

Publié dans « L'AIR » - Janvier à Avril 1927

L'aviation française en Syrie dans le présent et dans l'avenir

par M. le Colonel GÉRARD,

Ancien Commandant de l'Aviation en Syrie

15 janvier 1927 (N°173)

Les unités de l'Aviation Militaire Française stationnée au Levant constituent jusqu'au 1er Octobre 1923, l'Aéronautique de l'Armée du Levant pour devenir à cette date le 39° Régiment d'Aviation.

La 1ère escadrille qui portait le n° 575 pendant la guerre arrive en Syrie en Mai 1919 avec le Corps d'occupation de Palestine.



Colonel Gérard

Progressivement augmentée l'Aéronautique de l'Armée du Levant se trouve définitivement constituée en Octobre 1920. Elle comprend à cette date 8 escadrilles dont 2 venues d'Algérie, 1 groupe de

l'ancienne escadre de bombardement n°12, et 2 escadrilles nouvelle formation : 1 parc, 4 sections photographiques et 1 section météorologique. Chaque escadrille est dotée de 10 avions de guerre du type Breguet 14 A 2, tous munis de lance-bombes, et en nombre variable, d'aménagements photographiques, d'appareils émetteurs de T.S.F. et de ramasse-messages, et de 2 avions sanitaires.

De Novembre 1919, jusqu'aux préliminaires du traité d'Angora, en Octobre 1921, aucune stabilisation n'est possible ; les escadrilles, constamment sur le qui-vive, obligées de faire face à l'ennemi de tous les côtés, effectuent de nombreux déplacements. C'est l'époque des grandes opérations de guerre contre les Kémalistes en Cilicie et en Anatolie, contre l'Emir Fayçal dans l'Anti-Liban et dans la Région de Damas, contre les Ansariehs et contre les Druses une première fois en révolte en 1921 contre la puissance mandataire. On imagine aisément les ressources d'énergie, de volonté, d'ingéniosité déployées par le commandement et les services techniques pour ravitailler les unités, réparer le matériel, organiser les terrains, les cantonnements, construire des abris à des centaines de kilomètres de la base de Beyrouth. Aucun des problèmes de ce genre posés sur le front français ne saurait donner une idée des obstacles surmontés avec entrain et courage par un personnel presque uniquement Français, souvent en pays montagneux ou désertique, sous les températures les plus extrêmes et parfois à portée de l'Artillerie turque.

C'est seulement en 1922, lorsque la paix est signée avec les Turcs, lorsque l'agitateur Fayçal a quitté le pays et que les tribus turbulentes du désert ont été mises à la raison qu'on peut songer à fixer et à installer les unités.

Tout en maintenant dans les divers secteurs les éléments d'aviation suffisants pour participer à la police du territoire, le commandement songe à établir dans une région complètement pacifiée un centre pourvu d'installations fixes, destiné à abriter une réserve de plusieurs escadrilles et le parc jusqu'alors demeuré à Beyrouth. Le nettoyage de L'Anti-Liban et de la Région de Damas, étendant vers l'Est notre zone d'influence permettent de choisir l'emplacement de cette importante formation dans la plaine de la Bekka entre les montagnes du Liban et celles de l'Anti-Liban. Large de trente à quarante kms, très fertile, la plaine de la Bekka est particulièrement favorable à l'aviation. Elle débouche au Nord sur les grandes plaines de Homs et de Hama, voies d'accès faciles vers

Alep et Palmyre. Le village de Rayack, auprès duquel sont établis le camp et le terrain d'atterrissage, est le noeud des voies ferrées Beyrouth-Alep et Beyrouth-Damas. Une très bonne route le rallie à ces deux dernières villes. Le centre de Rayack est véritablement le cœur du Régiment ; il comprend non seulement le Parc et le 1^{er} Groupe de 2 escadrilles en réserve d'Armée, mais encore les Sections photographique et météorologique d'Armée, le service des transmissions, la section d'entraînement et enfin un centre d'instruction qui a formé des observateurs, des mitrailleurs et des spécialistes de tout premier ordre ; le commandement du Régiment, qui a conservé un bureau à Beyrouth, y siège depuis 1925 avec les organes administratifs ; les hangars sont des Bessoneaux renforcés en maçonnerie avec couverture en tôle ondulée, les ateliers et magasins du Parc abrités dans des hangars américains, reliés entre eux et avec les escadrilles par une voie de 0 m 60 n'ont rien à envier à ceux des Régiments de France. Le personnel Officiers, Sous-Officiers et troupes, est logé dans des bâtiments en maçonnerie. Rayack, en raison de sa situation au milieu de populations chrétiennes libanaises, très favorable au mandat français, est le seul centre d'aviation où les familles sont admises. Malgré les avantages d'une stabilité relative, les aviateurs préfèrent en général, la vie plus mouvementée, quoique confortable, des escadrilles détachées.

Les six autres escadrilles du Régiment formant trois groupes ont leurs ports d'attache disséminés sur l'ensemble du territoire suivant les besoins militaires.

Le 2^{ème} Groupe est stationné à Muslimie à 17 kms au Nord d'Alep où siège le commandant de la Région dont il dépend. Il participe à la surveillance de ce pays, voisin de la frontière d'Anatolie, et où les Turcs, qui ne paraissent pas avoir entièrement abandonné l'espoir d'y revenir un jour, entretiennent une agitation intermittente, profitant du moindre de nos embarras, organisant des bandes de brigands, les « Tchétés », qui sèment la terreur dans les villages et harcèlent nos postes. En 1923, c'est un Officier de renseignements de l'Armée Turque, le Capitaine Ismail Hakki, qui de Djarbekir et de Nissibin fomenta les troubles en territoire Syrien et il faudra de longs mois pour obtenir du Gouvernement Ottoman que cet Officier soit éloigné de notre frontière.

Sur l'Euphrate, la 7^{ème} escadrille de Rakka de la 8^{ème} de Deir-ez-Zor, constitue le 3^{ème} Groupe aux ordres du commandement de la Région de l'Euphrate.

La grande plaine qui s'étend entre le Tigre, l'Euphrate et la voie ferrée de Bagdad et qui porte le nom de Djezireh ou de Haute Mésopotamie, très fertile et très cultivée dans sa partie Nord, comporte dans sa partie centrale une zone de pâturages exploitée par les grandes tribus bédouines. Certaines de ces tribus, véritables villes mouvantes, entretiennent plusieurs milliers de guerriers ; elles se livrent parfois à des actes d'insoumission et la paix ne règne pas toujours entre elles. C'est à la surveillance de ces tribus souvent travaillées par des émissaires Irakiens ou Kurdes, ainsi qu'à la répression des bandes venues d'Anatolie, toujours sous l'œil bénévole des autorités turques, que concourt le 3^{ème} Groupe d'aviation, de Deir-ez-Zor.

Le 4^{ème} groupe est constitué par la 1^{ère} escadrille à Palmyre et la 4^{ème} escadrille à Damas.

Installée en plein désert à côté des ruines de l'ancienne capitale de la reine Zenobie, réduite, aujourd'hui, à un village bédouin de 1 500 habitants qui porte le nom de Tadmor, la 1^{ère} escadrille travaille en liaison étroite avec la 1^{ère} compagnie méhariste du poste de Palmyre. Sa mission consiste à surveiller la piste automobile qui, de Beyrouth à Damas, gagne Bagdad par Palmyre à travers le désert, à rechercher et à reconnaître les bandes de pillards ou « Rezzous » qui infestent le désert.

Le 4^{ème} escadrille est établie depuis 1920 à 10 kms au Sud de la ville de Damas sur la route qui, par Kuneitra, le puits de Jacob et Tibériade, conduit à Jérusalem. Elle constitue la base et le noyau de toutes les opérations aériennes entreprises dans le Hauran, le Djebel Druze et la région de Damas.

L'examen de la carte montre l'effort réalisé par l'autorité militaire pour créer sur l'ensemble du territoire Syrien un large équipement comprenant : *des bases fixes* occupées par des escadrilles aux points qui viennent d'être énumérés, *des terrains auxiliaires avec hangars* à Homs, à Alexandrette, Latakia sur la côte, Hassetche en Djezireh, Ezraa et Deraa dans la région de Djebel Druze, et de *nombreux terrains de secours*. L'entretien et le marquage de tous ces terrains incombent aux Commandants de territoire. Un tel dispositif permet à la fois l'intervention immédiate des éléments en place, et une concentration rapide. Mais pour que les escadrilles stationnées aux bases fixes puissent entrer en action sans délai, et se suffirent quelque temps sans ravitaillement venu de l'extérieur, il a fallu doter chaque centre de moyens propres, y créer des

dépôts d'essence, de matériel technique, de projectiles de toute nature.

La vie de toutes ces unités isolées, très éloignées les unes des autres, prend évidemment un tout autre aspect que dans les Régiments de France. Officiers et Sous-Officiers habitent sur le terrain dans des bâtiments qui sont en certains points l'œuvre du génie militaire, mais que l'ingéniosité du personnel de l'aviation a parfois créé de toutes pièces. C'est ainsi que tous les locaux de l'escadrille de Rakka ont été construits au moyen de briques cuites au soleil ou de matériaux enlevés aux vieux remparts de l'enceinte romaine. Les distractions sont celles de tous les postes que la grande chaleur condamne à l'immobilité une partie de la journée pendant huit ou neuf mois de l'année. Elles conviennent surtout aux chasseurs et aux pêcheurs. Le désert foisonne de troupeaux de gazelles, de renards, de sangliers, de chacals, d'hyènes, et d'oiseaux de toute espèce, et dans l'Euphrate et ses affluents on prend un poisson d'ailleurs excellent, qui pèse jusqu'à 100 kgs. Par contre la baignade, qui y est très dangereuse, est interdite. Chaque terrain est doté de mess suffisamment confortables, d'une coopérative, d'une infirmerie, d'une salle de récréation pour la troupe, parfois d'un cinéma.

L'ensemble des bâtiments d'un même terrain, y compris les abris des avions est protégé contre les déprédations des pillards et contre les attaques brusquées des bandes par une enceinte de tranchées doublée d'un réseau de fil de fer. Des brèches fermées après le travail aérien sont aménagées pour le passage des avions. Une garde vigilante veille toute la nuit et les escadrilles dressées au combat d'infanterie et au tir des armes automatiques font de fréquents exercices d'alerte. Au concours de tir de l'Armée du Levant en 1925, ce sont deux équipes du 2^{ème} groupe d'aviation, une d'Officiers, une de Mécaniciens, qui, figurant au même titre que les équipes d'Infanterie enlèvent 1^{ers} prix de tir au fusil mitrailleur.

L'expérience de la guerre en Syrie a montré que toutes ces précautions ne sont pas inutiles. En novembre 1921, alors que nos premiers avions arrivent à peine à Deir-ez-Zor, des tribus nomades en rébellion attaquent la ville, enfoncent la garde du terrain d'atterrissage, tuant un Officiers, plusieurs hommes et détruisant un certain nombre d'avions. Pendant les derniers mois de 1925, l'aviation de Damas, isolée au pied de l'Anti-Liban à 10 kms au Sud de la ville, se trouve dans une situation particulièrement critique.

Des bandes de révoltés druses et bédouins parcourent le pays ; les faubourgs sud de Damas sont en effervescence, la route qui relie la ville au terrain est constamment coupée. Des hommes en corvée à proximité du poste sont assassinés ; le Chef d'escadrille lui-même, en promenade à cheval, est victime d'une agression ; des abords immédiats du terrain, des coups de feu sont tirés nuit et jour sur le camp. Malgré le double réseau de fil de fer garni de mitrailleuses, malgré le renforcement du poste par une compagnie et 2 canons, le personnel de l'escadrille qui travaille sans relâche toute la journée, passe de longues nuits obscures en Novembre et Décembre 1925 derrière ses fils de fer dans l'attente d'une attaque au couteau. Mais l'attitude énergique de la petite garnison finit par en imposer à l'ennemi puis depuis plusieurs mois a cessé de l'inquiéter.

Les opérations de guerre et de police, les travaux d'aménagement et d'installation n'ont pas fait perdre de vue l'instruction des unités qui, malgré les difficultés dues à l'instabilité et à la dispersion du personnel, est aussi soigneusement conduite que dans un Régiment de France. Au centre de Rayack qui dispose d'une école régimentaire de spécialistes ont lieu chaque hiver tous les cours réglementaires ; les escadrilles isolées profitent de toutes les périodes d'accalmie pour perfectionner leur instruction théorique et pratique et exécuter des exercices avec les troupes ; le tir et le bombardement aériens, si importants aux T.O.E. ont plus particulièrement retenu l'attention du commandement.

