

Alger le 27 Juin 1917

Aviation au Sahara

R A P P O R T

du GENERAL LAPERRINE , COMMANDANT SUPERIEUR des
TERRITOIRES SAHARIENS sur L'AVIATION au SAHARA

-o-o-o-o-o-

I. GENERALITES

A mon avis, dans les circonstances actuelles, l'aviation est appelée à rendre de très grands services au Sahara :

1°. Effet moral très sérieux sur les populations amies et ennemies; effet moral prenant des proportions extraordinaires, devenant un événement africain si les randonnées des avions prenaient les allures d'un raid transsaharien;

2°. Sécurité des postes par des reconnaissances aériennes dans un rayon d'une centaine de kilomètres.

Les puits abondants où peuvent boire les grosses harkas sont relativement peu nombreux au Sahara, et, par leur surveillance, le service d'exploration se trouve localisé; ce sont les noeuds de chemin de fer de la guerre européenne;

3°. Protection des oasis attaquées par l'ennemi et se trouvant hors de portée d'une sortie de la garnison du poste, mais dans le rayon d'action des avions.

Cette protection serait d'autant plus précieuse en ce moment que nos groupes de méharistes sont en plus mauvais état;

4°. Même.....

4°. Même question pour la protection des convois de chameaux ou automobiles. Pour ces derniers que l'on ne peut faire escorter par des méharistes, à défaut de tanks mitrailleurs, la présence d'avions survolant les passages dangereux avant l'arrivée des convois sera des plus utiles;

5°. Aide au commandement; transport rapide d'ordres ou de renseignements à un groupe mobile, un pâturage ou un convoi dépourvus de T.S.F.; dans les cas exceptionnels, transport rapide d'un chef sur un point menacé pour se rendre compte aussi exactement que possible de la situation et donner directement des ordres.

Lorsqu'on étudie les derniers incidents de Flatters on ne peut s'empêcher de penser aux services qu'auraient rendus deux ou trois avions dans ce poste; la Zaouïa aurait été protégée, le convoi averti à temps et le rassemblement ennemi d'Hassi-Tanezrouft fort maltraité par les mitrailleuses des avions.

A côté de ces avantages très sérieux, il faut reconnaître que l'aviation saharienne rencontre de grosses difficultés.

Les expériences faites pendant le 1er trimestre 1937 par l'escadrille du Capitaine LAURENT ont montré cependant que la plupart de ces difficultés pouvaient être surmontées; mais dès que l'on abordera le Sahara central, on en trouvera de très sérieuses: éloignement des postes les uns des autres ne permettant pas de franchir la distance entre deux postes d'un seul vol; insécurité obligeant de faire garder sérieusement les dépôts d'essence intermédiaires; état lamentable du cheptel camelin ne permettant le ravitaillement en essen-

ce et....

en matériel de toute sorte que par autos.

Il faut admettre que les avions ne pourront s'avancer qu'avec les autos; une randonnée à 150 ou 200 kms en avant du point atteint par les autos doit être regardée comme un maximum, mais il y a intérêt majeur à ne pas perdre de temps, et à s'avancer en même temps que les autos.

Actuellement, le poste le plus éloigné dans le Sahara et qu'atteignent sûrement les automobiles, est In Salah. Je demande qu'avant la fin de l'été, on y envoie une escadrille, dite d'étude ou d'avant-garde.

Cette escadrille, d'une part, concourrait très utilement à la sécurité d'In Salah et des ksours du Tidjelt et continuerait, d'autre part, les études d'aviation saharienne commencées par l'escadrille de Biskra.

Ces études comporteraient, à mon avis, les points suivants :

1° Dressage de guides aériens indigènes; je suis persuadé que des indigènes bons guides de rezzou ou caravanes peuvent devenir de bons guides en avions, mais à condition d'être exercés, de s'accoutumer au relief vu de haut, etc.. Cette éducation est, à mon avis, absolument indispensable; une escadrille ne peut pas prendre au dernier moment un indigène quelconque comme guide, elle doit avoir des guides attirés et dressés;

2° Etude des effets de la chaleur et, en particulier, son effet sur le matériel, des écarts journaliers de 20° à 25° ayant lieu entre le maximum et le minimum de la température à l'ombre.

3° Etude des accidents atmosphériques les plus fréquents au Sahara, des indices auxquels on peut les prévoir et des façons d'en triompher, si on est surpris par eux au cours

d'un vol....

d'un vol.

A mon avis la question est moins complexe qu'on l'entend croit; les vents de sable, les tourbillons dits "djinn" par les indigènes étant relativement bas, on doit pouvoir leur échapper en prenant de la hauteur.

Pendant que l'escadrille procéderait à ces études on pousserait la route d'autos. Dès qu'un caravansérail serait installé (il faudrait en prévoir un tous les 250 à 300 kms), les aviateurs reconnaîtraient un terrain d'atterrissage à proximité et y feraient installer un dépôt d'essence, puis s'y rendraient par la voie de l'air et le prendraient, le cas échéant, comme centre de rayonnement.

