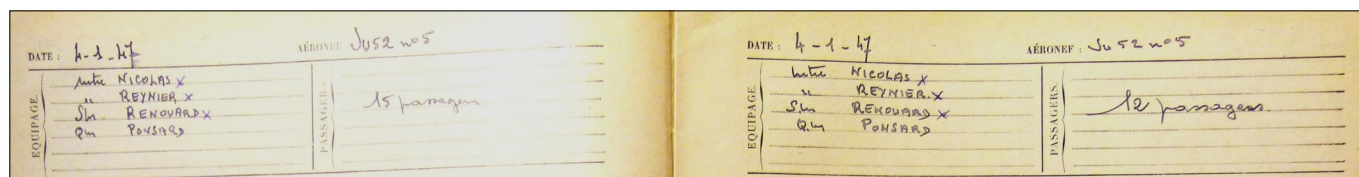


Le matériel volant de l'Aéronautique navale (N° 40)

Jean-Pierre Dubois

LES JU 52 DE LA MARINE (4)



▲ Alger-Cuers puis Cuers-Orly par le 31.S-5, le 4 janvier 1947.

Reconstituer l'histoire d'avions mis en service il y aura bientôt quatre-vingts ans n'est pas chose facile. Pour l'Aéronautique navale, outre le prodigieux travail bénévole effectué par l'ARDHAN depuis sa création, cumulant recherche documentaire et recherche iconographique ([Accueil - ARDHAN \(aeronavale.org\)](http://Accueil-ARDHAN(aeronavale.org))), on peut compter depuis toujours sur les archives du Service Historique de la Défense, dispersées en plusieurs lieux géographiques pour les dossiers de la Marine.

Parfois même, on trouvera au SHD, comme c'est le cas pour l'escadrille 31.S présentée ici, un journal des vols complet (à partir de décembre 1946 pour cette formation) qui pourra combler tous les fervents de micro-histoire.

Mais ce n'est pas toujours le cas.

De même, les photographies d'un Ju 52 arborant son numéro d'escadrille de la 31.S sont extrêmement rares, nous n'avons trouvé que celle du **31.S-9**. Qui pourra nous détromper ?

10. Les Ju 52 (AAC.1) dans les escadrilles de transport

L'Aéronautique navale a armé quatre escadrilles de transport entre 1946 et 1964 : la 30.S, de janvier 1946 à janvier 1952, équipée d'hydravions Dornier 24 et basée à Saint-

Mandrier près de Toulon ; la 31.S et la 32.S, équipées initialement de Junkers 52 ; enfin la 33.S, de février 1946 à août 1954), regroupant essentiellement des grands hydravions Breguet

qualifiés pour des « *Grandes liaisons coloniales* » et brièvement, en fin de carrière, utilisant des hydravions Nord 1402.

L'escadrille de transport 31.S (ex E.T. Métropole)

Escadrille (Dates extrêmes)	Base Autorité	JU 52 en service De... à ...	N° d'escadrille relevés
E.T.M. 1 ^{er} mars 1945 Devient 31.S janv.1946 (1.1.46- 1.4.1964)	Les Mureaux / Orly. Puis Orly État-major Général	2.1945 (ETM) 1.1946 à 10.1948 (31.S)	31.S-1 à 31.S-9 indicatifs F-YEBA à -I

Il semble bien que la lointaine origine de l'escadrille remonte à janvier 1943, à Casablanca, avec la constitution d'une Section de liaisons aériennes (SLA) de l'Amiral Afrique, bientôt transformée en section de l'EMG Aéro (État-major général) à Alger. Elle est confirmée en octobre 1943 comme SLA EMG

Dès la Libération de la région parisienne, la section devient, en bonne logique, la SLA EMG à Orly. Pour être finalement transformée en *Escadrille de transport métropole* (ETM) le 13 février 1945, par Ordre 377/EMG, prenant effet le 1^{er} mars.

