

ORDRE DE BATAILLE DE L'HYDRAVIATION EMBARQUÉE À LA DÉCLARATION DE GUERRE

Théâtres d'opération, divisions, groupements	Types de bâtiments	Noms	Types & nombre d'appareils	N° de série & codes
Atlantique 1 ^{re} division de ligne <i>Groupements HS2 et HC2</i>	Cuirassés	<i>Dunkerque</i>	2 x Loire 130 1 x Loire 210	n° 2 (HS2.2) et 5 (HS2.1) n° 3 (HC2.7)
		<i>Strasbourg</i>	2 x Loire 130 1 x Loire 210	n° 41 (HS2.4) et 50 (HS2.5) n° 4 (HC2.8)
		<i>Lorraine</i>	2 x Loire 130	n° 7 (HS2.7) et 55 (HS2.8)
	Croiseurs de 2 ^e classe	<i>Georges Leygues</i> <i>Gloire</i> <i>Montcalm</i>	2 x Loire 130 2 x Loire 130 2 x Loire 130	n° 17 (HS4.1) et 26 (HS4.2) n° 40 (HS4.4) et 56 (HS4.5) n° 25 (HS4.7) et 27 (HS4.8)
Méditerranée Hors rang (bâtiment amiral) <i>Groupement HS5</i>	Croiseur de 1 ^{re} classe	<i>Algérie</i>	1 x Loire 130	n° 42 (HS5.1)
	Croiseurs de 1 ^{re} classe	<i>Dupleix</i> <i>Foch</i>	1 x Loire 130 1 x Loire 130	n° 45 (HS5.3) n° 65 (HS5.5)
		<i>Colbert</i> <i>Duquesne</i> <i>Tourville</i>	1 x Loire 130 1 x Loire 130 1 x Loire 130	n° 3 (HS5.7) n° 11 (HS5.5) n° 20 (HS5.12)
	Croiseurs de 2 ^e classe	<i>Marseillaise</i> <i>Jean de Vienne</i> <i>La Galissonnière</i>	2 x Loire 130 2 x Loire 130 2 x Loire 130	n° 46 (HS3.1) et 37 (HS3.2) n° 47 (HS3.3) et 49 (HS3.4) n° 48 (HS3.5) et 53 (HS3.6)
		<i>Émile Bertin</i>	2 x GL 832	n° 6 (HS3.7) et 1 (HS3.8)
	Non endivisionné			
Forces navales d'Extrême-Orient <i>Groupement HS6</i>	Croiseur de 1 ^{re} classe	<i>Suffren</i>	1 x Loire 130	n° 59 (HS6.3) et 12 (HS6.4)
	Croiseur de 2 ^e classe	<i>Lamotte-Picquet</i>	1 x Potez 452	n° 16 (HS6.1)
	Avisos coloniaux	<i>Amiral Charner</i> <i>Rigault de Genouilly</i> <i>Savorgnan de Brazza</i>	1 x Potez 452 1 x GL 832 1 x GL 832	n° 7 (HS6.5) n° 13 (HS6.8) n° 18 (HS6.7)
AOF (Dakar) 5^e Escadre 6 ^e division de croiseurs	Croiseurs de 2 ^e classe	<i>Duguay-Trouin</i> <i>Primauguet</i>	1 x GL 832 1 x GL 832	n° inconnu n° 21
	Aviso colonial	<i>D'Entrecasteaux</i> ⁸³	1 x Potez 452	n° 4 (HS7.4)
Bâtiments non endivisionnés <i>Groupement HS7</i>	Croiseurs de 2 ^e classe	<i>Jeanne d'Arc</i>	2 x Loire 130	n° 34 (HS7.1) et 30 (HS7.2)
	Sous-marin	<i>Surcouf</i>	1 x MB 411	n° 2 (HS7.3)
	Avisos coloniaux	<i>Bougainville</i>	1 x Potez 452	n° 13 (HS7.5)
		<i>Dumont d'Urville</i>	Aucun	
		<i>D'Iberville</i>	1 x GL 832	n° 17 (HS7.6)
Station navale de l'Océan Indien				
Station navale du Pacifique				
Division navale du Levant				

83. Affecté administrativement à compter du 11 septembre et arrivé à Dakar le 10 octobre.

Strasbourg

Admis au service actif en avril 1939, le *Strasbourg* était un navire de ligne de 26 500 tonnes de la même classe que le *Dunkerque*. Il disposait des mêmes installations aéronautiques.