Là encore les circonstances ont favorisé le développement de cette importante partie de l'instruction. En outre des stands et des champs de tir aérien d'exercice, il existe trois grands champs de tir régimentaires créés en 1924, admirablement disposés en plein bled, sans servitude d'aucune sorte, et où les écoles à feu annuelles donnent d'excellents résultats ; il est d'usage de convoquer de temps à autre les mouktars des villages voisins ou les chefs de tribus aux dernières épreuves de bombardement : blottis dans leur abri, les notables apprécient comme il convient cette démonstration de notre force et cette marque de courtoisie.

III

Note du transcripteur : le début du texte ne fait pas apparaître les séparations de texte notées (I) et (II) ?

Au premier aspect, la physionomie du sol de Syrie paraît peu accueillante à l'Aviation ; à l'Ouest, la mer et la montagne, à l'Est, le désert dangereux et inhospitalier.

Un examen plus attentif fait au contraire découvrir un pays nulle part plus favorable au vol et à l'atterrissage.

Sous l'influence de climats très différents : méditerranéen, désertique et tropical, la Syrie est soumise à des troubles météorologiques qui déchaînent de violents conflits entre la mer, la terre et le ciel. Ce sont : pendant l'hiver des orages et des tempêtes, parfois véritables cyclones qui emportent ou transforment en masse de boue bâtisses et villages de terre et de pisé.

(A suivre.)

1 Février 1927 (N°174)

(Suite) (1)

(1) Voir L'Air dit 15 Janvier 1927.

En été, pendant les heures chaudes de la journée, les tourbillons de sable du désert qui atteignent jusqu'à 1 500 mètres d'altitude et souvent couvrent le sol d'un épais nuage sur des dizaines de kilomètres. Mais si l'on excepte ces phénomènes souvent locaux qu'avec de l'attention et un peu de tactique, l'aviateur peut éviter, le cours des saisons n'a rien à craindre des changements si surprenants et si désagréables en pays tempéré. Quatre mois de pluies violentes, torrentielles même sur la côte avec de larges éclaircies, et huit mois d'été et de lumière. De Mars à Septembre un ciel d'une pureté absolue sans nuages, ni brouillard ; la certitude de partir à l'heure dite, la sécurité assurée à l'arrivée sous la réserve de tenir compte du vent d'Ouest très violent, qui pendant l'été souffle dans tout le désert parfois dès 6 heures du matin.

La Syrie, suivant l'image des frères Tharaud, peut être comparée à une péninsule montagneuse, allongée entre deux mers toutes différentes, l'une la Méditerranée avec ses ports d'Alexandrette, de Tripoli, de Beyrouth, de St-Jean-d'Acre et de Jaffa, l'autre un Océan de cailloux et de sable qui vient déferler sur les pentes orientales de l'Anti-Liban et sur l'Oronte.

Les deux longs plissements qui forment le relief de cette péninsule présentent à la navigation aérienne un obstacle sérieux mais non infranchissable et leurs arêtes assez étroites et dont les sommets ne dépassent pas 3 000 mètres sont facilement survolés. Région peu hospitalière et où l'avion en panne ne trouvera que de rares terrains dans les vallées profondes qui découpent la montagne ou le long de la zone côtière couverte de verdure, de forêts de pins, d'oliviers, de bananiers, d'orangers. Entre les deux chaînes du Liban, et de l'Anti-Liban, la Plaine de la Bekka, dont les riches cultures rappellent un paysage de France. Mais ce sont là les seules régions de la Syrie où l'aviateur découvrira des couleurs riantes, de la variété et du pittoresque. Partout ailleurs, c'est la vaste plaine nue, d'un vert tendre pendant la saison humide, uniformément rougeâtre après la moisson, où le désert avec ses immenses étendues désolées, ses crevasses, ses montagnes dénudées ; de rares villages aux maisons en terrasses ou aux huttes coniques ; quelques rubans de verdure tracés par les neuves : l'Euphrate,

l'Oronte, le Klabour ; quelques taches d'oasis : Palmyre, Soukne, Kariatine, les magnifiques jardins de Damas.

Cette immensité connut pourtant soixante siècles de civilisation qu'attestent la présence de ruines de cités florissantes comme Palmyre, Salahie, Rakka, de travaux d'art comme les aqueducs de Soukne et d'Heraclee, de monuments comme les temples de Baalbeck, l'abbaye de Resafe, les châteaux de l'Euphrate et des montagnes des Alaouites.

Faut-il en conclure qu'on peut survoler le pays dans tous les sens en pleine sécurité ? Des équipages contraints d'atterrir près des pistes et des cours d'eau sont restés sans secours dans le désert et ont failli mourir de faim et de soif. En 1924, deux sous-officiers errent ainsi quatre jours au Nord de l'Euphrate après avoir abandonné leur avion à soixante kilomètres de la piste de Deir-ez-Zor à Hassetche et sont recueillis à bout de forces par des bergers nomades ; à la même époque, deux aviateurs anglais de Bassorah disparaissent près du Tigre, malgré tous les efforts tentés pour les retrouver.

La navigation aérienne à travers les zones désertiques ou peu habitées exige donc des précautions et une organisation qui sont parfaitement réalisées en Syrie.

Tout équipage partant en mission est pourvu de deux jours de vivres et d'eau, de mousquetons et de cartouches, de T.S.F. ou à défaut de pigeons voyageurs ; de pièces d'or et d'argent, car le bédouin, du désert ignore la monnaie de papier ; le départ est couvert par un message radio envoyé au point d'arrivée ; sauf en cas de reconnaissance prescrite par le commandement sur un itinéraire nettement déterminé, ordre est donné de suivre les grandes voies naturelles déterminées par les pistes, voies ferrées ou rivières, de manière à user avec plus de facilité, en cas de panne, de tous les moyens de liaison : T.S.F., télégraphe, téléphone ou automobile et à faciliter l'envoi de secours immédiat.

Les terrains d'atterrissage dont les nécessités militaires ont exigé la création ont été choisis de manière à jalonner les voies aériennes qui relient entre elles les grandes villes et les garnisons principales :

- *Rayack - Alep* (Muslimie) par la plaine de la Bekka, Raz, Baalbeck, Homs, Hama, Hamdamie, Aboudouliour.
- *Alep - Deir-ez-Zor* par Meskène, l'Euphrate, Rakka, Sabka.

- *Damas - Deir-ez-Zor* par Kariatine, Palmyre, Soukne, Birgabaghid, Bir Djedid.
- *Deir-ez-Zor - Hassetch - Raz-el-Ain.*
- *Rakka - Tel-Abiad.*
- *Alep-Alexandrette.*

Ces lignes sont parcourues journallement par les avions militaires qui portent jusqu'aux points les plus éloignés du territoire les ordres du commandement, le courrier officiel, le courrier privé des militaires, le matériel léger et périssable, et même, à la suite d'un accord entre l'Etat Major du Général en Chef et le Haut Commissariat, le courrier civil.

L'exploitation de ce réseau' aérien, qui ne comporte pas moins de 1 700 kilomètres fonctionne avec une régularité parfaite.

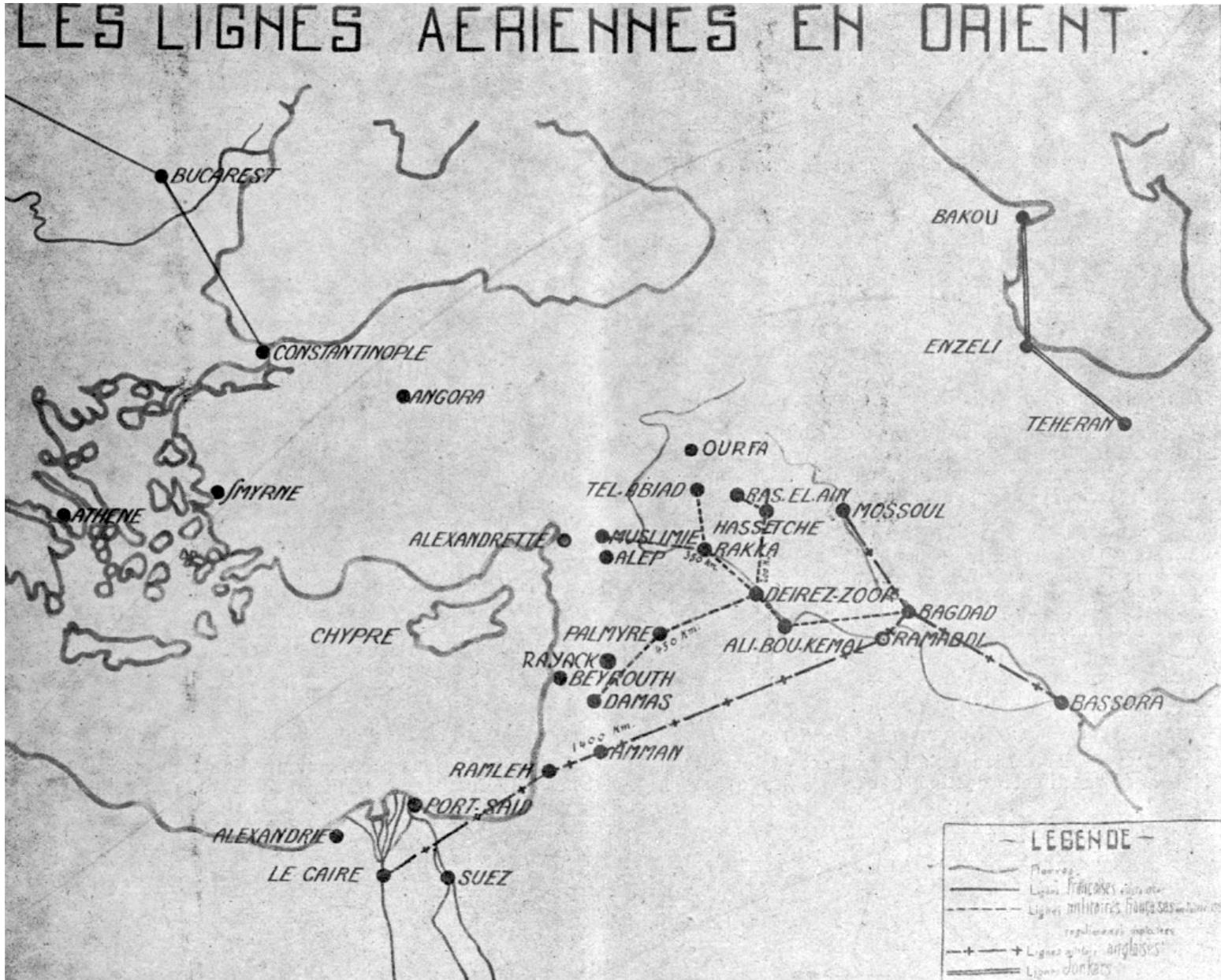
Enfin une liaison est effectuée chaque mois avec Bagdad et Mossoul.

Au sud de Damas, les terrains de Deraa. d'Ezraa et de Sweida ont été adoptés comme bases aériennes depuis le début des opérations contre les Druses.

Le Djebel Druse échappe, par sa constitution géologique, au caractère général du pays. Ce massif, d'origine volcanique, particulièrement tourmenté, transformant cette plaine en un immense champ de rocailles noirâtres où ne poussent que de maigres récoltes. C'est au-dessus de cette sauvage contrée, où non seulement chaque habitant est dès le jeune âge un excellent tireur, mais où toute panne est une cause d'accident grave que les équipages aériens de l'Armée du Levant accomplissent depuis une année la plus rude mission qu'ait jamais connue l'aviation militaire française.

Parmi les grandes lignes aériennes que l'occupation française a développées à travers le territoire syrien, l'une d'elles mérite une attention particulière par l'intérêt mondial qu'elle représente. C'est celle qui, venant de Cilicie ou d'Alexandrette, passe à Muslimie au Nord d'Alep pour gagner par l'Euphrate Bagdad, Téhéran et les Indes. Tous les grands aviateurs qui, de l'Europe Occidentale vers l'Extrême-Orient, ont survolé le continent asiatique : Pelletier d'Oisy, Pinedo, Girier, Challe, Rabatel, Dagnaux, Noguès, le maréchal Branker, les pilotes japonais, américains, danois, ont emprunté ce même parcours. Cette grande voie naturelle, c'est la

piste immémoriale des caravanes, celle que suivait Abraham quand il venait de Chaldée vers l'Oronte et le Jourdain, c'est la route royale de Darius, c'est le chemin de la Soie qui, d'Extrême-Orient, gagnait Antioche et Ephèse par Ecbatane et l'Euphrate, c'est enfin le chemin le plus court de l'Europe vers les Indes.



