants pour surveiller l'important secteur. Les pêcheurs n'osent plus s'éloigner du rivage et le poisson, principale nourriture de la population, se fait rare. L'économie se ressent également de l'action des sous-marins, les felouques des pêcheurs d'éponges ne sortent plus et les importantes conserveries de thon marchent au ralenti.

Les escadrilles de Tunisie participent également à la défense côtière mais, avec leurs avions terrestres, les reconnaissances maritimes ne vont pas sans risques. Début 1917, l'Aviation Militaire reçoit un bimoteur Caudron G.4 alors qu'une flottille de pêcheurs d'éponge vient juste d'être détruite au large de Gabès. Le lieutenant Cottureau, qui a utilisé le G.4 sur le front méropolitain, avait suggéré au commandant Maxime de Lafargue d'utiliser cet avion pour la chasse aux sous-marins. Le résident général Alapetite et de Witasse, consul de France à Tunis, demandent alors à la Marine l'autorisation, pour l'aviation terrestre, d'intervenir dans un domaine qui n'est pas le sien. L'amiral Guépratte accepte aussitôt et une coordination de renseignement et d'attaque est mise en place avec le Poste de combat de Sfax.

Les hangars Bessonneau et les pièces de rechange arrivent à Sfax et à Mahdia et les escadrilles terrestres sont prêtes à fonctionner avec les avions terrestres monomoteurs Nieuport et bimoteurs Caudron G.4. Il s'agit alors d'une des premières utilisations de bimoteurs terrestres sur la mer. Les escadrilles C 543 et C 544 installées respectivement à Sfax et Mahdia, dotées de neuf Caudron G.4 et G.6 armés de mitrailleuses Colt, plus quatre autres appareils en réserve, commandées par le



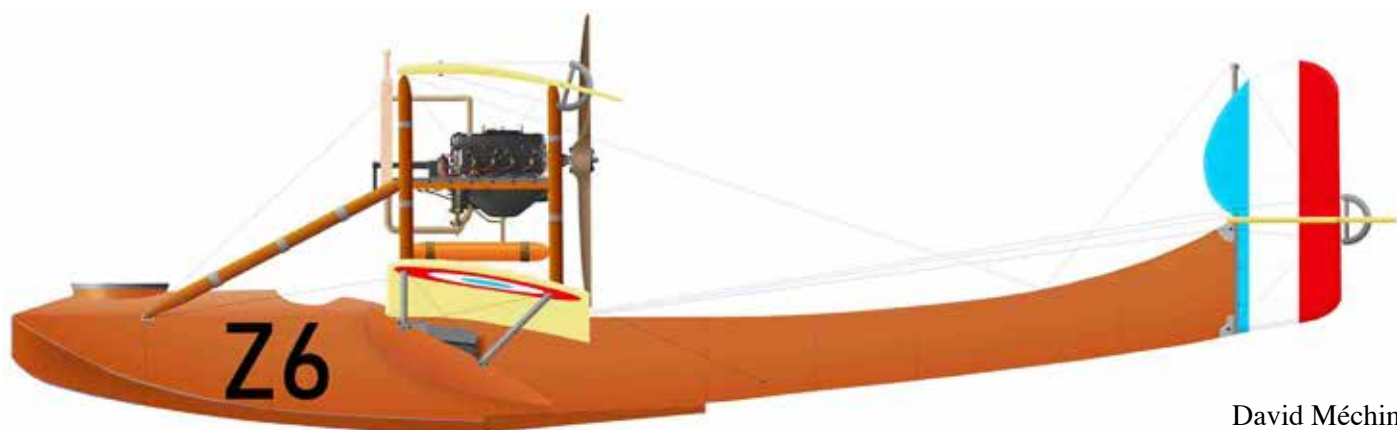
La côte orientale de la Tunisie

capitaine Marc Limasset, pilotes : Édouard le Mounier, sergents Manuel Fay, Alphone Chagniat, Sylvain Porre, Arcade Tavernier et Élie Valensi. Elle dépend du parc d'aviation de Gabès et assure des patrouilles sur une vaste zone côtière allant du parallèle de Sfax jusqu'à la frontière de Libye, en s'appuyant sur des points de ravitaillement à Gabès et Zarzis. Elle réalisera ses patrouilles sans rencontrer le moindre U-Boot ni subir de pertes durant ses huit mois d'existence.

L'organisation de la surveillance est assurée par un poste d'écoute TSF permettant d'entendre les rapports des sous-marins avec Kiel ou Pola. Les messages codés sont évidemment incompréhensibles, mais l'intensité des communications donne une indication d'activité et de distance. Les SOS des convois permettent également de situer avec précision la position des sous-marins. Le début des opérations est marqué par un accident tragique : en juillet 1917, le lieutenant Le Mounier, commandant l'escadrille de Mahdia, part à bord d'un Nieuport biplace ayant pour passager le Lieutenant Champion en vue d'une reconnaissance au-delà des îles Kutiath. À une trentaine de kilomètres des côtes, une salade de bielles arrête le moteur. Le Mounier parvient à poser l'avion non loin d'une barque de pêcheurs. Très bon nageur, Le Mounier se déshabille et nage vers les pêcheurs en laissant Champion cramponné au Nieuport qui flotte encore. Mais les pêcheurs mettent la voile et s'enfuient. Quand Le Mounier revient vers l'avion, celui-ci achève de couler et le malheureux Champion a disparu. Alors commence pour l'aviateur survivant une épopée terrible, athlète puissant et très entraîné, Le Mounier va lutter durant six heures pour regagner la côte. Il sera retrouvé sur le rivage, non loin de Sousse. Le soleil avait mis à vif la peau du cou, des épaules, des bras. Devenu pilote réceptionnaire à Villacoublay, il sera victime d'un accident au lendemain de l'Armistice.