Cette escadrille conservera en son sein une SL/EMG et sera basée aux Mureaux, en bords de Seine. Le LV Léveillé, précédemment chef de la section de liaisons devient le premier commandant de l'ETM. Malheureusement l'escadrille ne peut pas s'installer à Orly, comme le souhaiterait la Ma-

rine, car l'aéroport est encore occupé par les forces aériennes américaines et il fonctionne déjà également comme un aéroport civil. Toutefois, les embarquements de passagers avant les missions de transport de l'ETM ont lieu le plus souvent à Orly. Le plan d'armement (théorique) de la formation est alors hétéroclite : un Lockheed (bimoteur de type non précisé), trois Junkers 52, trois Caudron Goéland, trois Nord « 1000 » (*sic*, le N.1001 n° 80 en fait) et un Morane 500 (n° 170 puis 119). Mais dans la réalité, et jusqu'à la fin de l'année l'escadrille armera seulement deux Glenn-Martin 167F fatigués et trois Ju 52, outre un Goéland et un Nord « 1000 ».

Les premiers trimoteurs ayant été mis en service dans la dernière semaine de février 1945, on peut donc affirmer qu'ils ont commencé leur service actif dans une section de liaison, mais seulement l'affaire de quelques jours. Ils volent ensuite dans une esca-

drille nouvellement créée et dont ils vont bientôt constituer l'équipement principal.

1945

Dès mars 1945, après quelques vols de proximité (Cherbourg, Vannes, Brest, Morlaix) puis éloignés (Tarbes, et bientôt Hyères et Cuers), l'ETM assure des services réguliers entre Paris et Toulon, transportant 102 passagers et 11 400 kg de fret dans le mois. Elle effectue aussi des transports occasionnels pour neuf passagers et 3 000 kg de fret, outre 29 missions de liaison (52 passagers et 830 kg de fret), le total des kilomètres parcourus dans le mois culminant à 41 580 km.

En avril, elle transporte 283 passagers, 31 tonnes de fret, ayant parcouru 33 325 km en 190 heures de vol. N'oublions pas la mise à disposition de Junkers à un groupement occasionnel de transports urgents, essentiellement



pour le rapatriement d'anciens prisonniers vers l'AFN, et des familles en AFN vers la métropole, avec des avions « empruntés » aux deux escadrilles de transport, l'ETM et l'ET AFN.

Les activités des deux appareils de l'ETM transférés provisoirement à ce groupement seront dès lors comptabilisées séparément.

En juin 1945, l'Aéronautique navale modifie ses dotations réglementaires des formations sans user d'euphémisme pour indiquer qu'elle entre dans une période de réduction des effectifs : l'escadrille fonctionnera néanmoins, sur le papier, avec cinq Junkers : trois « armés » (en service) et deux en « VF » (volant de fonctionnement). En dépit des difficultés du moment, les missions de transport se poursuivent, jusqu'à Boufarik, en Algérie, ou Bizerte, en Tunisie. Une escale intermédiaire est effectuée en Provence, à Cuers ou à Hyères. À Cuers, l'avion n° 28, victime d'un accident léger, est immobilisé au mois de décembre dans l'attente de deux hélices.

► Le journal des vols de l'escadrille 31.S est intégralement consultable au SHD de Vincennes. Il se poursuit, en plusieurs volumes, avec la période « Languedoc », jusqu'en 1956.

▼ Détail des escales et des heures de vol pour la mission vers Madagascar du Ju 52 31.S-8 (2 au 27 décembre 1946).

MINISTÈRE DE LA MARINE.

AÉRONAUTIQUE NAVALE.

BASE DE ⁽¹⁾ ORLY

DE Escadrille 31 S.

JOURNAL DES OPÉRATIONS.

COMMENCE LE 19 Décembre 1946

TERMINE LE 7 - 8 - 47

(1) Aviation.

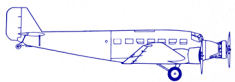
Marine. — N° 3051. — Aéronautique navale. — 1939. (1100-Raisin 435-J. 34120.)

COMPTE RENDU DES OPERATIONS.