Pour comprendre toute l'importance de la place qu'occupe la France sur cette grande route séculaire, un rapide aperçu historique s'impose.

L'effort d'expansion européenne à travers l'Asie qui marque la seconde moitié du 1^{er} siècle et le début du 20^{ème} aboutit au moment de la guerre mondiale au développement de trois grandes voies d'accès vers l'Inde :

Dans la zone du Nord, la Russie atteint par le Turkestan et la Caspienne, les plateaux de Pamir et de l'Iran. Une voie ferrée Bakou-Téhéran est à l'étude, tandis que les Anglais cherchent en obtenant le monopole des voies ferrées du Sud de la Perse, à relier Téhéran au Golfe Persique.

La zone centrale correspond au projet allemand : c'est le tracé du chemin de fer Constantinople-Bagdad, par Alep et Mossoul.

La zone Sud comprend la voie maritime par la Méditerranée et le Canal de Suez.

Pour atteindre l'Inde, l'Angleterre doit se contenter de cette route maritime, la seule actuellement exploitée. Mais il est évident qu'elle aurait le plus grand intérêt à mettre la main ou tout au moins à exercer son contrôle sur une route plus courte et plus directe. C'est ce qu'ont compris ses rivaux les Russes et les Allemands qui, pour combattre l'expansion anglaise, ont cherché à s'étendre, les uns vers l'Asie-Mineure et la Mésopotamie à travers les territoires germaniques et l'Europe Centrale et les Balkans, les autres vers l'Asie du Sud-Ouest.

Les événements de 1914 à 1918 n'arrêtent pas les vastes ambitions de l'Allemagne et dans l'effort germano-turc sur le Tigre, le Caucase et la Perse complété par une puissante propagande panislamique il faut voir un épisode de la lutte si minutieusement préparée par l'Allemagne contre l'Angleterre pour la possession de la route des Indes.

(A suivre.)

15 février 1937 (N°175)

La suite de l'article du Colonel Gérard ne figure pas dans ce numéro de « l'Air » : voir numéro suivant du 1^{er} mars.

1 mars 1937 (N.176)

(Suite) (1)

(1) Voir L'Air du 15 Janvier 1927 (*normalement : du 1 Février 1927*)

Les traités de paix, en confiant à la France le mandat sur la Syrie, ont bouleversé tous ces projets puisqu'ils l'ont placée sur cette route autrefois convoitée par les Allemands et qui, par Alep et Bagdad, est le chemin le plus direct et le plus facile vers l'Inde.

Les ports syriens, au débouché de cette route sur la Méditerranée, prennent dès lors dans nos relations commerciales futures avec l'Asie, une singulière importance. « Un Beyrouth-Bagdad ou un Alexandrette-Bagdad, écrit le Général de Torcy, supplantant le Constantinople-Bagdad, n'enlèverait pas au Canal de Suez le trafic indo-européen de marchandises. Mais il pourrait attirer un nombre important de voyageurs désireux d'éviter la température torride de la Mer Rouge et les moussons de la mer d'Oman. On sait que les marchandises de valeur ou de faible volume ont tendance à suivre en partie au moins le même chemin que les voyageurs.

Une voie ferrée de liaison vers la Mésopotamie, vers l'Iran et peut-être vers les Indes pourrait rendre à la Syrie, en partie, l'éclat et l'activité de l'ancien emporium phénicien de Sidon et de Tir ».

Depuis le début du mandat français, un très gros effort a été fait pour restaurer les anciennes voies terrestres de Syrie : le chemin de fer de Bagdad dont tous les ouvrages d'art, en particulier le grand pont de l'Euphrate à Djerablous, avaient été détruits, a repris son trafic jusqu'au Rasul Ain à mi-chemin entre Alep et Mossoul. Un service de transport par automobiles vers Bagdad-Téhéran a été organisé et on peut maintenant de Beyrouth gagner Bagdad en 36 heures de vol par la Cie anglaise Nairn, directement à travers le désert ou en trois jours par la Cie Franco-Libanaise, Kettané, avec escales à Palmyre et Koubes près de l'Euphrate. Il n'est pas inutile d'insister ici sur la nécessité d'encourager notre industrie automobile dans un pays où seules les marques étrangères, américaines ou italiennes surtout sont répandues. Quelques faits, cependant, qui augurent favorablement de l'avenir, méritent d'être signalés : la Cie Kettané emploie des limousines Panhard depuis 1925 ; la maison Renault a fait faire en Janvier 1925 une démonstration des plus concluantes par une voiture 10 CV de série sur le parcours Beyrouth-Bagdad et retour.

Partie de Beyrouth avec le convoi Nairn, comprenant une Buick et une Cadillac, la voiture Renault conduite par M. Leblanc effectue le

parcours pendant un hiver particulièrement rigoureux à travers le désert couvert de neige et par une température de -18° . Ayant laissé en route la Cadillac, la 10 CV rentre à Beyrouth en parfait état, après avoir démontré la belle résistance d'un matériel français de série, et accompli un exploit sportif sans précédent

Le développement prodigieux de l'aviation ne pouvait manquer de donner un essor vigoureux aux grands projets d'expansion économique en Asie.

Dépossédés de leur influence sur les anciens territoires ottomans et renonçant au projet de chemin de fer de Bagdad, les Allemands ont porté toute leur attention sur la Perse. Reprenant le plan russe d'avant-guerre, de pénétration vers le Sud et favorisés par la République des Soviets, ils ont obtenu la concession des lignes persanes, exploitent déjà le tronçon Bakou-Enzeli-Téhéran et leurs ambitions visent la liaison aérienne avec le Golfe Persique à travers l'Empire Persan. Les intérêts allemands sont confiés à la maison Yunkers. Le Directeur de cette puissante firme, M. Jarolimek, se dit sujet autrichien et voyage sous un passeport tchèque. Il dispose de moyens considérables en personnel, en matériel et en argent : dès la fin de 1924, 8 avions dont 2 monoplaces et 6 limousines neuves étaient à Téhéran, un trimoteur y est arrivé au début de cette année.

Les Anglais et les Français ont pris à leur compte les projets de pénétration aérienne par l'Asie Occidentale.

Dès 1922, les Anglais envisagent l'exploitation commerciale de la ligne des Indes qu'ils considèrent comme « ligne de communication à travers l'Empire ». Entre Bagdad et le Caire (1 440 kms) fonctionne dès cette époque un service postal régulier organisé par le Royal Air Force avec embranchements vers Mossoul et Bassorah.

L'organisation de cette ligne qui dessert les grands centres placés sous l'influence britannique : le Caire, Ramleh près de Jérusalem, Amman en Transjordanie, Ramadi et Bagdad en Iraq, peut être citée en exemple. Pour la faible surtaxe de 6 pences les lettres sont transportées en 2 jours du Caire à Bagdad tandis que par voie maritime elles mettent 21 jours après avoir traversé la Mer Rouge, touché par Bombay et Karachi. Les gros avions Wickers dont l'usage normal est le transport des troupes, sont employés à ce service. La ligne est jalonnée par 34 postes, séparés par 20 à 30 kms marqués

à la chaux et numérotés, de façon à permettre à l'avion en panne de faire connaître immédiatement sa position par T.S.F. : Deux postes de secours avec soutes à essence dont les pilotes ont la clef se trouvent entre Ramadi et Amman. Le passage d'un avion anglais à proximité d'un de ces postes où un sous-officier aviateur se trouvait en panne en octobre 1924 permit à celui-ci de refaire son plein d'essence et de rejoindre son port d'attache. C'est là un exemple de solidarité entre aviateurs français et britanniques qui, dans ces régions, entretiennent des relations fréquentes et cordiales. Le fait que 10 % du courrier total passe par la ligne Le-Caire - Bagdad, bien que le service ne soit que bi-mensuel est considéré comme un résultat appréciable très encourageant.

De Londres, les Anglais envisagent en 1922 trois itinéraires qui aboutissent tous trois à Bagdad pour utiliser ensuite la section commune Bagdad-Karachi-Bombay.

L'itinéraire Londres-Constantinople-Bagdad qui, empruntant jusqu'à Constantinople, soit le trajet actuel de la Franco-Roumaine, soit un parcours plus direct par l'Europe Centrale, gagne ensuite Mossoul par Ourfa à travers les plateaux d'Anatolie.

L'itinéraire Londres, Alexandrie. Bagdad qui coïncide dans la section Alexandrie, Bagdad avec la ligne du Royal Air Force mentionnée ci-dessus et comporte sur le trajet Londres, Alexandrie, deux parcours différents, le premier par la France, l'Italie et la Grèce, le deuxième par Malte et la Crète.

Enfin, et c'est là un projet qui nous intéresse le plus, l'itinéraire Londres, Bagdad par Alexandrette est envisagé au cas où la France proposerait d'établir un service postal de Paris à Alexandrette en passant par l'Italie et la Grèce.

En décembre 1924, l'Air Marshall Branker, Directeur de l'Aéronautique civile britannique part en avion pour Calcutta et Rangoon dans le but d'étudier et de mettre au point « La Ligne Impériale ». Le 5 mars, à son retour, il atterrit en Syrie, où ses déclarations confirment à peu près le programme élaboré en 1922 ; section unique de Bagdad à Bombay, Calcutta et Rangoon, avec embranchement de Bassorah au centre pétrolier de Chouster. On atteindra Bagdad soit par une ligne entièrement britannique de grands dirigeables par Malte et le Canal de Suez, soit par le prolongement d'une ligne d'avions ou d'hydravions aboutissant en Syrie à Alexandrette ou Alep. Du parcours direct

Constantinople-Mossoul par le Kurdistan il n'est plus question en raison des difficultés politiques et du survol des massifs montagneux que comportent cette traversée ; en tout cas, rien de précis, rien d'arrêté mais, un principe qui domine tous les autres : l'Angleterre collaborera avec la France en prenant à son compte le prolongement de toute ligne aérienne française venant d'Europe, soit par terre, soit par mer et aboutissant au Nord de la Syrie en allant même jusqu'à Bagdad. Il ne faut pas oublier que l'exploitation d'une telle ligne coûterait au pays qui voudrait l'assumer à lui seul 40 à 50 millions par an. La France soucieuse de la sauvegarde de ses intérêts et de son influence dans le Proche-Orient et de l'avenir de ses relations économiques avec les Etats alliés de la Petite Entente a, de son côté depuis la guerre, consentit d'importants sacrifices au développement de son réseau aérien vers l'Europe Orientale.

Depuis 1920, des avions français assurent le service 'régulier de Paris à Prague, Bucarest et Constantinople. On n'insistera jamais assez sur les difficultés rencontrées par la Cie Internationale de Navigation Aérienne dans l'exploitation de ce service : traversée de vastes régions montagneuses, boisées et souvent brumeuses de l'Europe Centrale ; âpre lutte de concurrence avec les lignes étrangères ; mauvaise volonté de l'Allemagne confisquant 12 avions après l'occupation de la Ruhr et obligeant à un long détour par la Suisse ; lenteur des négociations, avec des Etats où, même après la parole donnée, on ne se considère pas toujours comme définitivement engagé. Mais aujourd'hui, au moment où la question de la route des Indes, s'adaptant aux progrès modernes, se trouve de nouveau à l'ordre du jour, la Cie Internationale de Navigation Aérienne recueille le fruit de ses efforts et de sa longue patience ; elle a, accompli la partie la plus ingrate de sa tâche : maîtresse de la seule ligne régulière qui conduit de l'Europe Occidentale vers l'Orient en desservant toutes les capitales de l'Europe Orientale elle est prête suivant l'expression de ses Directeurs « à sortir d'Europe » où elle ne fait que doubler les grandes voies ferrées internationales, pour accomplir un travail productif dans des régions dépourvues de moyens de communications. Le projet de la Cie Internationale de Navigation Aérienne est en effet de prolonger sa ligne jusqu'à Alep dès le mois de juillet 1926, jusqu'à Bagdad un peu plus tard, et de réaliser dans un avenir prochain le parcours Paris-Téhéran en trois jours, pendant l'été, en quatre ou cinq jours pendant l'hiver.

Un itinéraire maritime a été également prévu.

Il prolonge les lignes Londres, Marseille et pays Scandinaves, Marseille, le long des côtes méditerranéennes de France, d'Italie et d'Asie-Mineure pour aboutir à Alexandrette et gagner ensuite d'une part Bagdad par Alep et l'Euphrate, d'autre par l'Egypte. Cette ligne a l'avantage d'éviter les parcours terrestres où les brouillards constituent le principal obstacle et d'assurer ainsi un service régulier pendant toute l'année.