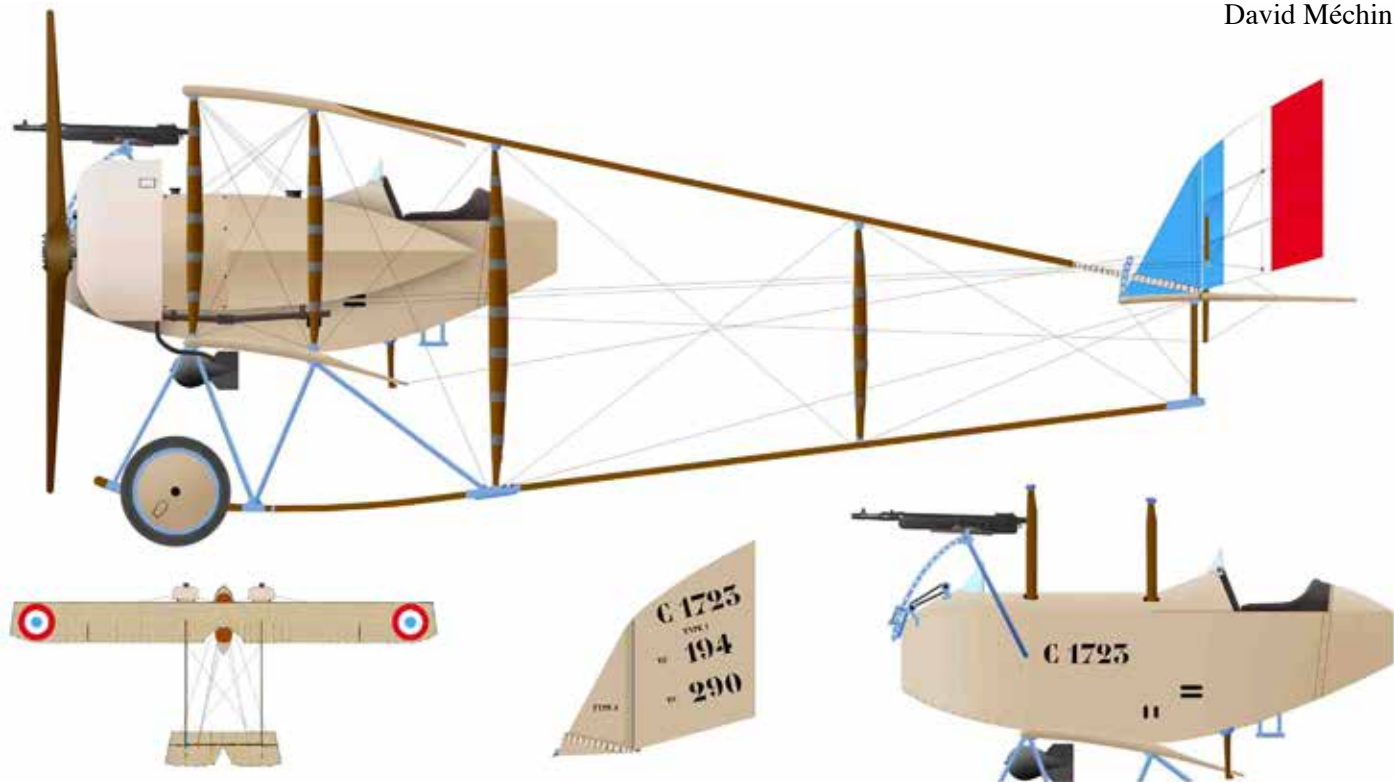
Le 8 août, un premier sous-marin est surpris en surface à 35 kilomètres en mer par l'équipage adjudant Marfaing et sergent Traponier. Le sous-marin disparaît aussitôt et ne sera pas retrouvé malgré les 27 sorties et les 3 000 kilomètres effectués par les avions en 36 heures. Le 18 septembre 1917, un Caudron G.4, équipage lieutenant André Bellot (commandant l'escadrille) et maréchal des logis Jacques Allard, attaque au large de La Schebba un sous-marin navigant en surface. Trois obus sont lancés à la main, un membre d'équipage allemand est blessé. Un projectile semble toucher le sous-marin au moment où il plonge. C'est le U-94, parti de Catane le 11 septembre et revenu à sa base le 27, et qui était resté plus de 48 heures sans donner de nouvelles.

Début 1918, les escadrilles sont dotées de bombes anglaises de 45 kilos plus efficaces que les projectiles lancés à la main mais qui ne permettront pas non plus de mettre un sous-marin au score des escadrilles tunisiennes, car la Marine allemande se tiendra désormais prudemment éloignée des côtes tunisiennes. Les pêcheurs reprendront leurs occupations et les cargos pourront venir de nouveau à Sfax sans danger.