Heure d'appareillage :	(2-12) ORLY - CUERS (3.25) - CUERS - ORLY (3.50) (3-12) Tunis - BENCHARI
Heure de rentrée :	(5.10) - BENCHARI - ELADEN (1.35) (4-12) EL-ADEN - CAIRE. 3.20
Durée :	115 50 (7-12) de CAIRE - WADI-ALFA (5.14) (8-12) WADI-ALFA - KARTOUM. (3.20)
Altitude maximum :	KARTOUM - JUBA (5.30) (9-12) JUBA - NAROBK. (3.25) —
	(10-12) NAROBK - MOMBASSA (2.25) - MOMBASSA - LINDI (3.30) (11-12) LINDI -
	MOZAMBIQUE 3.25 (12-12) MOZAMBIQUE - TANANARIVE (5.25) /
	(15-12) TANANARIVE - FOLAKARA (2.00) (16-12) FOLAKARA —
	TANANARIVE (1.50) (18-12) TANANARIVE - DIEGO - (4.55) (19-12) DIEGO - PAMANZI 2.20
	(19-12) PAMANZI - MORONI (1.15) - MORONI - DAR-EL-SALAAM (3.55) (20-12) DAR-EL-SALAAM - NACPAI - (4.45)
	(21-12) NAROBK - JUBA (5.05) - JUBA - MALAKAL (3.40) (22-12) MALAKAL - KARTOUM (4.20) (23-12) KARTOUM -
	WADI-ALFA - (4.20) (24-12) WADI-ALFA - LE CAIRE (5.05) (25-12) - LE CAIRE - ELADEN (4.05)
	(25-12) ELADEN - TRIPOLI (5.25) (26-12) TRIPOLI - TUNIS (3.30) - TUNIS - AJACCIO (3.40) —
	(27-12) AJACCIO - ORLY - (6.50)

Le Commandant de l'Avion, ✓ Le Commandant de la Base,

Marine. — N° 3051. — Aéronautique navale. — 1939. (1100-Raisin 435-J. 34120.)



1946

Au printemps 1946, l'ETM devient l'escadrille 31.S. Le parc de la formation augmente, mais l'identification des appareils assurée par leur numéro constructeur d'AAC.1, y compris dans les carnets de vol (24, 28, 29, 30, 42, etc.) cède le pas aux « *numéros d'escadrille* » à partir du mois de mai. Sont inscrits désormais les « Ju 52 n° 1 », ou « 5 », ou « 7 », etc. Ces numéros correspondent à l'identité peinte sur le flanc des appareils (d'une manière plus complète, comme « **31.S-1** », etc.) Les deux Glenn-Martin ont disparu, et l'attribution des « *numéros d'escadrille* » court de **31.S-1** à **31.S-9** pour les seuls Ju 52. Bien entendu, et comme expliqué dans l'épisode précédent de cette série d'articles, il n'y a pas neuf appareils simultanément en service : les pointages mensuels indiquent plutôt entre quatre et six Ju 52 régulièrement actifs. Mais cette apparition de neuf identités correspond bien au plan d'armement qui va progressivement inclure un total de neuf appareils : six avions actifs, et trois en vol de fonctionnement.

L'indicatif (radio) international attribué à la 31.S est la série **F-YEBA**. La dernière lettre de cet indicatif progresse en parallèle avec le numéro d'escadrille : **F-YEBA** correspond à **31.S-1**, l'identité la plus élevée étant **31.S-9**, l'indicatif « international » est **F-YEBI**, puisque « I » est la neuvième lettre de l'alphabet.

On trouvera plus loin un tableau donnant les statistiques de l'escadrille métropolitaine de juin 1945 à la fin de l'année 1948, car il n'est pas possible ici de proposer même une synthèse des très nombreuses missions de transport effectuées et les destinations atteintes pendant quatre ans. Nous pouvons néanmoins signaler quelques points marquants repérés au fil des mois.

Si la destination lointaine pour la 31.S demeure l'AFN, on peut citer pour l'exemple une traversée de la

Méditerranée avec le n° 28 qui, du 18 au 21 avril, assure une rotation d'Orly à Hyères puis rejoint Boufarik en Algérie avant de rentrer sur Hyères, après s'être posé en Corse, à Ajaccio. Les moyens sont modestes mais les bottes de sept lieues sont réelles !