Elle est jalonnée par des phares maritimes facilitant les vols de nuit, et comprend des aéroports choisis dans les meilleures rades de la Méditerranée, permettant le départ et l'amerrissage par tous les temps. Ce projet est envisagé par la Cie des Messageries transaériennes qui en a fait une étude particulièrement poussée et compte en commencer la réalisation en 1927.

En mettant à part les visées allemandes, orientées de la Russie vers la Perse, on peut donc entrevoir dans un avenir assez rapproché la création de deux lignes aériennes France-Levant, l'une par voie maritime, l'autre par voie terrestre, prolongées par les Anglais vers Bagdad, Calcutta et Rangoon. Et le temps est peut-être proche où ces lignes s'étendront d'une part vers Singapour et l'Australie, d'autre part vers Bangkok, Saïgon, Hanoï, puis Shanghai et le Japon. Est-il besoin de signaler le gain de temps qui en résultera ? En ne faisant état que d'avions volant le jour, le tableau comparatif ci-dessous établi par les Anglais fait ressortir les durées de trajet par voie de terre ou de mer et par voie des airs jusqu'à Calcutta. Il n'est pas question, dans ce tableau, du voyage par caravanes qui était il y a quelques années, le procédé normal pour aller des rives de la mer Noire ou de la Méditerranée, jusqu'au Tigre, qu'on atteignait ainsi en 25 ou 30 jours.

	Chemin de fer et paquebots	Avion volant de jour	Gain de temps (1)
	Jours	Jours	Jours
Londres-Constantinople	4 1/2	2	2 1/2
Londres-Bagdad	27 1/2	5	22 1/4
Karachi	16 1/2	7	9 1/2
Bombay	14 1/2	8	6 1/2
Calcutta	16 1/2	9	7 1/2

(1) Il n'est pas fait état de la ligne automobile de Syrie qui permet d'aller de Londres à Bagdad en 10 à 12 jours environ.

Tels sont, brièvement exposés, les efforts des grandes nations européennes, pour imposer la prépondérance de leur aviation en Asie et s'assurer la possession de la route aérienne des Indes.

Dans ce conflit d'intérêts mondiaux, la France occupe par son mandat en Syrie, une situation privilégiée, mais cet avantage incontestable peut être annihilé par la redoutable propagande des Allemands en Perse. L'action de la Maison Yunkers est persévérante et tenace ; son projet bien arrêté est la création d'une ligne aérienne qui relierait l'Europe Centrale au Golfe Persique par Moscou, Bakou et Téhéran et sa réalisation aurait pour résultat de nous fermer la route des Indes et de l'Extrême-Orient. Cette question si importante n'échappe pas à l'opinion. Elle a fait l'objet d'importants articles dans la grande presse et on a pu lire dans le *Matin* du 22 janvier 1926, à propos du voyage en Perse de Girier, Challe et Rabatel les lignes suivantes :

« Lorsqu'on examine une carte, sur laquelle est tracé d'un trait le parcours que les avions de la Cie Internationale de Paris à Constantinople effectuent par Prague, Vienne, Budapest, Bucarest et Constantinople, lorsqu'on porte ensuite les yeux sur les frontières de notre mandat en Syrie et que, du doigt, on pénètre en Asie, on s'aperçoit, on ne manque pas de s'apercevoir, que Téhéran est le terminus tout indiqué d'une ligne aérienne qui s'embranché à Constantinople, franchit le Taurus, s'arrête un instant à Alep, file droit sur Bagdad et s'achève dans la grande capitale persane.

On s'aperçoit encore que, avec ces données, un peu d'initiative française peut rendre entièrement française cette artère de près de 7 000 kilomètres courant en Europe et en Asie.

Il était besoin ; en effet, que l'aviation française allât faire une randonnée dans ce pays persan, où l'aviation allemande avait la prétention de s'ériger en maîtresse, d'y organiser de la Caspienne au Golfe-Persique, des lignes aériennes dont la portée pourrait être considérable. Il est, en outre, utile de fixer les jalons des communications aériennes entre Beyrouth, Bagdad et Téhéran.»

(A suivre.)

15 mars 1927 (N°177)

(Suite) (1)

(1) Voir L'Air du 1 février 1927 (*normalement du 1 Mars 1927*)

Enfin, les pouvoirs publics, loin de rester indifférents à cette lutte dont l'issue peut avoir tant d'influence sur l'avenir de nos relations économiques, l'ont placée au premier plan de notre politique aérienne. Le voyage de la mission Girier, Challe et Rabatel, les brillantes démonstrations faites à Téhéran par ces trois officiers sur un matériel français moderne, sont dues à l'initiative de M. le Sous-Secrétaire d'Etat de l'Aéronautique ; et ils ont eu pour résultat de porter un coup très dur à la propagande allemande. J'ai entendu M. Laurent-Eynac faire récemment à l'Institut Colonial, un exposé de ses projets qui ne laisse aucun doute sur la vigilance et sur les intentions du Gouvernement français. Enfin, à Beyrouth, au milieu des plus graves soucis de sa charge, M. Henri-de-Jouvenel, Haut-Commissaire, saisi dès son arrivée de l'importance de ce grand carrefour aérien qu'est la Syrie, a organisé une course d'avions dotée de 1 million de prix sur le parcours Beyrouth-Saïgon et retour. Cette course aura lieu en 1927. Une fois de plus, du poste de combat qu'elle occupe dans la bataille internationale qui se livre en Asie pour la route aérienne des Indes, l'aviation de l'Armée du Levant applaudira au succès des couleurs de la France.

IV

Une telle étude ne saurait être complète si elle ne montrait comment l'aviation française a su protéger, défendre et conserver ce qu'elle avait créé et organisé.

Engagée dès le débarquement de la première escadrille en mai 1919, l'aviation du Levant est en campagne depuis cette époque.

Elle a joué sur cet immense théâtre d'opérations où les troupes sont relativement peu nombreuses un rôle capital aussi bien pendant la guerre contre les Turcs que dans les missions intérieures.

Les années 1920 et 1921 marquent la période des grandes opérations militaires ; 80 000 hommes sont engagés contre les Kémalistes, contre les troupes de l'Emir Fayçal, contre les tribus

révoltées de l'Euphrate, contre les Druses. Les événements exigent des concentrations rapides de l'aviation toute entière ; c'est chaque fois la nécessité d'une action immédiate et d'une organisation technique appropriée. Problème délicat si l'on compare les difficultés déjà très grandes du front français à celles d'un théâtre d'opérations distant de 3 000 kilomètres de la Métropole.

En Cilicie et en Anatolie, l'Armée française d'occupation se heurte à un adversaire redoutable : les troupes turques et les bandes d'irréguliers ont encerclé nos postes, coupé nos communications, et c'est une véritable expédition qu'il faut organiser.

En face d'un ennemi très aguerri, très brave, armé à l'européenne, il faut employer les procédés de la grande guerre. Une escadrille marche avec chaque division, effectue les reconnaissances et les missions de champs de bataille ; le reste de l'aviation disponible opère d'Alexandrette et de Muslimie et exécute les bombardements. Le pays est rude, le climat des plus durs, mais les escadrilles accomplissent vaillamment leurs missions, contribuent à la libération de la Cilicie, à la délivrance d'Aintab, se distinguent à Marache, à Tarsous, à Bosanti, à Adana, à Mersine, transportent les malades et les blessés. L'une d'elle sauve tout son matériel sous un feu violent de canons de 105, une autre effectue en 7 mois 450 missions de guerre. Dans les pages glorieuses de l'historique du régiment à cette époque, on retrouve les noms de nos meilleurs officiers et de nos plus habiles pilotes. Je n'en citerai que deux, celui du Capitaine Mézergues, tué à l'ennemi au Maroc, celui du Lieutenant Arrachart, cité à l'ordre de l'Armée avec son escadrille en 1921.

Le 5 janvier 1921, les escadrilles de Muslimie lancent en 3 heures sur le camp d'un chef révolté, 1 500 bombes, 1 300 grenades, 7 000 fléchettes, attaquant les fuyards à basse altitude malgré le feu nourri des mitrailleuses, et contribuant à la dispersion de l'adversaire : un chef d'escadrille est tué par le tir de l'ennemi.

L'opération dirigée dans l'Anti-Liban qui chassera l'Emir Fayçal de Damas est appuyée par 4 escadrilles concentrées dans la plaine de la Bekka. Elles accompagnent les troupes et attaquent les rebelles à la mitrailleuse et à la grenade.

Enfin, en août 1926, les Druses et les Haurauais renforcés par des bandes venues de Palestine et de Tranjordanie se mettent en révolte, cernent nos postes, attaquent avec succès une de nos

colonnes et coupent la voie ferrée Damas-Deraa. En un jour, 30 avions venus de divers centres sont concentrés à Rayack ; harcelés, bombardés, les révoltés sont désorganisés et font rapidement leur soumission.

L'étude détaillée des opérations aériennes pendant les campagnes de Cilicie et de Syrie en 1920 et 1921 mériterait une étude approfondie que je ne puis malheureusement entreprendre ici. J'ai dû me borner à signaler les faits les plus notoires de cette période héroïque pendant laquelle l'aviation du Levant, récompensée par 5 citations dont une pour l'ensemble du Régiment, a écrit une page d'histoire très digne de celles de la grande guerre.

La signature de la paix avec les Turcs ouvre en Syrie une ère de paix qui dure jusqu'à la révolte des Druses en Juillet 1925. Il ne m'appartient pas d'exposer ici la politique de patience, de travail, de vigilance, de fermeté qui apporte la tranquillité à ce pays qui n'a connu jusqu'alors que le trouble et la servitude. L'histoire appréciera l'œuvre réalisée par notre pays en 1923 et 1924, le prestige de son nom et de son drapeau, non seulement en Syrie mais en Turquie, en Egypte, en Palestine, en Iraq, et les peuples du Liban et de Syrie n'oublieront jamais les années de paix et de prospérité que le mandataire de la France leur a données.

La politique extérieure du mandat est dominée au début de cette période par une ardente propagande turque pour la rétrocession d'Alep et d'Alexandrette et par la pression des comités pro-arabes sous l'influence des rois Hussein et Fayçal, pour l'entrée de la Syrie dans la grande confédération arabe.

Cette agitation se traduit par des incursions de bandes de brigands soudoyés par des agents ennemis qui viennent piller ou fomenter des troubles au-delà de notre frontière, mais une surveillance active a vite fait de les mettre à la raison.

(A suivre.)

15 mars 1927 (N°177)

(Suite) (1)

(1) Voir L'Air du 1er février 1927 (*normalement 15 mars 1927*)

L'aviation est sans cesse sur le qui-vive, parcourt les régions troublées, assure les liaisons, appuie par ses reconnaissances et ses bombardements les troupes des postes ou des colonnes ; une simple démonstration aérienne suffit le plus souvent à calmer les tribus les plus turbulentes et à faire rentrer les impôts, parfois, l'aviation doit agir énergiquement ; un exemple montrera l'efficacité de son intervention : en mai 1925, 2 officiers supérieurs Français et leur chauffeur sont lâchement assassinés près de Deir-ez-Zor. Les premiers renseignements font connaître que les coupables appartiennent aux Aboussaries, tribus pillardes campées au bord de l'Euphrate à l'Ouest de Deir. Sur l'ordre du commandement, le Commandant du 3^{ième} Groupe alerte de nuit ses deux escadrilles stationnées à Deir-ez-Zor et à Rakka ; le départ a lieu le lendemain vers 4 heures sans que l'éveil ait été donné. A 4 heures 45, 16 avions font leur jonction au-dessus des tribus, qu'elles bombardent, et mitraillent vigoureusement. En même temps, le commandement fait connaître, aux chefs, que si les assassins ne sont pas livrés dans les 24 heures, le bombardement recommencera aussitôt. Le soir même, les noms de 11 dont le fils d'un notable influent sont arrêtés, jugés et pendus. Devant ces mesures énergiques, l'effervescence dont l'assassinat n'était que le prélude, se calme instantanément.

D'accord avec le service médical, le transport des blessés et des malades est assuré jusqu'aux grands centres hospitaliers. Je n'insiste pas sur cette question si importante aux T.O.E. ; elle a fait l'objet d'intéressantes conférences à la Société Française de Navigation Aérienne ; en Novembre 1923, 44 blessés graves, à la suite d'un vif combat à Deir-ez-Zor sont transportés en quelques jours jusqu'à Alep distant de 350 kms. En juin 1923, le Kaimakam de Bendour, ami de la France, grièvement blessé par les bandits est conduit d'Hassetche à Muslimie, en une seule étape de 450 kms à travers des régions désertiques.