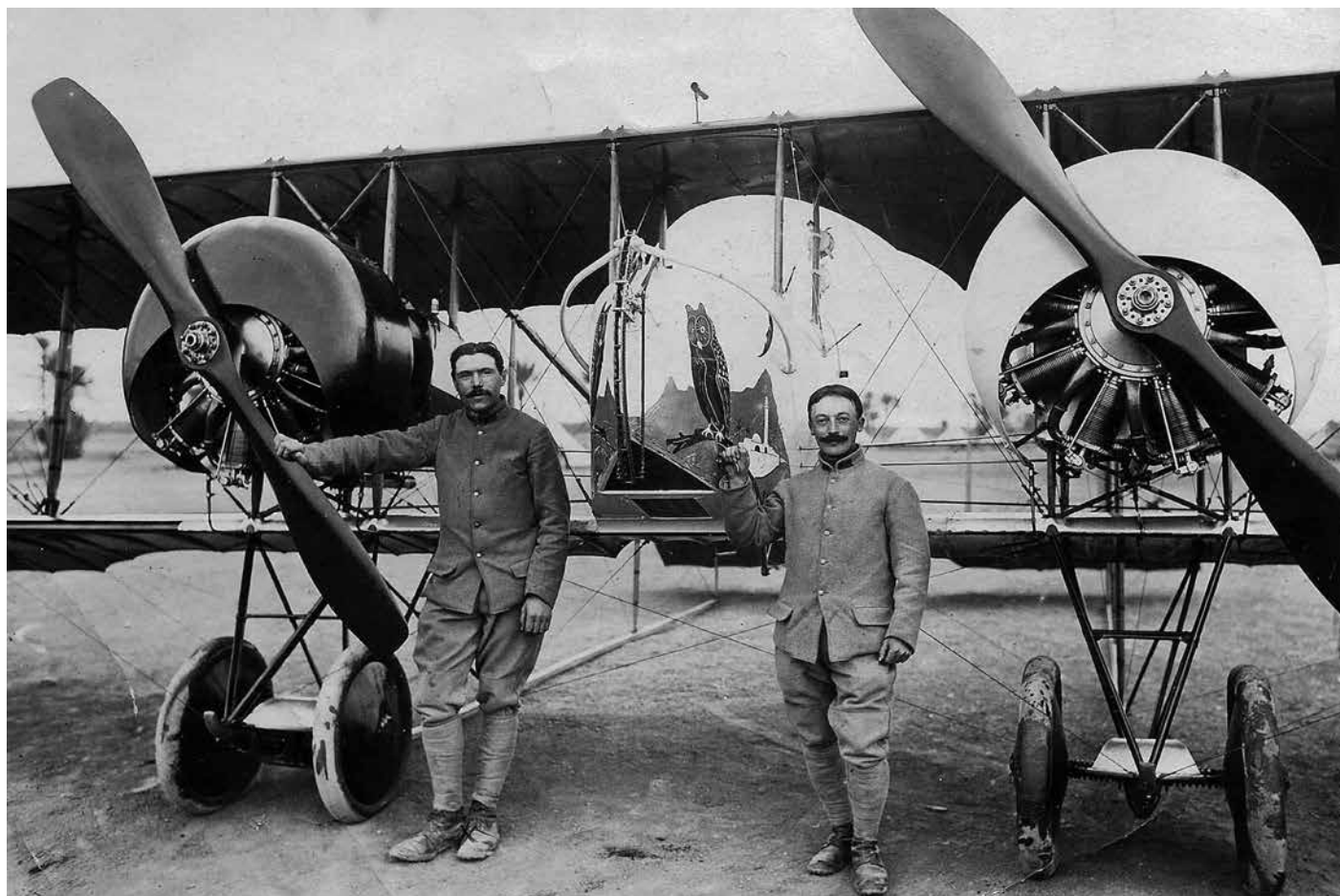
David Méchin

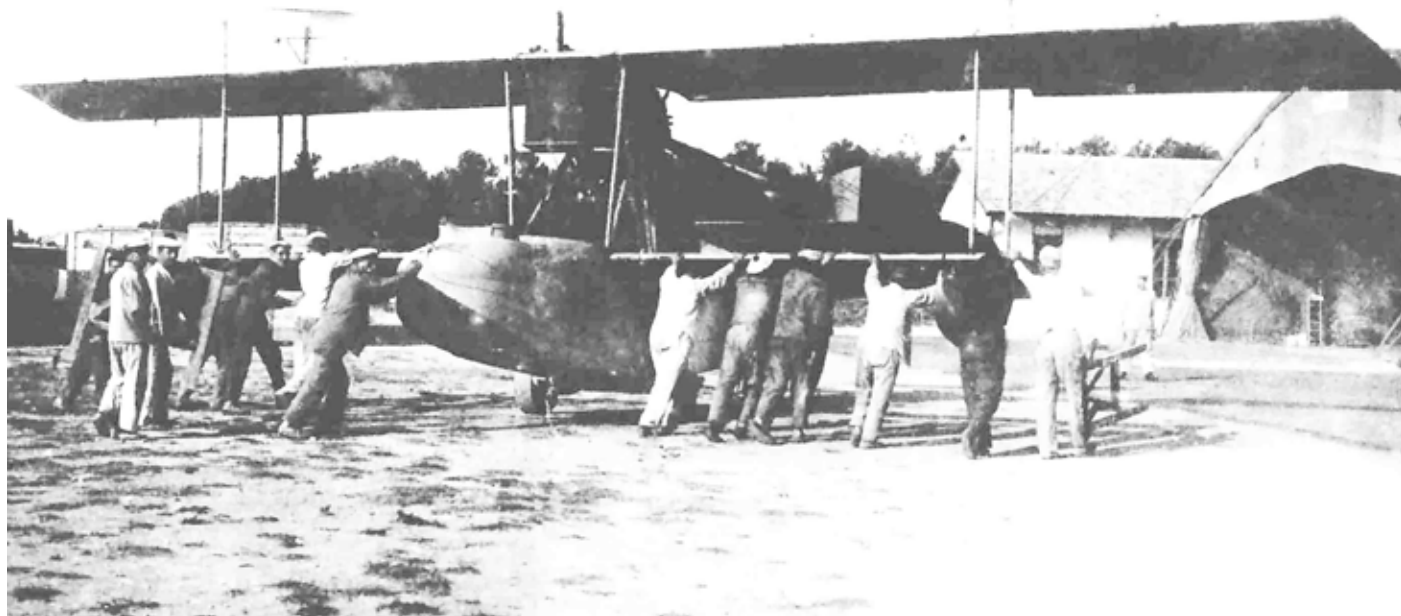
Tellier n°27 du CAM de Bizerte



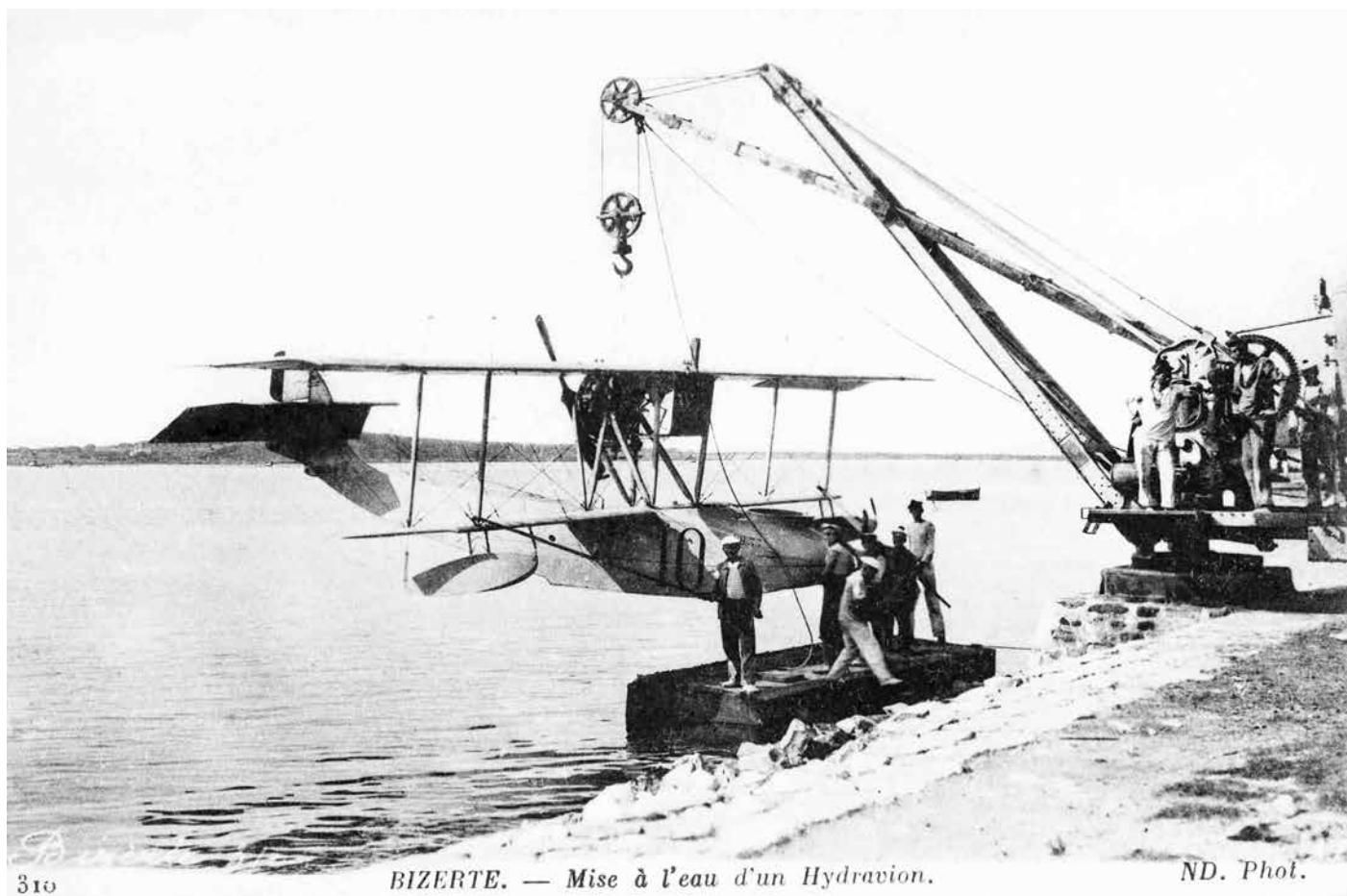
▲ Caudron G.4 n°1723 de l'escadrille 489 à Mazagran

▼ Caudron G.4 à Biskra, des Caudron G.4 identiques seront mis à la disposition de la Marine à Sfax





▲ ▼ *Activités aériennes à Bizerte*



310

BIZERTE. — *Mise à l'eau d'un Hydravion.*

ND. Phot.