La pénurie de chameaux, les difficultés de ravitaillement, l'insécurité qui oblige de garder au moins momentanément les dépôts de vivres et d'essence obligeront de procéder strictement par avancement; tant que les autos ne parviendront pas à un point d'eau, il ne faut pas songer y construire un caravansérail ou y faire un dépôt d'essence.

Cette méthode est lente et il faudrait cependant aboutir le plus tôt possible à la traversée du Sahara en avions. Cette traversée peut être traitée de bluff parce que l'on n'en voit pas à première vue les résultats pratiques, mais si bluff il y a, j'estime que ce sera un bluff des plus utiles par l'effet moral qu'il produira dans tout le Sahara et la répercussion qu'il aura au-delà.

Pour en.....

Pour en hâter la réalisation sans en compromettre le succès, étant admis que la méthode par avancement s'impose je préconise les mesures suivantes :

1°. Constitution et envoi le plus tôt possible à In Salah de l'escadrille d'étude, si possible dès Septembre. Il faut que lorsque la route d'autos sera prête les études de cette escadrille soient au point;

2°. Le Lt-Colonel MEYMIER, Ancien Commandant du territoire des Oasis a fait reconnaître et amorcer une route d'autos pour le ravitaillement du poste de Motylinski. Cette route n'est pas terminée, il y a beaucoup de lacunes, mais telle qu'elle est il sera bien plus vite fait de la terminer que d'en créer une nouvelle.

De plus, on fera d'une pierre deux coups, et, tout en préparant le raid aérien In Salah-Tombouctou, on assurera le ravitaillement de Fort-Motylinski.

J'estime que cette route pourra être suivie jusqu'à In Amedjel ou même Tit, d'où on bifurquera vers Bamba (par Abalessa) et Kidal.

Les points d'eau justifiant l'installation de caravansérails sur ce premier tronçon seraient Tagenout (268 kms d'In Salah), Meniet (120 kms de Tag'enout), In Amedjel (180 kms de Meniet), Abalessa (110 kms d'In Amedjel).

3°. Il y aurait intérêt à commencer la route par les deux bouts, et à ce que l'A.O.F. s'occupe dès maintenant du tronçon Tombouctou-Bamba en suivant la rive Nord du Niger, du tronçon Bamba-Kidal, ces deux tronçons pouvant être commencés simultanément.

La route.....

La route à suivre entre Abalessa et Kidal et le point de jonction des deux équipes algérienne et soudanaise seront fixés ultérieurement à la suite des reconnaissances à entreprendre à cet effet.

°
° °

II.- ESCADRILLE D'IN SALAH.

Le Capitaine LAURENT, commande depuis six mois l'escadrille de Biskra qui a survolé une partie du Sahara septentrional : Touggourt - Ouargla - El Oued - Laghouat - Ghardaïa, etc... Il y a intérêt à profiter de l'expérience de cet officier et à lui donner la haute direction de l'escadrille d'In Salah.

Cette réunion des deux escadrilles sous la même direction aura l'avantage de pouvoir utiliser à In Salah l'expérience saharienne de certains spécialistes et d'avoir un seul parc pour les grosses réparations.

Les avions de l'escadrille de Biskra, ne peuvent convenir pour les randonnées dans le Sahara central.

La question a été posée dans la lettre n°21.446/AI du 11 Avril 1917 du Général, Commandant en chef les Troupes de l'Afrique du Nord. Dans sa réponse N°8.924 2/12, M. le Sous-Secrétaire d'Etat à l'Aviation a proposé des Voisin-Renault 170 H.P., mais les aviateurs ayant étudié théoriquement la question préconisent les avions SOPWITH ou les avions LETORD. Il faut un avion ayant de la vitesse et pouvant porter du poids.

Je demande.....

Je demande ~~à ce~~ que le Capitaine LAURENT soit envoyé à Paris pour déterminer parmi les modèles d'avions existants celui qui répond le mieux aux conditions de l'aviation dans le Sahara central.

Ce modèle déterminé, je demande l'envoi, en Août, d'une escadrille complète de six avions (6) avec personnel et matériel, tracteurs, tentes, mitrailleuses, etc... Je demande que cette escadrille soit placée sous la haute direction du Capitaine LAURENT, que cet officier reçoive toutes facilités pour recruter le personnel qui, pour une expérience de cette envergure doit être un personnel d'élite et que cet officier soit, de plus autorisé à utiliser dans l'escadrille d'In Salah l'expérience saharienne acquise par un certain nombre de spécialistes de l'escadrille de Biskra.

Quatre avions de la nouvelle escadrille devraient dès Septembre, être amenés à In Salah pour y constituer l'escadrille d'étude.

Deux avions, maintenus momentanément en réserve à Ouargla, seront poussés ultérieurement sur Lallamand puis Flatters./.

Signé: H. LAPERRINE.