Ces quelques événements locaux ne dépassent jamais la zone des frontières et ne troublent en aucune façon la tranquillité générale du pays ; les provocations turques, la chute du Calife, les agissements du roi Fayçal, la conquête de l'Arabie par les Wahabites, le différent Anglo-Turc de Mossoul, laissent la masse de la population entièrement indifférente. Les affaires reprennent, la

culture du coton, entreprise dans le Nord de la Syrie, s'annonce prospère ; d'importants travaux d'irrigation sont commencés, le transit automobile à travers le désert s'opère en pleine sécurité ; dans le seul mois d'août 1924. 351 autos transportent 1500 voyageurs vers Bagdad et Téhéran. Jusqu'en août 1925, on ne relève qu'une seule agression sur les convois et encore a-t-elle lieu en territoire Iraquien. Le répit laissé à l'aviation lui permet de se consacrer à l'instruction et à l'entraînement de ses équipages. Certains des voyages individuels et des voyages d'escadrille sont de véritables exploits sportifs : deux Capitaines pilotes partis à minuit de Deir-ez-Zor et de Muslimie rentrent à leur port d'attache après un circuit de 2 000 kms en 24 heures, un Officier effectue la liaison Bagdad, Deir-ez-Zor. Damas, Muslimie soit 1 500 kms dans la journée ; la première escadrille accomplit, groupée, de 6 heures à 15 heures, un voyage de 1 200 kms avec arrêt à tous les terrains occupés par l'aviation militaire.

Enfin, les deux meetings organisés à Rayack en Avril 1924 et Septembre 1925 sous les auspices de l'Aéro-Club de Syrie et du Liban en présence de toutes les autorités civiles et militaires et d'un concours de population considérable venue de Damas, de Beyrouth et de tout le Liban constituent un vrai triomphe pour la propagande française.

Les événements qui se déroulent en Syrie depuis une année ont laissé dans l'esprit de tous les Français une émotion trop vive encore pour qu'il soit nécessaire d'en rappeler en détail l'origine et le développement. Ils éclatent en Juillet 1925, au moment où le gouvernement Français aux prises avec de graves soucis intérieurs et extérieurs a cru pouvoir alléger les charges du mandat, diminuer le budget de l'Armée du Levant, en réduire les effectifs à une vingtaine de mille hommes la plupart indigènes. Limitée d'abord au pays druse l'insurrection se développe au point de motiver une véritable campagne et l'appel d'importants renforts ; cependant l'aviation seule conservera les mêmes effectifs.

Notre adversaire est un guerrier valeureux, un cavalier hardi, un tireur émérite ; il a un mépris absolu de la mort ; le pays où il faut le frapper est rude, pauvre, semé de roches, tout à fait propre à la guerre d'embuscades, absolument hostile à l'aviation.

En présence d'une situation devenue subitement très grave, l'ensemble des forces d'aviation se trouve engagé à fond dès le début d'un soulèvement.

Le 26 juillet, 40 avions dont 8 sanitaires sont concentrés à Rayack et Damas par prélèvements sur les secteurs calmes. A partir de cette date, le 39^{ième} Régiment d'Aviation fournit sans répit un effort considérable, et son rôle dans toutes les opérations est prépondérant et souvent capital. Parmi les missions qui lui sont demandées : reconnaissances à longue portée, bombardements, protection des colonnes, transport des blessés, il en est qui par leur difficulté et leur fréquence constituent des exploits sans précédent dans les annales de notre arme.

C'est en premier lieu, du 23 juillet au 22 septembre 1923 le ravitaillement de la citadelle de Sweida.

Le 18 et le 21 juillet, alors qu'une certaine agitation est signalée dans le Djebel Druse, deux avions du 4^{ème} Groupe de Damas découvrent le bivouac de la colonne Normand, toute entière massacrée près de Kafer, soit 6 officiers et 166 hommes, après un combat désespéré. Les deux avions sont descendus par des balles. L'équipage du premier est fait prisonnier ; le second où se trouve le Capitaine Commandant le groupe, réussit à atterrir près de Sweida ; il alerte la garnison puis, poursuivi par les cavaliers druses et sous le feu de l'ennemi, il parvient à gagner en automobile Damas où il donne les premières nouvelles du soulèvement. L'insurrection druse commence, Sweida (*ou Soueida*) est investie.

Pendant 61 jours, la citadelle où sont enfermés 700 hommes, est ravitaillée par avion chaque jour et par tous les temp.

Toutes les demandes faites par T.S.F, sont satisfaisantes ; l'aviation apporte ainsi le plus précieux secours moral et matériel à la garnison et elle contribue pour une grande part à sa délivrance.

- 208 sorties sont ainsi effectuées pour lancer :
- 12 155 kg. de vivres et 54 sacs de courrier.

Chaque jour, un avion porte de Damas, distant de 80 kms le courrier officiel et privé ; en même temps, plusieurs avions chargés de vivres partent de la base d'Ezraa. Chacun emporte 50 à 60 kg. en plusieurs colis. Des paquets fragiles, du matériel de T.S.F. notamment, sont envoyés avec succès par parachutes de 5 kg. Lorsqu'il s'agit de colis d'un certains poids, ceux-ci sont arrimés sur la tourelle abaissée, le passager ne pouvant les sortir de la carlingue pour les lancer au moment voulu en résistant au

déplacement d'air d'un avion piquant très fortement. Le poste se trouvant entouré et dominé par des crêtes où les tireurs druses sont embusqués, la manoeuvre accomplie est particulièrement périlleuse. L'avion de ravitaillement arrive à 4 ou 500 mètres d'altitude, descend, pique et exécute un ou plusieurs passages de lancement à grande vitesse afin de franchir les crêtes à une certaine altitude, il n'est pas d'équipage qui n'accomplit cette manoeuvre sans recevoir plusieurs balles dans l'avion, quelle que soit l'heure d'exécution. Aux coups de l'ennemi, il répond par des bombes. Certains ayant exécuté jusqu'à 30 ravitaillements consécutifs, parviennent à une réelle maîtrise ; rares sont les colis qui tombent hors de l'enceinte. Certains dégâts s'en suivent dans la citadelle ; le toit et même le plafond de l'étage supérieur sont souvent traversés ; deux hommes sont tués par un colis, projeté violemment dans une cuisine, d'autres sont blessés. Deux avions, gravement atteints par les balles s'abattent près de la citadelle ; la garnison opère chaque fois une sortie pour sauver l'équipage ; elle ramène une fois les aviateurs sains et saufs, l'autre fois, les deux corps carbonisés.

L'importance et la durée de la révolte druse ne tardent pas à étendre le trouble à d'autres points du pays ; la faiblesse de nos moyens, connue des milieux hostiles au mandat, encourage l'agitation ; les bandes de pillards se réorganisent : il faut faire front partout. Dans cette situation critique, c'est l'aviation, qui, par sa mobilité et la rapidité de son intervention, joue, le rôle le plus efficace.

Il n'est pas possible de signaler tous les faits, dans lesquels elle se distingue ; je me borne à en citer quelques uns.

Dès le mois de Juillet 1925, la zone druse en dissidence distante de 80 kms de Damas constitue pour cette ville une menace permanente. Chaque jour, une reconnaissance de 200 kms est prescrite pour signaler les mouvements suspects et éviter toute surprise.

Les villages rebelles survolés à basse altitude ouvrent généralement le feu sur l'avion qui répond par des bombes. Le 23 août au soir, et le 24 au matin, les reconnaissances découvrent un gros de cavaliers marchant sur Damas. Ordre est donné à l'aviation d'agir avec tous ses moyens. Le 24, de 8 heures à 17 heures, les escadrilles de Damas et de Rayack, en liaison avec le 21^{ème} Spahis, harcèlent le parti ennemi, fort de 1 500 cavaliers, qui s'enfuit

abandonnant 300 cadavres. Ce jour-là, la ville de Damas, est sauvée.

Le 11 Septembre, le 5^{ème} Bataillon du 4^{ème} Régiment Etranger occupe le village de Musseifre, destiné à devenir la base des prochaines colonnes.

Le 17, le poste est attaqué par un fort parti de 2 000 à 2500 cavaliers et fantassins.

La base d'Ezraa, située à 30 kms des centres de Rayack et de Damas, est alertée à 7 heures du matin. La Légion résiste à des assauts furieux, tandis que de 7 heures à 10 heures, 27 bombardements sont effectués par 15 avions, dont 6 venus de Rayack, distant de 120 kms de l'objectif ; 4 660 kgs de bombes sont lancés, 5 000 cartouches sont tirées. L'ennemi bat en retraite, mitraillé par les avions qui disloquent un renfort d'un millier de cavaliers ; 300 cadavres ennemis restent sur le terrain.

Quelques jours plus tard, 6 escadrilles prennent part aux opérations de la colonne du Général Gamelin envoyée au secours de Sweida. L'aviation couvre le mouvement des troupes, renseigne le commandement par messages, assure la liaison avec l'Infanterie et l'Artillerie et exécute dans la seule journée du 24 septembre 45 bombardements.

Le 5 octobre, Hama entre en révolte. Le jour même, des avions appelés d'Ezraa, bombardent la ville distante de 200 kms de leur base ; le mouvement est rapidement étouffé. Sur l'Euphrate, les escadrilles de Muslimie et de Rakka brisent en quelques jours la révolte des bédouins pillards. Un bombardement effectué le 11 octobre sur les campements qui croyaient notre aviation chez les Druses impressionne fortement les tribus. Celles-ci se replient vers Soukne ; atteintes et bombardées de nouveau, elles passent en territoire Tranjordanien.

Un exemple typique : le 27 octobre, le Commandant de la région de l'Euphrate donne l'ordre à l'Emir Moudjem et à sa tribu de se retirer à 30 kms au Sud de l'Euphrate ; l'ordre est porté par un avion accompagné de 3 autres équipages pour l'intimidation. Le lendemain, l'ordre est exécuté.

Il faut signaler aussi la recherche des automobiles civiles se dirigeant sur Bagdad, attaquées par des bandits et découvertes en plein désert, malgré une violente tempête de sable ; cette

expédition coûte la vie à l'un des meilleurs officier du Levant, le Capitaine Decarpentries, Commandant la compagnie Méhariste de Palmyre ; le siège de la citadelle de Rachaya dans l'Hermon, du 11 au 24 novembre, fait d'armes comparables à ceux de Sidi-Brahim et de Mazagran, où la garnison forte d'un escadron du 12^{ème} Spahis et d'un escadron du 1^{er} Etranger, attaquée par un ennemi dix fois supérieur en nombre, résiste à tous les assauts jusqu'à l'arrivée des colonnes de secours, ayant repoussé à la baïonnette après l'épuisement de toutes ses munitions, deux attaques dans l'intérieur du poste. L'aviation assure la permanence de l'observation de la citadelle, alerte les garnisons voisines, éclaire les troupes en marche dans un pays de grandes montagnes, les renseigne sur la situation du poste, exécute enfin 18 bombardements dans le village aux mains des rebelles et jusqu'à proximité des murs de la citadelle, sous le feu des mitrailleuses druses, qui criblent de balles plusieurs avions. Le 24 au soir, après une marche en montagne splendide de deux colonnes de secours et un court combat de rues, la garnison de Rachaya est délivrée.

Enfin, il ne faut pas publier l'effort intense fourni par le personnel mécanicien réduit au cours de la 1^{ère} quinzaine de septembre 1925 par suite des rapatriements. Au Parc et dans les escadrilles pendant les journées les plus dures de l'été syrien, le personnel ne connaît guère de repos et le travail de mise au point des moteurs et des avions se poursuit jour et nuit.

oOo

Telle est, brièvement exposée la tâche accomplie depuis sept années avec la même foi ardente par l'aviation française dans le Levant.

J'ai essayé de vous montrer ces hommes dans le cadre de leur existence pittoresque avec leurs qualités de gaieté et de courage qui les font, comme leurs camarades du Maroc, dignes, des aviateurs de la grande guerre. Tous volontaires, ils aiment cette vie pleine de danger et d'imprévu qu'ils ont choisie. La grande cause qu'ils servent, celle de la France, est faite de civilisation et de paix. Par l'organisation de ses lignes aériennes, de ses aérodromes, par le prestige de ses pilotes, qui rayonne au-delà des frontières de Syrie, jusqu'en Palestine, en Iraq et en Perse, la France possède le plus grand carrefour aérien du monde, et cela seul suffira peut être un jour à la dédommager des lourds, sacrifices que lui coûte le mandat.