UNE PANNE EN PLEINE MER

TOUS les drames de l'air ne se déroulent pas au-dessus des tranchées allemandes. Il en est qui ont pour théâtre les coins de ciel les plus inattendus. Aucun ne dépasse en lente horreur et en lutte tragique contre la mort celui que vécut le 10 octobre dernier le lieutenant Le Mounier, au large de la côte tunisienne.

Lui-même ne peut y songer sans émotion, et — comme il le raconte dans une lettre intime — « si depuis le début de la guerre aussi bien dans l'aviation que dans l'infanterie j'ai vu souvent la mort de très près, jamais je ne l'ai côtoyée dans des conditions aussi épouvantables et pendant aussi longtemps. » Certes le vaillant pilote qui fut blessé deux fois dans les tranchées et deux fois en avion, et qui fut récompensé de trois citations et de la Croix de la Légion d'Honneur est de ceux dont le témoignage peut compter.

Voici l'aventure, vécue dans les secteurs de défense côtière de l'extrême-sud tunisien. Il y a quelques semaines, vers midi, un télégramme parvenait au centre, comme à toutes les bases de la côte, annonçant qu'un sous-marin avait été aperçu vers La Chefia, petit port tunisien. Bien que n'ayant pas d'appareil de reconnaissance en mer, — les bi-moteurs étant seuls autorisés au service au large, — le lieutenant Le Mounier partit sur son biplace Nieuport à la recherche du sous-marin. Après-midi de chasse infructueuse, et patrouille de près de trois heures sans avoir rencontré le corsaire.

Le lendemain, au petit jour, nouveau départ. Certes, il est avéré que les excursions au large, en avion de chasse à un seul moteur, sont une folle imprudence, puisque la moindre panne entraîne une catastrophe irrémédiable. A cela Le Mounier ne songe même pas ; il y a quelque part le long de la côte un sous-marin, et la seule chose qui compte, c'est cet ennemi, qui fait la guerre en lâche, et il s'agit de le découvrir. C'est le mercredi ; il est 6 h. 15 du matin. Le Mounier emmène sur sa demande, à bord de son Nieuport biplace le sous-lieutenant Champion comme observateur. Après une demi-heure de patrouille, alors que l'avion se trouvait à 2.500 mètres d'altitude, cri de joie. A vingt-cinq kilomètres de la côte, par le nord des îles Kuriat, voici qu'apparaît une tache noire sur la mer, ayant tout de la silhouette d'un sous-marin. Piquer sur elle et perdre de la hauteur pour mieux repérer le sous-marin, c'est l'immédiate manœuvre. Hélas, la joie ne devait pas durer longtemps. Un choc violent, sou-

dain, secoue l'appareil. Les bielles du moteur viennent de se rompre ; c'est la panne sèche à douze milles marins (22 kilomètres environ) de la côte. L'avion à ce moment est à 1.800 mètres d'altitude. Il n'y a rien à faire pour espérer atteindre la terre. Un avion de chasse à faible voilure, dès qu'il est privé de son moteur, descend en mauvais planeur. En outre un fort vent debout empêche de gagner vers la côte en se laissant porter. Enfin, pas de ceintures de sauvetage. Leur encombrement ne saurait trouver place dans une carlingue d'avion de chasse qui, au reste, a comme consigne



LE LIEUTENANT LE MOUNIER

Héros de ce récit dramatique : tombé à la mer dans une chasse au sous-marin, son compagnon fut noyé et lui dut faire 12 milles à la nage.

de ne pas s'éloigner à plus de cinq kilomètres de terre.

Avec beaucoup de difficulté, Le Mounier réussit à se poser sur l'eau sans capoter, à 16 kilomètres de la côte, en pleine solitude du large où aucun secours — c'est une certitude pour qui vient de descendre des nues sur la mer — ne saurait lui venir. Sans perdre une seconde les deux officiers se dépouillent de leurs vêtements et, complètement nus, se tiennent prêts à tenter à la nage l'in-vraisemblable traversée. Leur Nieuport avait touché l'eau à 7 heures. A 7 h. 15 il coulait et les deux passagers commen-

çaient à nager dans la direction de Sousse sans aucun espoir de se sauver, car il leur fallait, sans aucune bouée, sans aucune barque à l'horizon, nager 16 kilomètres en mer.

Le lieutenant Champion, excellent nageur mais à court d'entraînement, ressentit le premier la fatigue. Il en fit part à son compagnon au moment où celui-ci croyait apercevoir une barque de pêche dans le lointain. Il conseilla à Champion de rester sur place en ménageant ses forces tandis qu'il essaierait de rejoindre la barque qui reviendrait lui porter secours.

Hélas, la barque s'éloigna de plus en plus. De guerre lasse Le Mounier dut renoncer à l'atteindre. Il revint vers son compagnon qu'il eut la douleur de voir couler sous ses yeux.

Le découragement l'avait pris. Le sort de son ami n'allait-il pas, inévitablement, devenir le sien, après une agonie plus longue et plus cruelle par sa durée. La défaillance ne dura pas. Evoquant tous ceux qui lui étaient chers, tout ce qui faisait sa joie de vivre, il réagit et continua seul, dans l'attente continuelle d'un épouement physique qu'il prévoyait prochain. Par plusieurs fois des crampes le prirent. Il eut à faire, avec une obstination farouche, des efforts surhumains.

Enfin, après des heures, l'entrée du port de Sousse fut en vue. Son énergie se trouva décuplée, mais les difficultés à ce moment furent plus atroces encore. Les courants marins lui barraient la route et semblaient devoir à chaque effort le rejeter au large. Faisant preuve, pendant plus d'une heure d'une lutte terrible de l'énergie qu'il avait bien souvent témoignée sur le front français, le lieutenant Le Mounier réussit enfin à franchir les courants en nageant sous l'eau jusqu'à cinq cents mètres des passes.

Une barque le recueillit complètement épuisé à midi vingt.

Le Mounier, qui avait nagé plus de cinq heures, fut transporté à l'infirmerie de l'aviation maritime où on dut lui faire des piqûres d'huile camphrée pour rétablir la circulation du sang presque arrêtée. Courbaturé, brûlé par le soleil et le séjour prolongé dans l'eau de mer qui avait fait naître une otite à peine guérie, Le Mounier après un traitement rapide est à nouveau prêt à affronter les risques de la chasse aux sous-marins.

Cette aventure tragique, si différente dans ses péripéties des faits d'armes habituels de notre aviation de guerre ne nous raconte-t-elle pas avec éloquence tout le mépris du danger dont font preuve les héros inconnus de notre aviation maritime ?

JEAN DAÇAY.