On note aussi le 6 juin un vol vers Leck, assurément en liaison avec la récupération de matériel ex-Luftwaffe. Tandis que, du 3 au 5 juillet 1946, le n° 219, récemment affecté à l'escadrille, emporte une délégation irakienne de Paris à Cherbourg. Signalons aussi deux vols qui sont effectués vers l'Angleterre, à Lee-on-Solent, le 9 puis le 22 juillet, pour déposer deux groupes de 12 pilotes chacun, chargés de convoier vers la France 24 Seafire de la Royal Navy qui viennent d'être cédés au titre des « Accords Nomy ».

Enfin, en décembre 1946, le 31.S-8 est chargé de conduire jusqu'à Madagascar une mission scientifique du tout jeune Commissariat à l'Energie Atomique. Le LV de Fleuriau, commandant l'escadrille depuis le mois d'avril et son équipage de cinq hommes emportent de Paris jusqu'à Tananarive neuf passagers et 1 500 kg de fret. Entre le départ le 2 décembre et le retour le 27, 115 heures 50 de vol sont accumulées.

1947

En 1947, un second type d'appareil vient renforcer les Junkers de la 31.S : un « Siebel », autrement dit le NC-701, un Siebel 204 dans sa version française. Et, dans le même temps, les liaisons depuis Orly vers Cuers, puis l'Algérie continuent de dominer les missions, avec généralement entre 12 et 15 passagers qui doivent s'armer de patience, car un vol de Cuers à Lartigue (près d'Oran) via Alger dure sept heures dans un confort relativement restreint. Parmi les passagers, il y a souvent du personnel de l'Aéronautique navale muté d'une formation en Métropole vers l'Afrique ou le contraire.

Mais l'événement marquant de l'année demeure celui des opérations à Madagascar où ont été dépêchés, depuis la Métropole et l'AFN, neuf trimoteurs des 31.S et 32.S. Ils participent au soutien des opérations de

maintien de l'ordre et effectuent aussi des parachutages dans la grande île. Cette histoire du 9 avril au 3 mai 1947 a été évoquée en mai 1989 dans le *Trait d'Union* n° 125.

1948

L'escadrille est désormais installée à Orly. Toujours en lien avec la réception de Seafire britanniques, on note dès janvier des liaisons vers Lee-on-Solent et jusqu'à Édimbourg, le Junkers étant parfois épaulé par le « Siebel » pour le transport des pilotes convoyeurs.

Mais les jours du Ju 52 à la 31.S sont comptés : en effet le successeur désigné, le Languedoc, fait son apparition. Le premier vol attesté à l'escadrille sur le nouveau type a lieu le 21 avril 1948 avec le n° 52, entre Les Mureaux et Orly.

Du 26 au 28 juillet, le Junkers **31.S-6** quitte Orly pour Dakar, via Cuers, Oran, Agadir, Fort Trinquet, avant de revenir en France.

En septembre, sept Junkers de la 31.S reçoivent leur nouvelle affectation : les numéros 154 et 28 iront à la 11.S, le n° 265 à la 4.S, les 1018 et 29 à la 10.S, tandis que les n° 24 et 220 doivent rejoindre le VR (Volant de ravitaillement) de Karouba, en Tunisie. Tous ont encore de beaux jours devant eux et pour commencer l'un d'eux part en révision générale (le 154) et deux autres (24 et 220) bénéficient d'une visite de troisième degré (« V3 ») et de changements de moteurs avant d'être mis en réserve.

L'escadrille se défait officiellement de ses Junkers 52 le 10 octobre et puisque neuf Languedoc ont été réceptionnés, ils reprennent la série des numéros d'escadrille de 31.S-1 à 31.S-9.

L'histoire de la 31.S se poursuivra donc sur ce nouvel avion, et le lecteur intéressé pourra consulter l'excellente synthèse rédigée par Philippe Ricco dans son livre *SNCASE SE-161 Languedoc*, paru aux éditions Lela Presse en 2013 (Collection *Profil Avions* n° 22, voir la 31.S, aux pages 145 à 154).

Il est temps de passer à l'escadrille ... 32.S ! ♦

▼ Photo de médiocre qualité, mais rare, une spécificité pour les Ju 52 de la 31.S. Ici l'AAC.1 n° 154, **31.S-9 F-YEBI**. Qui peut identifier la belle voiture ? (Collection Jean Delmas)