La paix, qu'il faut, suivant l'expression de M. de Jouvenel, imposer par la force à ceux qui veulent la guerre, l'aviation l'aura chèrement achetée de son sang. Quarante pilotes ou observateurs tués, dont deux Chefs d'escadrilles, un plus grand nombre encore de blessés, tel est le tribut payé par le 39^{ème} régiment d'aviation titulaire de la fourragère et de la croix de guerre avec trois palmes.

Et je ne saurais mieux conclure que par la lecture de la dernière citation décernée en date du 10 février et qui est une des plus belles pages de gloire qu'un Régiment ait jamais inscrite à son drapeau.

Ordre N°518 du 10 février 1926

« Régiment d'Aviation hors de pair dont les glorieux services s'accroissent constamment.

Continue la tradition de l'arme par le dévouement inlassable et l'esprit de sacrifice qui animent ses équipages et le labeur sans limite dont fait preuve le personnel mécanicien et les ouvriers des escadrilles et du Parc.

Sous le commandement du Lieutenant-Colonel Berdalle qui l'anime par le cœur et l'exemple a continué sans arrêt depuis le 15 septembre 1925 l'effort magnifique fourni pendant les premières opérations du Djebel Druse et le siège de Sweida.

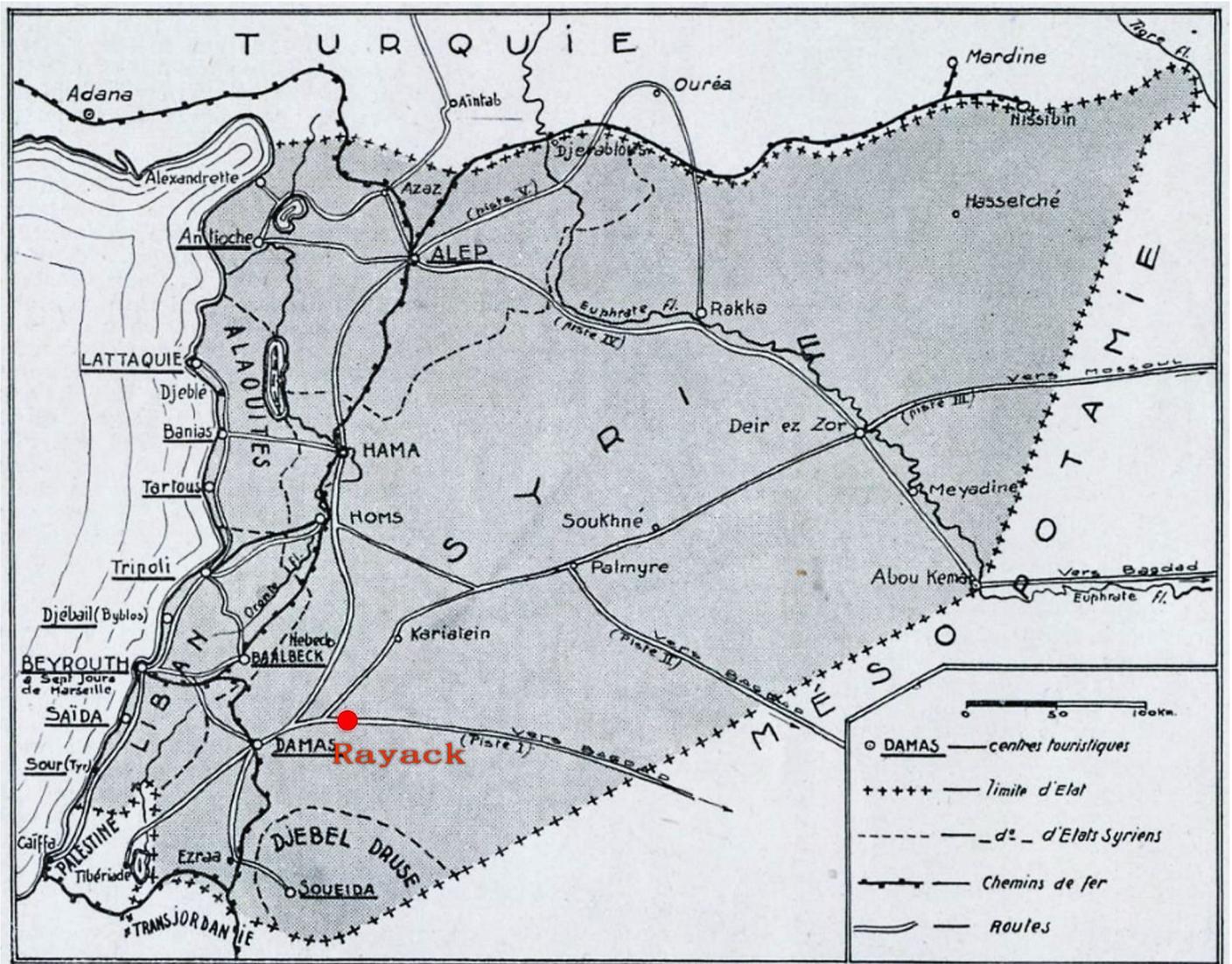
Depuis cette époque, les équipages du Régiment ont apporté inlassablement leur aide et leur appui quotidien à toutes les troupes en opération dans les différentes régions de Syrie, malgré les difficultés du terrain montagneux et de la saison d'hiver.

Pendant les deux colonnes de Septembre et d'Octobre du Djebel Druse, puis autour de Damas sur les pentes de l'Hermon, à Rachaya et Hasbaya, dans la région de Homs, Kousseil, Nebeck, dans celles de Maret-el-Noman, Eriha, Harin, partout en un mot où les rebelles ont manifesté leur présence les équipages du 39^{ème} les ont attaqués et harcelés et ont souvent, par leur action, joué un rôle capital dans la répression »

Colonel GÉRARD

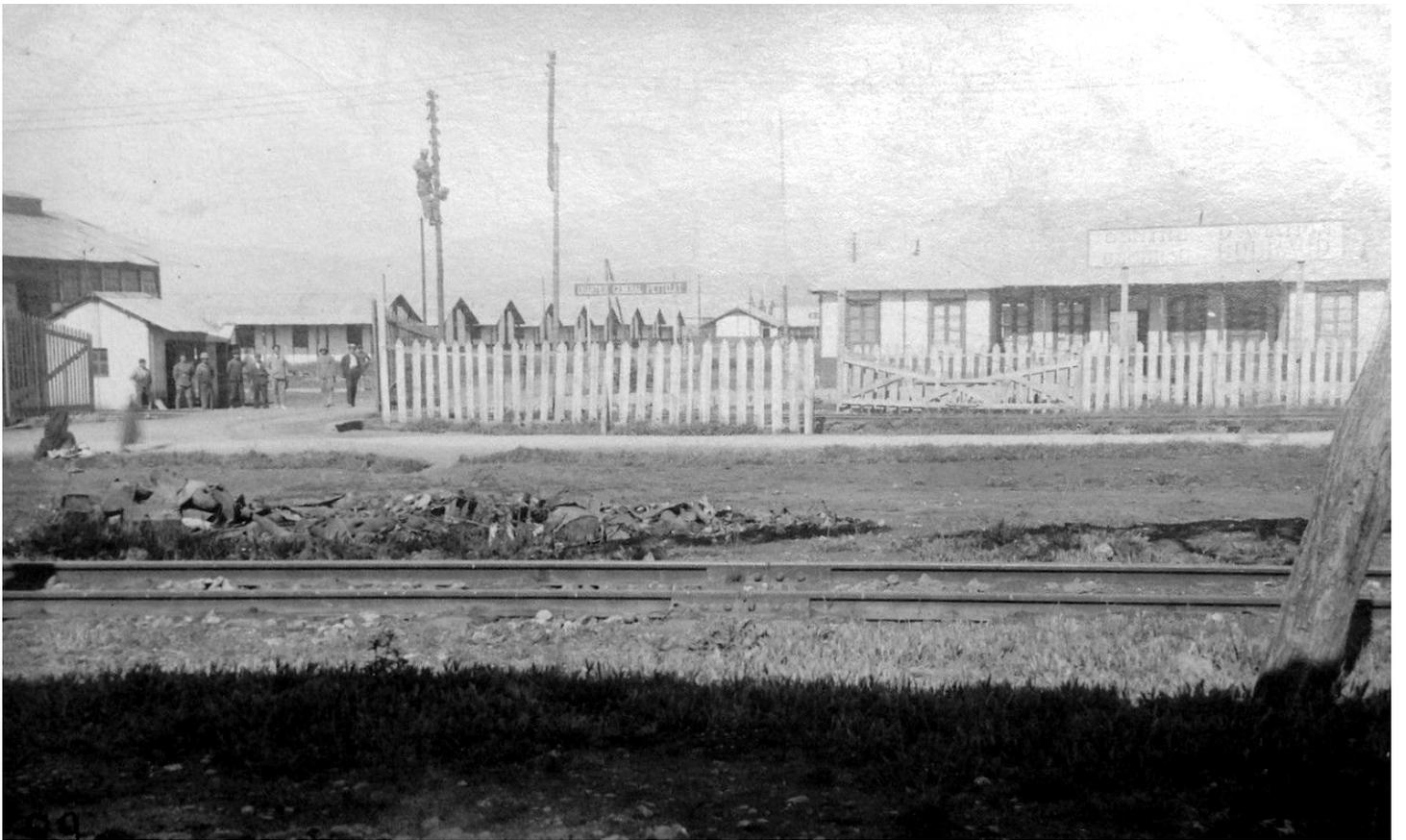
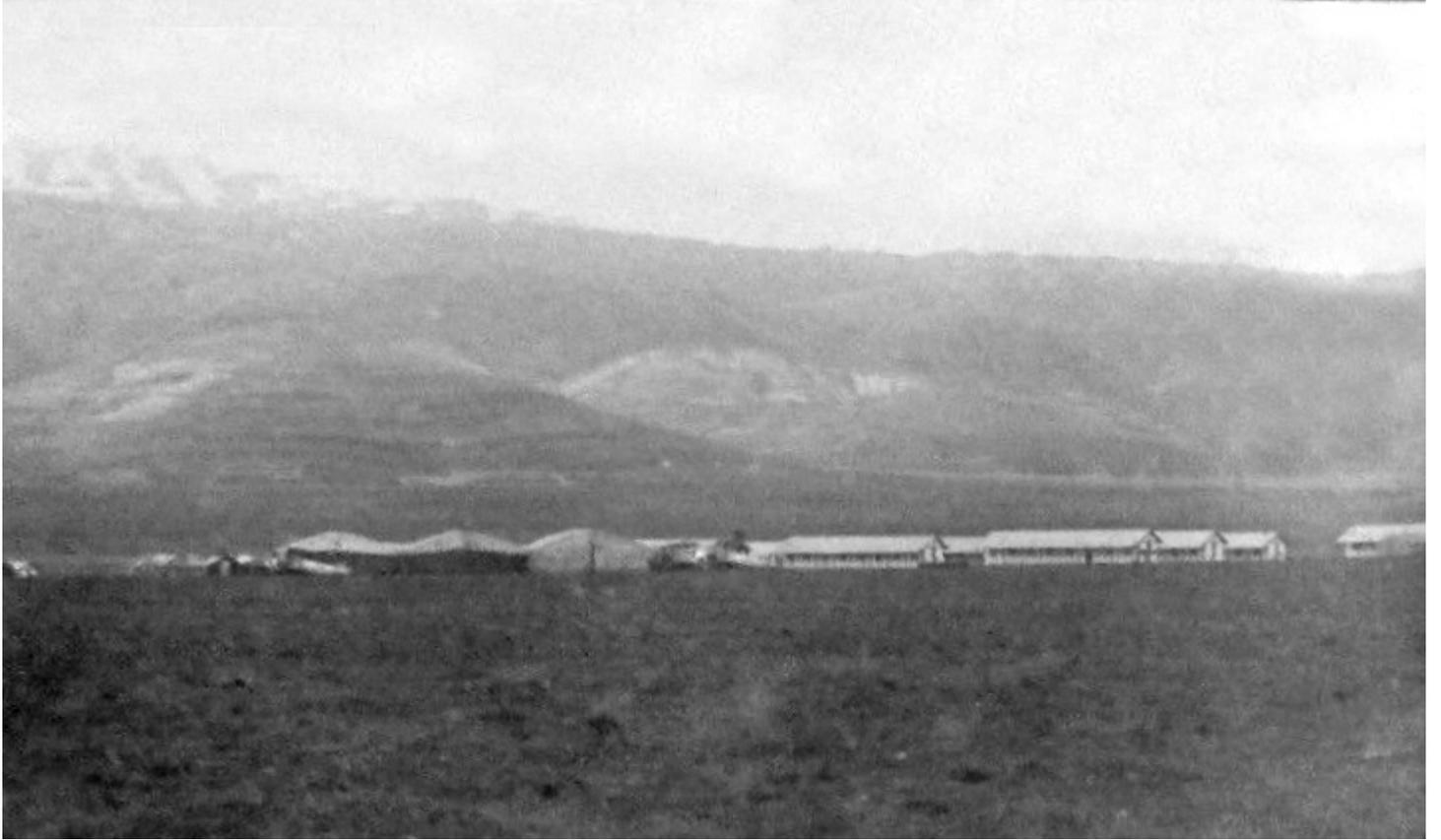
(Fin)