Les rescapés du miracle

(d'après *Survivants prodigieux* de Paul Chack)

Les patrouilles maritimes sur ces hydravions fragiles, au moteur capricieux, ne sont pas sans risques. Le samedi 12 janvier 1918, le maître-pilote Guerin et l'enseigne de vaisseau Richer partent de Bône à 13 heures. Une heure et demie après, à 75 km au nord du cap Fer, le moteur rend l'âme avec deux bielles au travers du carter. Richer amerri normalement malgré une grosse houle du sud-ouest. Le pilote d'accompagnement, Pauly, veut se poser, mais Richer et Guerin font le signal de convention : *N'amerrissez pas, allez chercher du secours, mer mauvaise*. L'ancre flottante est mouillée et deux pigeons voyageurs sont libérés porteurs d'un message indiquant la position et la dérive approximative. À bord, les naufragés prennent leurs dispositions, jettent les bombes à la mer et scrutent l'horizon où le mauvais temps se dessine.

Vers 19 heures, les projecteurs d'un patrouilleur balayaient la mer à 4 ou 5 km et s'arrêtent sur l'épave. Des fusées de détresse sont lancées mais des coups de canon leur répondent, ayant sans doute été pris pour un sous-marin en maraude, les aviateurs n'insistent pas. Dans la nuit, des lueurs rouges et vertes éclatent dans le sud-est, venues des vedettes parties à la recherche des naufragés qui tirent leurs dernières fusées, sauf une. Hélas sans succès !

Les deux infortunés ont maintenant à lutter contre une mer démontée. L'orin de l'ancre flottante se brise et le panier à pigeons sert d'ancre de fortune. Le flotteur gauche se remplit d'eau, il faut alors percer le droit afin de rétablir l'équilibre de l'hydravion qui se maintient difficilement face à la lame, malgré les manœuvres constantes de Guerin. Avec sa veste en cuir, Richer bouche un trou à l'avant de la coque qui se remplit d'eau. L'équipage se restaure avec les seules vivres : Une boîte de corned-beef et trois biscuits. Un grain violent, à 2 heures du matin, fait vibrer toute la structure. L'ancre flottante se casse une fois de plus tandis que le stabilisateur et un aileron se faussent. Une nouvelle ancre flottante est improvisée avec les coussins, les outils et les boîtes de fusées, le tout est mis au bout de l'antenne radio.

À 6 heures du matin, le vent tourne à l'ouest et l'appareil, debout au vent, reçoit les lames de travers. Les plans s'engagent successivement et l'aile droite se déchire. Guerin, crispé aux commandes, voit Richer courant d'une aile à l'autre pour maintenir l'équilibre de l'appareil qui se délabre.

À midi, la bise mollit et la mer devient moins forte. L'espoir renaît : Au nord-est, à 50 km environ, une côte abrupte apparaît, Guerin croit reconnaître le cap Spartivento, en Sardaigne. Mais l'épave dérive maintenant vers le sud-est. Mourant de soif, les naufragés tentent de boire l'eau de refroidissement du moteur qui empest l'huile de ricin et l'essence.

Le mardi à 6 heures, nouvel espoir, l'île de la Galite, à 45 km au nord de la Tunisie, apparaît dans le sud-ouest. Il faut essayer de remettre le moteur en marche afin d'atteindre la côte. Le carter est démonté, les bielles cassées sont isolées, et le moteur repart dans un bruit infernal en tombant morceau par morceau. À 10 heures, il s'arrête définitivement et la vigie de la Galite ne voit toujours rien malgré la mise à feu d'une fusée de signalisation de sous-marin qui dégage une énorme fumée noire manquant d'asphyxier les deux hommes. L'état de faiblesse des naufragés les empêche de parcourir à la nage les 4 km qui les séparent de l'île. Le vent fait alors dériver l'épave vers Bizerte et la quatrième nuit commence à tomber, éclairée par le phare du cap Serrat. Des brûlots sont allumés avec le reste d'essence.

À 19 heures, des feux apparaissent et un bruit de moteur se fait entendre. Richer lance la dernière fusée. Après 80 heures de dérive, l'équipage est recueilli par une vedette qui prend l'hydravion en remorque jusqu'à Bône qui est atteint le 16 janvier à 9 heures.

Les dirigeables de la Marine

Le faible rayon d'action des hydravions laissait les convois sans protection sur la plus grande partie de leurs parcours et la nécessité d'une couverture aérienne a amené la Marine à développer l'utilisation des dirigeables.

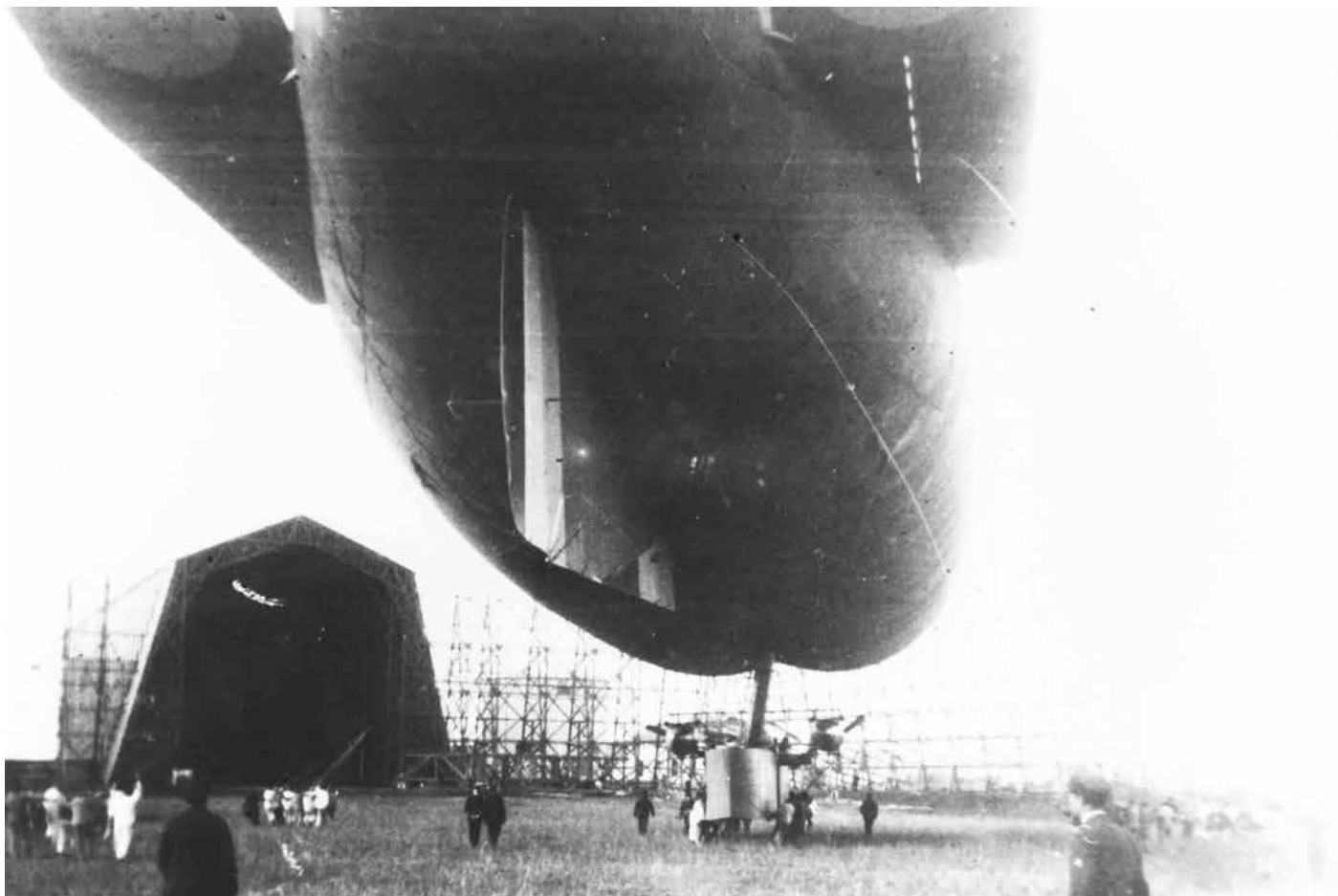
En octobre 1917, les installations provisoires des Centres de Baraki (Alger) et de La Sénia (Oran) sont terminées et prêtes à recevoir des dirigeables (hangar de 150 m de long, 20 mètres de large et 22 mètres de hauteur à Baraki, avec un avant-port de 140 mètres de long pour 110 mètres de large). La construction d'un avant-port à Bône est entreprise, puis suspendue.

Le problème se pose alors de savoir s'il faut envoyer les dirigeables sur l'Algérie par la voie des airs (solution risquée) ou démontés et emballés par voie de terre et de mer (solution longue et onéreuse).

La solution du convoyage par air est adoptée, alors qu'à l'époque les patrouilles de dirigeables ne duraient qu'une dizaine d'heures, en ne s'éloignant jamais à plus de 100 ou 200 miles des côtes. Le Ministère approuve, le 18 octobre 1917, les propositions du Service de l'Aviation Maritime concernant ce déplacement. Les dirigeables sont construits à Paris (Issy-les-Moulineaux et Saint-Cyr) et doivent rallier Alger après une escale à Aubagne ; un terrain de secours convenablement aménagé est prévu à Lyon-Bron. Baraki devient le port d'arrivée chargé d'équiper La Sénia et Sidi-Ahmed (Bizerte). L'itinéraire d'Aubagne à Baraki passe par le cap Creus, le cap San-Sebastien et le canal de Minorque. Cinq patrouilleurs marchant au moins à 14 nœuds sont échelonnés sur le parcours ; les communications radio devant être assurées entre les dirigeables et les stations terrestres existantes. Toutes les dispositions ayant été soigneusement arrêtées, les dirigeables Astra-Torrès AT2, AT3, AT7, AT8 et Zodiac ZD1, ZD2 et ZD5 entreprennent la traversée en plein hiver avec un équipage renforcé et un approvisionnement en combustible important. La prudence est nécessaire car, en mai 1916, un dirigeable avait été détruit par un incendie au large de la Sardaigne au cours d'une tentative de traversée Saint-Raphaël - Bizerte.



17 novembre 1917 - Arrivée à Baraki de l'AT6 après la première traversée de la Méditerranée



▲ *L'AT6 au sol à Baraki*

▼ *Le dirigeable AT7 à La Sénia en juin 1918*



Les traversées de la Méditerranée

Le dirigeable Astra-Torrès AT6, commandé par l'enseigne de vaisseau Denoix, second : enseigne de vaisseau Roustan, relie pour la première fois par voie aérienne la métropole à l'Algérie.

Le 17 novembre 1917, à 3 heures 55, le dirigeable Astra-Torrès AT6, arrivé depuis le 4 novembre à Aubagne, prend l'air avec 1 470 litres d'essence et 170 litres d'huile lui donnant une autonomie de 23 heures. Outre les deux officiers, l'équipage comprend un sous-officier pilote, un mécanicien et un radio. Mil cent vingt kilos comprenant le lest, huit bombes et les bagages composent la charge utile. Un mistral de 18 mètres-seconde favorise le vol jusqu'aux îles Baléares passées à 9 heures 30 à 600 mètres d'altitude par un temps beau et chaud. À midi, le point est fait par radiogoniométrie, l'AT6 est à 100 miles au nord-est d'Alger et fait route au sud-ouest vers Alger à 800 mètres d'altitude. À 13 heures 10, la terre est en vue dans le lointain brumeux. À 13 heures 20, la petite île Aguetti, au cap Matifou, est identifiée. À 13 heures 45 Alger est survolé et Baraki est atteint sans incident à 14 heures 10. Il reste encore 870 litres d'essence dans le dirigeable.

Il aura donc suffi de 10 heures 35, y compris les manœuvres de départ et d'atterrissage, pour franchir les 435 miles d'Aubagne à Baraki. La distance Marseille - Alger a été parcourue en 9 heures 30, soit à la vitesse moyenne de 46 nœuds (86 km/h). L'AT6 sera, par la suite, commandé par l'enseigne de vaisseau Plempain.

Les autres dirigeables suivront dans l'ordre suivant :

AT8, commandant Ducasse le 24 décembre 1917, en 10 heures 19

ZD1, commandant Faucon, le 30 janvier 1918, en 13 heures 10 (pilotes : EV Benacet Jouglard)

ZD2, commandant Byasson, le 9 février 1918, en 14 heures 30 (pilotes : EV David et Sgt Noyere)