Photographies de Rayack 1923 - 1926



CARTE DES ÉTATS DU LEVANT SOUS MANDAT FRANÇAIS





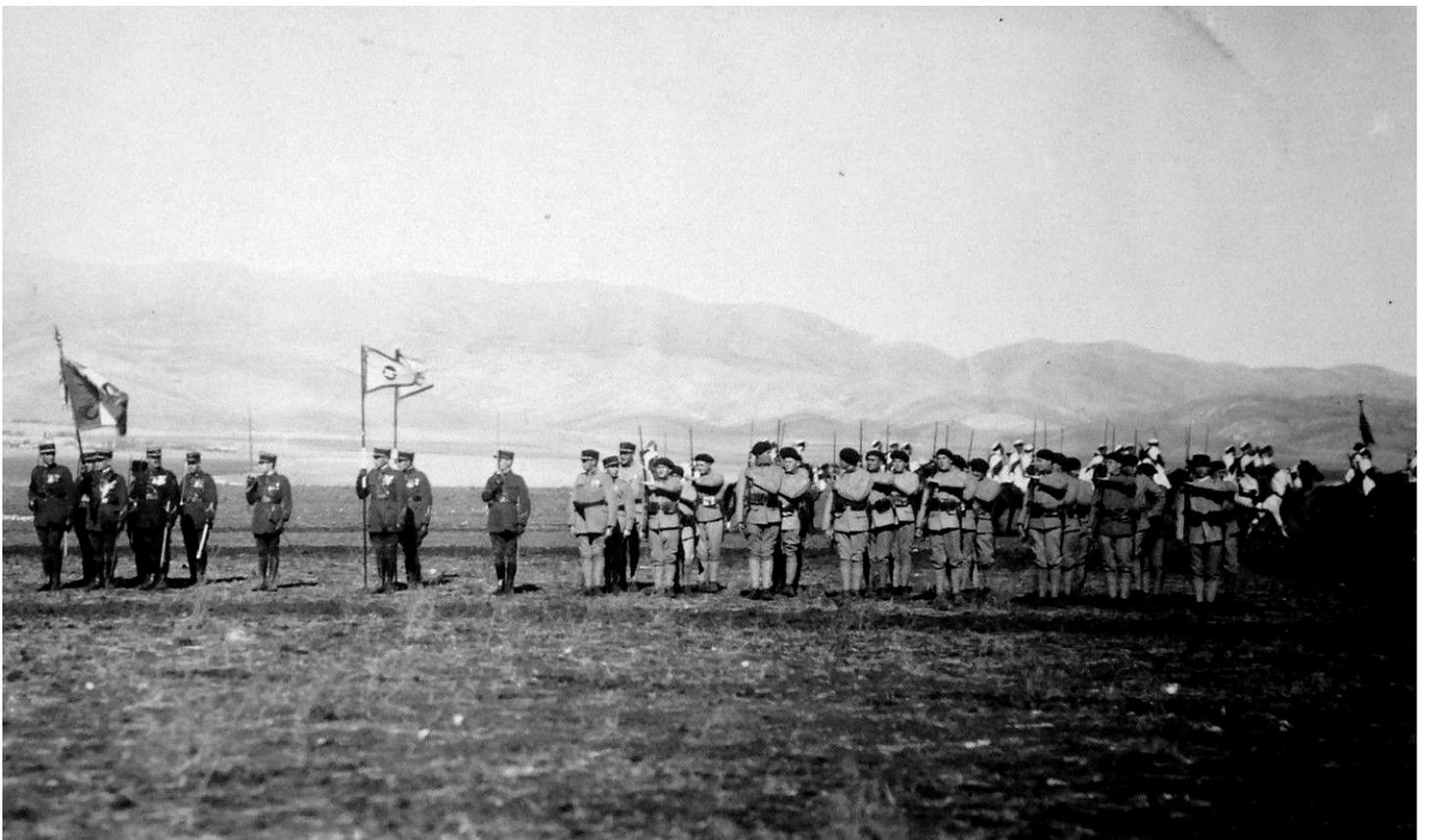


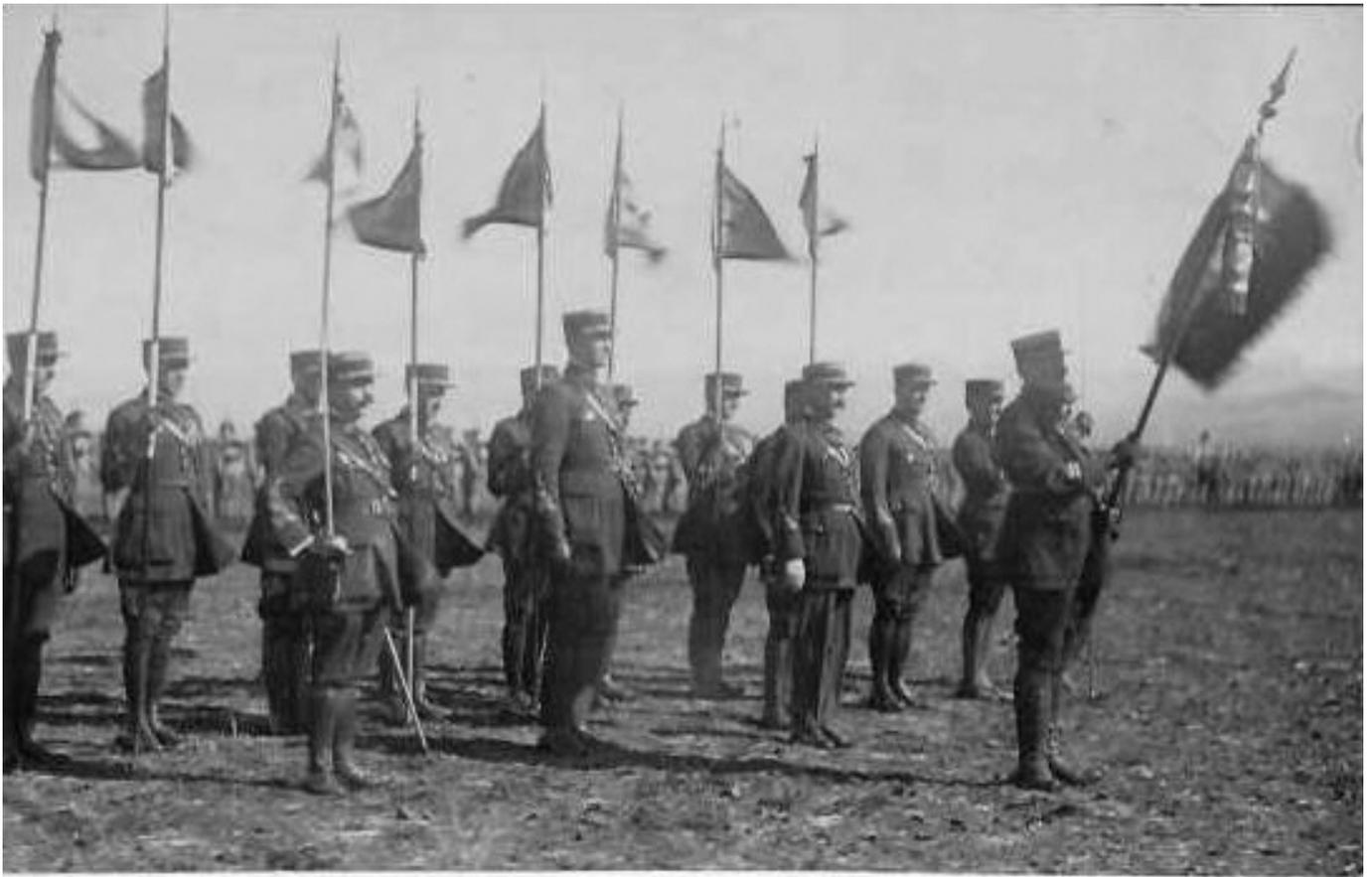
**21 décembre 1926 – 39ème RA
Cérémonie de la remise de la Fourragère au Drapeau**





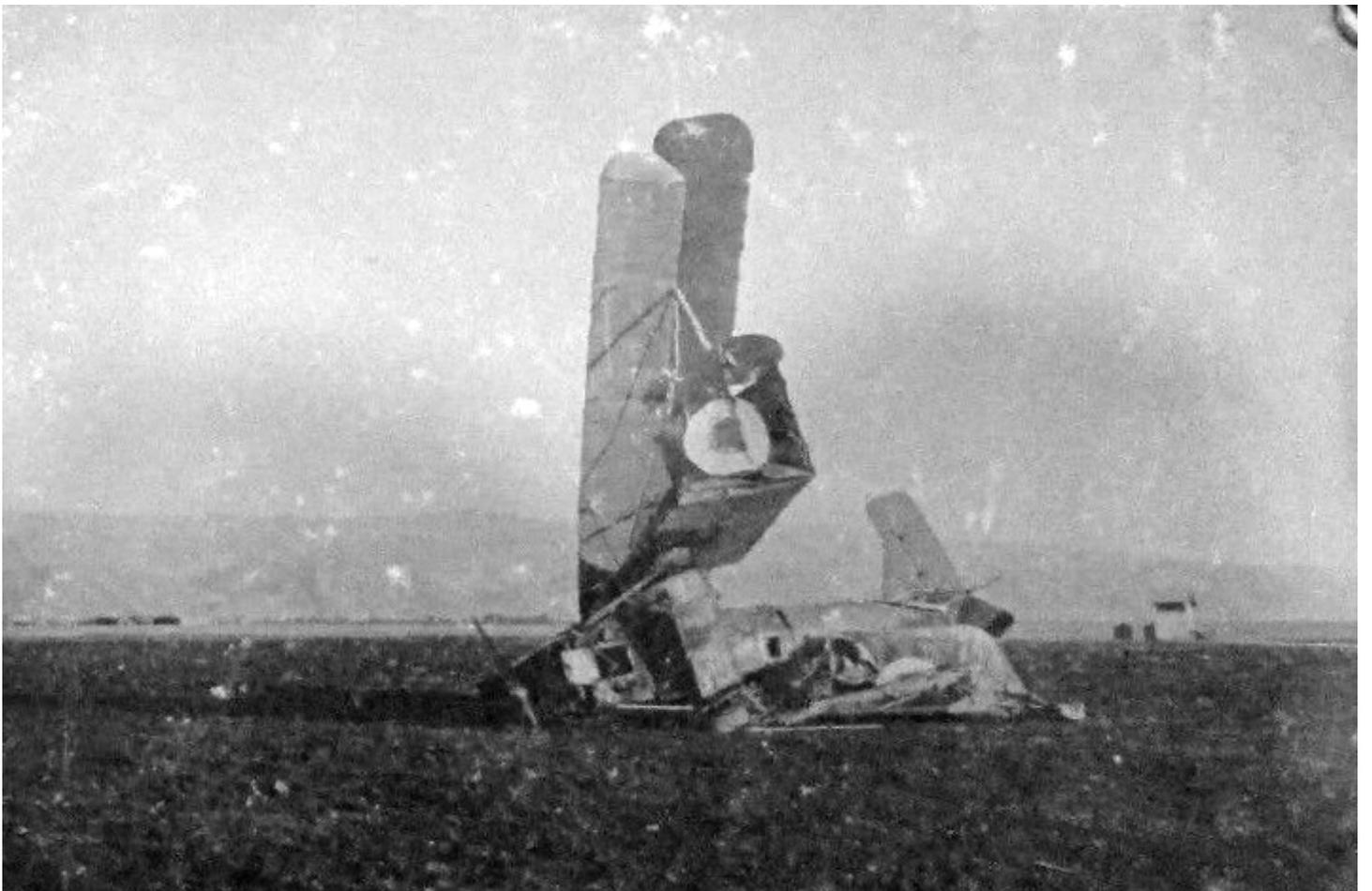
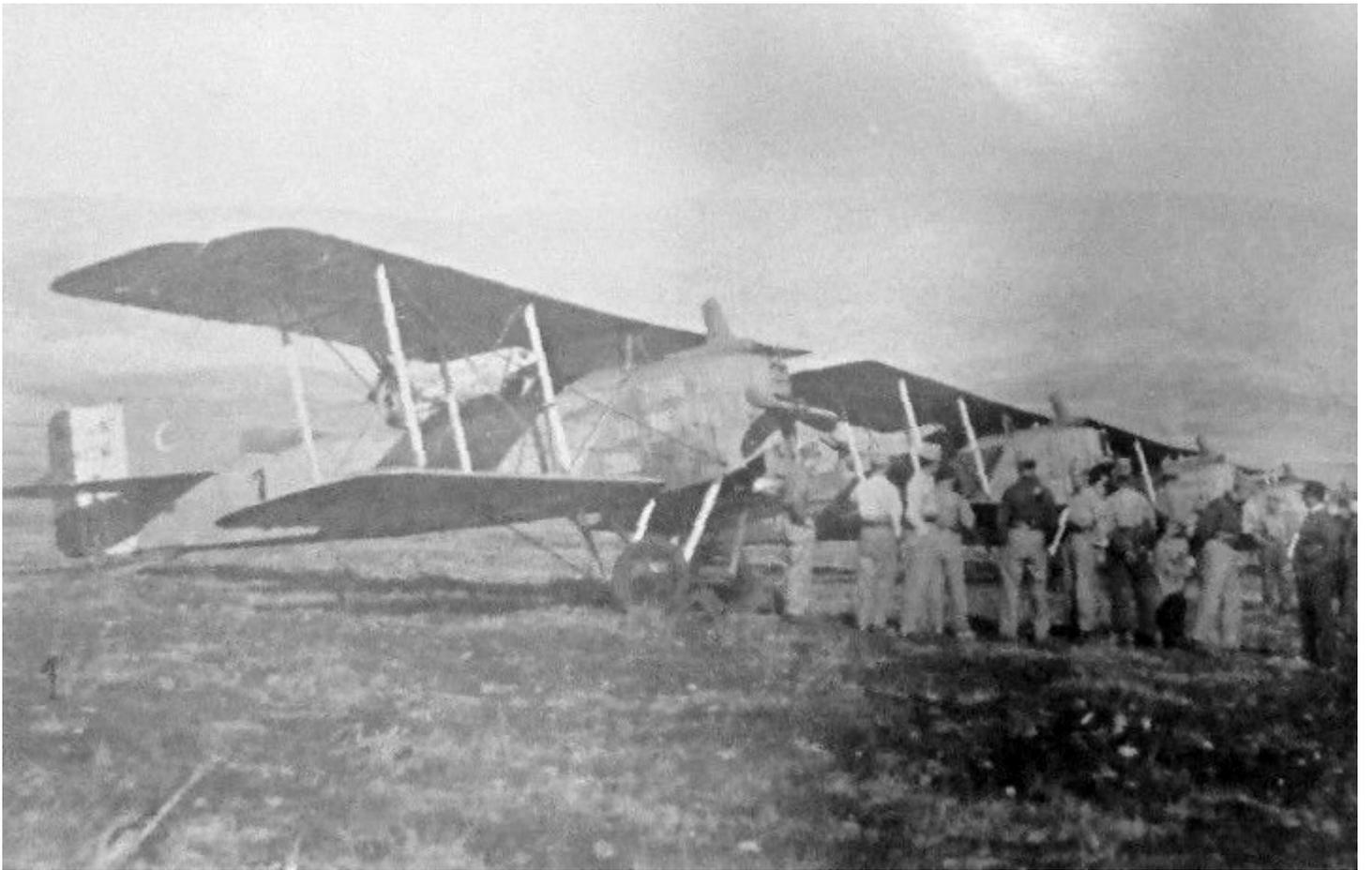
**21 décembre 1926 – 39ème RA
Cérémonie de la remise de la Fouragère au Drapeau**