AT3, commandant Ballot, le 29 mars 1918, en 17 heures 30

AT7, commandant Convents, le 2 mai 1918, en 15 heures 25

AT2, commandant Mercier, le 26 juin 1918, en 12 heures 05

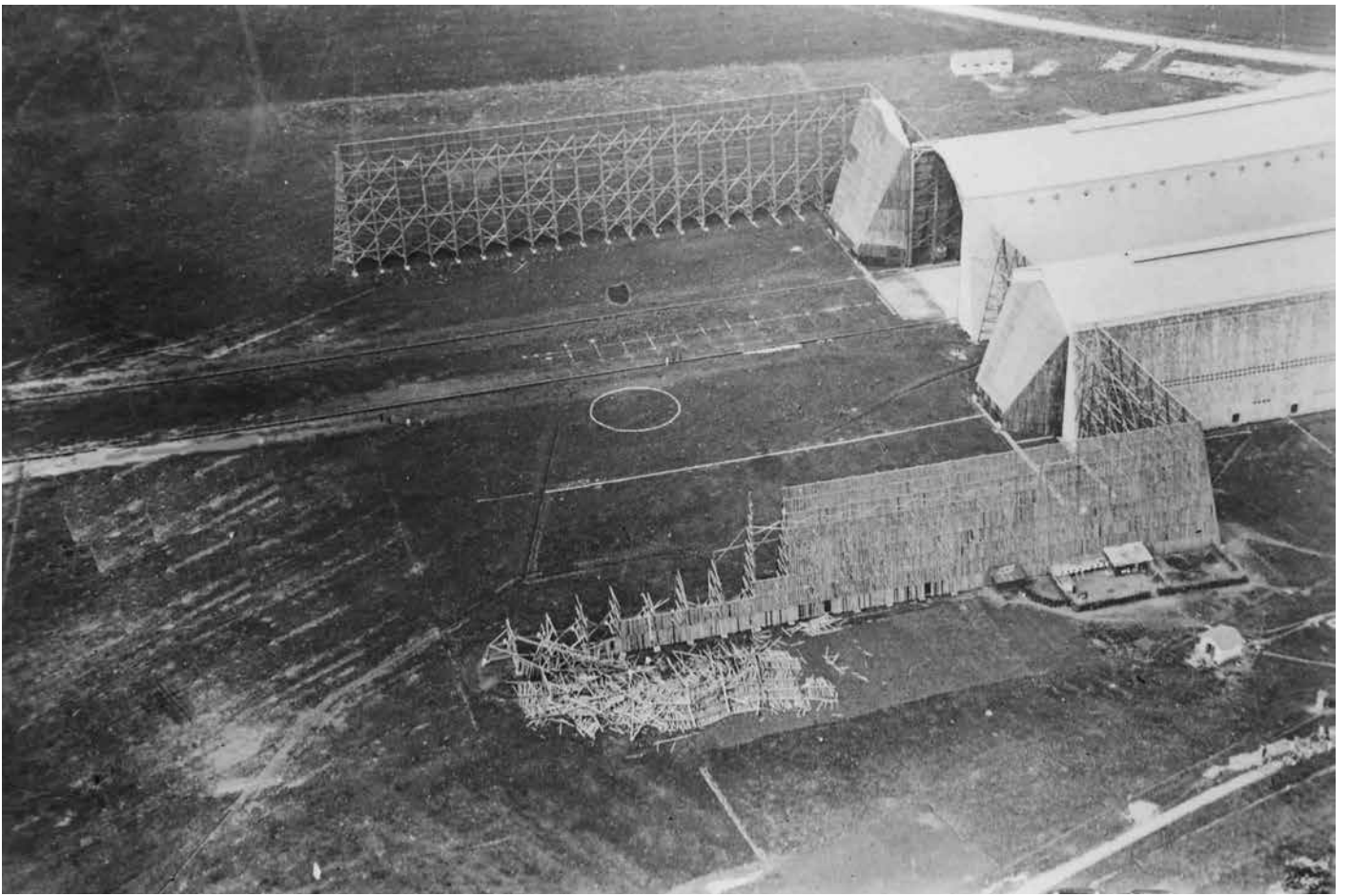
ZD5, commandant Cordin, le 25 juillet 1918, en 12 heures 05

Toutes ces traversées ont été effectuées sans encombre. L'AT3 cependant, surpris par un fort vent d'ouest, a rejoint directement Sidi-Ahmed, son port d'attache, sans être passé en vue d'Alger. Il ne lui restait que 55 litres d'essence à l'arrivée.

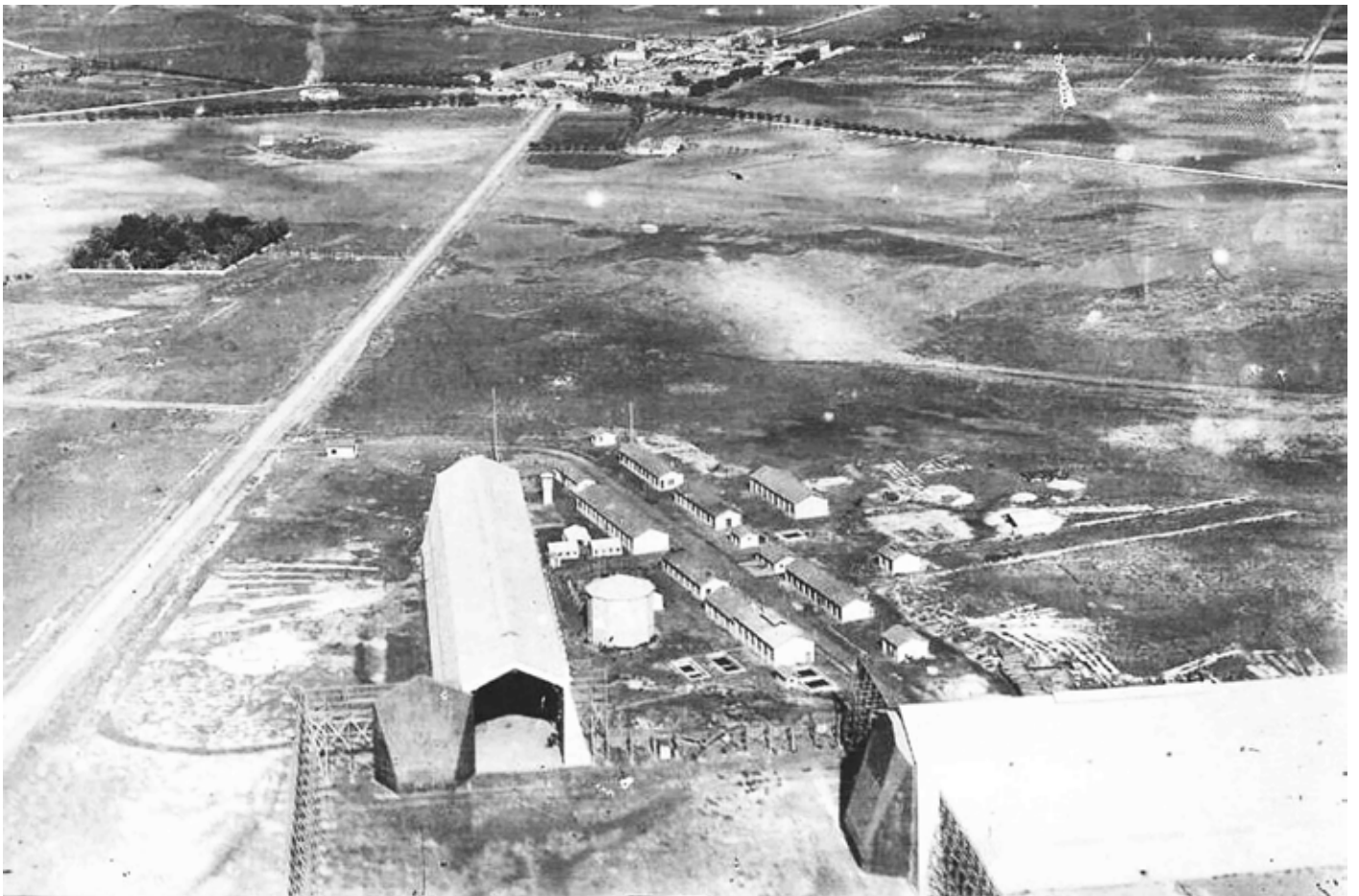
Dès leur mise en service, les dirigeables entreprennent de nombreuses patrouilles de protection de convois qui les mènent fréquemment dans les parages des Baléares et de la Sardaigne. L'AT8 devait sombrer quelque temps après son arrivée, entraînant la mort de trois des cinq membres d'équipage.

Baraki, commandé par le lieutenant de vaisseau Renon depuis le 24 juin 1916, dispose de trois Astra-Torrès et La Sénia de deux Zodiac et deux Astra-Torrès. Parmi les pilotes se trouvent les enseignes de vaisseau Popieul et Bouye. Le gaz est fourni par la Compagnie algérienne de gaz comprimé. Un deuxième hangar est réceptionné le 10 octobre 1919 de 150 mètres de long, 20 mètres de large et 28 mètres de haut. La Sénia est commandé par le lieutenant de vaisseau Leygue, à compter du 12 juillet 1917.

Le rôle des dirigeables est double : d'une part la recherche et le bombardement des sous-marins et la destruction des mines, d'autre part, l'accompagnement et la protection des convois et la recherche des naufragés. Leur grande autonomie (12 à 14 heures) et leur possibilité de s'arrêter en vol et de descendre au niveau de la mer en font le complément des hydravions plus rapides mais moins durables. C'est avant tout une arme défensive car leurs bombes de 55 kilos, leurs



▲ ▼ *Les hangars de dirigeables de La Sénia et les avant-ports*



mitrailleuses et leurs canons sont de peu d'efficacité contre les sous-marins. L'effet moral de leur présence est certain et tout sous-marin repéré est aussitôt signalé aux navires environnants. Seuls restent vulnérables les bateaux isolés et, à partir de la mise en service des dirigeables, aucun convoi n'a été attaqué avec succès par l'ennemi.

Caractéristiques

Astra-Torrès : 8 000 mètres-cubes, longueur : 71 mètres, diamètre : 16 mètres, deux moteurs Renault 150 chevaux, vitesse : 40 nœuds.

Zodiac : 6 200 mètres-cubes, longueur : 72 mètres, diamètre : 13 mètres, deux moteurs Renault 150 chevaux, vitesse : 40 nœuds.

L'équipage habituel d'un dirigeable comprend un officier commandant le ballon, un officier second pilote d'altitude, un quartier-maître pilote de direction, un ou deux mécaniciens et un opérateur radio.

Pour la production de l'hydrogène, le Centre de Baraki possède deux usines Lelarge. Une partie de son approvisionnement est assurée par l'usine électrolytique de la Société algérienne des gaz comprimés. Celle-ci entre en service le 24 juillet 1918, elle fournit alors des tubes qui sont vidés dans le gazomètre du Centre, jusqu'à ce que l'installation d'une canalisation spéciale permette de livrer l'hydrogène par compteur à basse pression.



Accident du 15 juillet 1918 à La Sénia



▲ *Le centre de Baraki avec un dirigeable à l'extérieur. On remarque les avants-ports destinés à protéger le dirigeable du vent pendant l'entrée et la sortie du hangar*

▼ *Pendant la traversée vers Baraki, à bord du 7D-2 le 9 février 1918*





La nacelle d'un Zodiac



313

BAIE PONTY. — Dirigeable survolant l'Amirauté.

JND
Hq.

De la guerre à la paix

L'Après-Guerre



Le général Laperrine

De 1912 à 1918, les avions ont sillonné l'Algérie et la conquête aérienne du Sahara, entamée en silence, se poursuivra dans la paix.

Dès son retour au Sahara, le général Laperrine obtient des résultats spectaculaires et, en juillet 1919, il peut circuler de nouveau sur son territoire entièrement pacifié, il avait donné une deuxième fois le Sahara à la France en utilisant au mieux l'automobile et l'avion.

Muté à la tête de la division d'Alger, il quitte le Sahara le 2 octobre 1919 et il ne devra y revenir, en avion, que pour y trouver la mort le 5 mars 1920.

La guerre est terminée et elle a fait faire des progrès énormes à l'aviation. Avec des équipages valeureux qui ont su compenser la médiocrité du matériel, les escadrilles d'Algérie ont mené leurs missions à bien. Leurs vols exceptionnels sont passés inaperçus dans un monde en guerre.

La conquête du Sahara se poursuivra avec le Breguet 14, puis le Potez 25, qui permettront d'assurer la couverture totale et l'implantation d'une infrastructure qui assurera la sécurité aérienne.

La première traversée aérienne France-Algérie a été effectuée en dirigeable, mais les espoirs fondés sur les plus légers que l'air seront déçus et ce sont les hydravions et les avions terrestres qui assureront les liaisons entre la métropole, ses départements algériens et l'Afrique subsaharienne. L'avion s'assume comme force de dissuasion et comme outil de mise en valeur, le premier courrier aérien a été initié par les militaires, mais la suite sera assurée par des avions de plus en plus performants et sur des distances de plus en plus grandes. L'aviation sanitaire assurera la survie de nombreux civils et militaires et l'Algérie, Terre d'Envol, connaîtra une intense activité aérienne.

Bibliographie

- BEJUI Dominique et Pascal - *Exploits et fantasmes sahariens* - La Régordane - Chanac 1994
- BONNET André - *Souvenirs sahariens et nord-africains* - Pensée universelle - Paris 1980
- FEUILLOY Robert - *Les dirigeables de la Marine Française* - ARDHAN - Paris 2009
- HUMBERT Jean-Charles - *Mission aérienne au Sahara en 1916* - L'Harmattan - Paris 2004
- LEHURAUX Léon - *Les Français au Sahara* - Les Territoires du Sud - Alger s.d.
- MANCHON Jean-Baptiste - *L'aéronautique militaire française Outre-Mer* - PUPS - Paris 2013
- MECHIN David - *Foreign fronts of the french air force 1914-1918* - Aeronaut Books - Reno 2023
- MOLE André - *Les sources inédites de l'automobilisme saharien* - Les étincelles - Paris 1928
- MORAREAU Lucien - *L'Aviation Maritime française pendant la Grande Guerre* - ARDHAN - Paris 1999
- MORAREAU Lucien - *Les aéronefs de l'Aviation maritime (1912-1942)* - ARDHAN - Paris 2002
- MOREAU-BERILLON (Cdt) - *L'aviation française 1914-1940* - Moreau-Bérillon - Paris 1968
- SERVICE HISTORIQUE DE L'ARMÉE DE L'AIR - *Les ailes du désert* - SHD - Vincennes 2001
- SOUGUENET Léon - *Le dernier chameau* - L'éventail - Bruxelles 1929
- SOUSSIA Mohamed Habib - *L'essor de l'aviation en Tunisie* - View Design International - Carthage 2004

Revue :

- *L'Afrique du Nord illustrée*
- *La guerre aérienne illustrée*
- *La vie aérienne illustrée*

Pierre JARRIGE

www.aviation-algerie.com

ISBN 2-9506620-5-6

Novembre 2014

Reproduction autorisée

Publication gratuite - Vente interdite