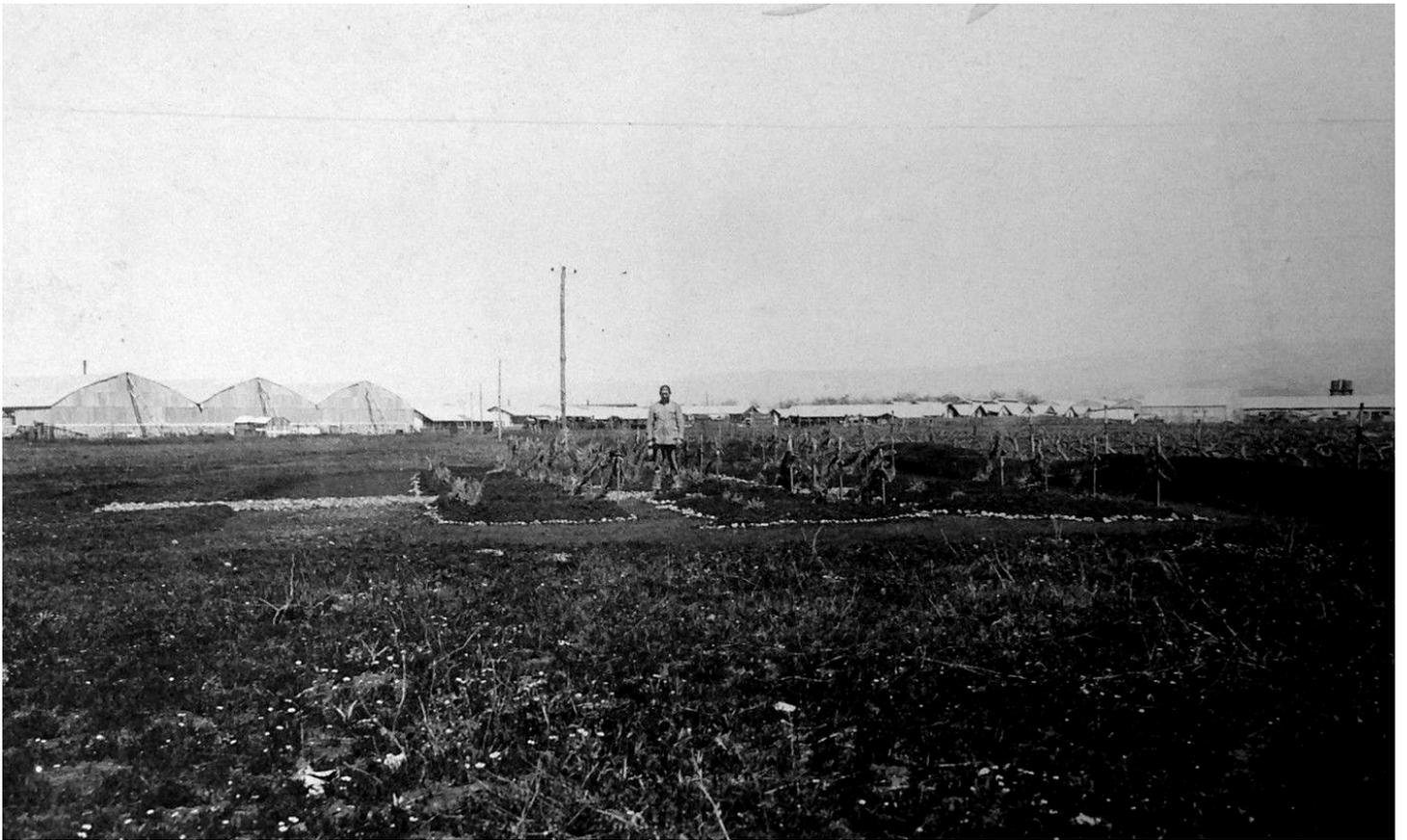




**21 décembre 1926 – 39ème RA
Cérémonie de la remise de la Fourragère au Drapeau**







Cimetière militaire



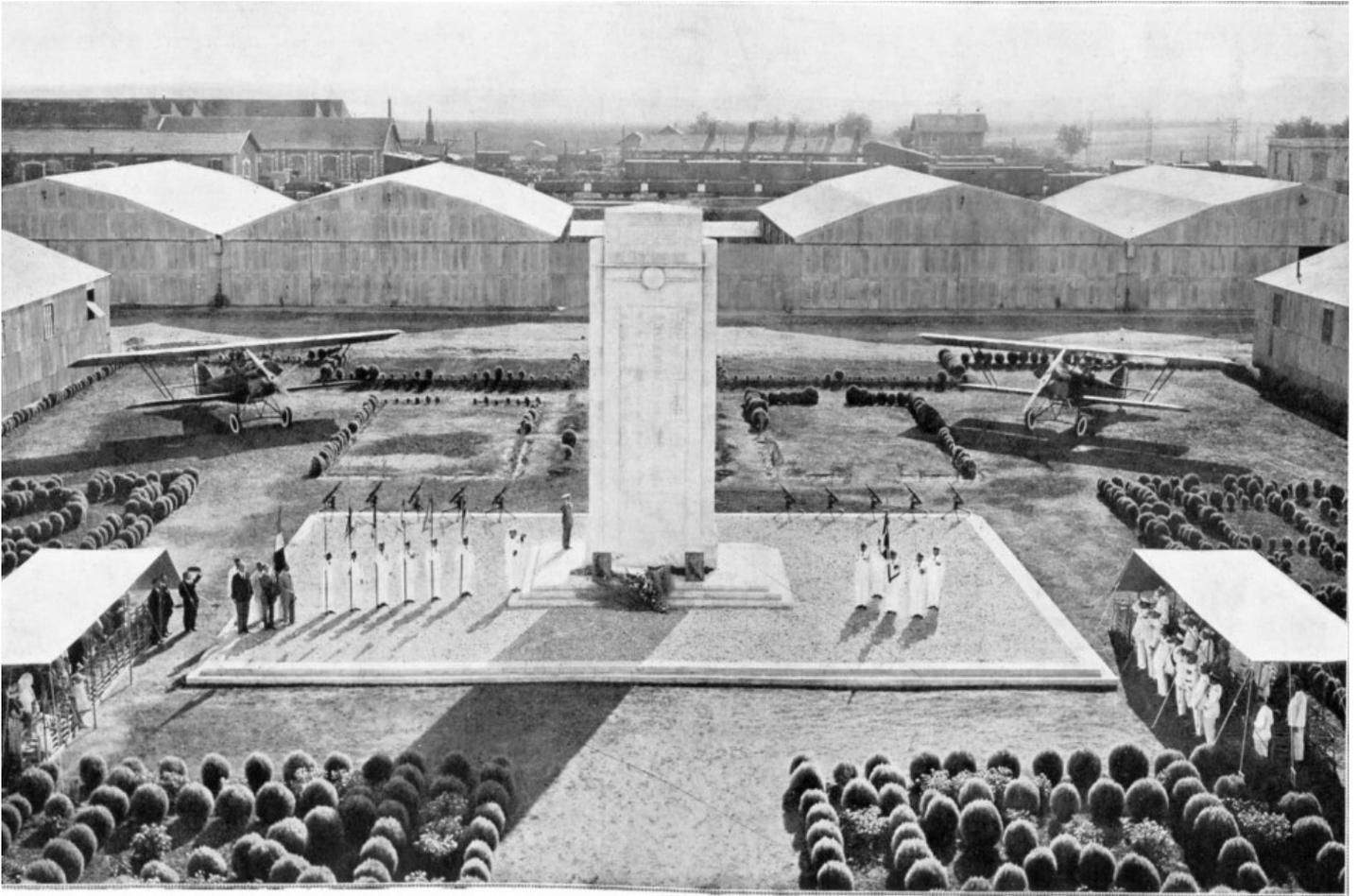
Rayack – Ablah



Rayack – Route du Parc



Rayack - Hauche Halla



Sur l'aérodrome de Rayak : la cérémonie d'inauguration du monument aux Morts de l'aviation du Levant.

Inauguration der Monuments aux Morts de l'Aviation au Levant
Date à déterminer :
Sans doute à la fin de la révolte des Druses (1927 – 1930 ?)



Citadelle de Sweida (ou Soueida)



**Courrier adressé en 1924 au Lieutenant Dhers
39^{ème} Régiment d'Aviation (basé à Rayack)
SP 600**

*Texte transcrit, mis en forme et illustré en 02/2018 par
François-Xavier BIBERT*

Cette page est une annexe à :

[La Campagne du Levant \(1941\) du Groupe de Chasse GC III/6](#)

faisant partie du domaine :

[L'histoire du Groupe de Chasse GC III/6](#)

appartenant au :

[Site personnel de François-Xavier Bibert](#)