À la déclaration de guerre, il appartient à la 1^{re} division de ligne et son service aviation, placé sous les ordres du LV Bonneru, est composé des Loire 130 n° 41 (HS2.4) et 50 (HS2.5) et du Loire 210 n° 4 (HC2.8). Au début des hostilités, les appareils effectuent des patrouilles anti-sous-marines et des escortes de convois marchands qui amènent en France des éléments du BEF⁹⁰. Le 13 septembre, le Loire n° 41 est débarqué pour révision générale et est remplacé par le n° 61 qui reprend le code HS2.4. Le 7 octobre, le *Strasbourg* appareille pour Dakar avec pour mission la chasse aux "cuirassés de poche" et raiders allemands qui sévissent dans l'Atlantique Sud. Il est rejoint en mer par le porte-avions britannique *HMS Hermes* puis, au large du Maroc, par les croiseurs *Algérie* et *Dupleix*. L'ensemble, baptisé "Force X", arrive à Dakar le 15. Pendant le séjour au Sénégal, les activités aériennes sont réduites, les Loire n'effectuent que quelques missions photographiques. Le 29 novembre, le *Strasbourg* et ses bâtiments d'escorte sont de retour à Brest. Le Loire 210 qui n'a pas volé du tout pendant cette mission est débarqué définitivement. Peu de vols sont à signaler en décembre mais leur fréquence est en nette augmentation en janvier. Le bâtiment étant au mouillage à Brest, ses appareils effectuent des missions de protection rapprochée de convois et des patrouilles anti-sous-marines.

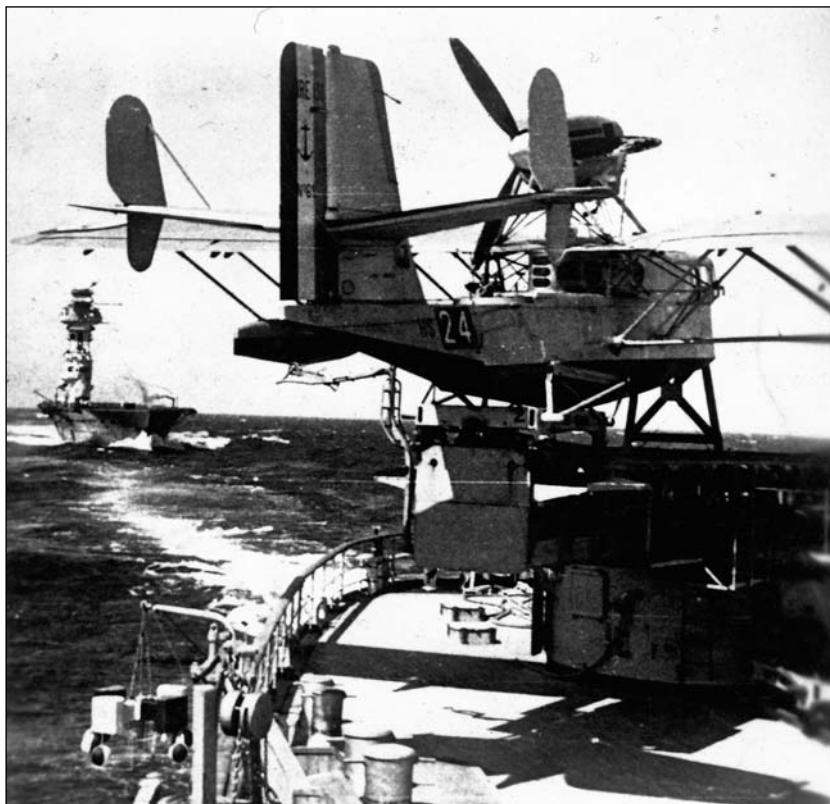
Le 10 février 1940, le Loire n° 61 est accidenté au cours d'une manutention. Débarqué deux jours plus tard, il est remplacé par le n° 60 qui reprend le code HS2.4. À partir de cette date, les activités du *Strasbourg* sont liées à celles du *Dunkerque* et celles de leurs hydravions sont comparables (voir plus haut). En mai, la 1^{re} division de ligne est à Mers el-Kébir et ses appareils sont le plus souvent basés à Arzew. Le 24 juin, le Loire n° 60

(HS2.4) décolle d'Arzew pour une patrouille de surveillance. Après une heure de vol au large, l'équipage repère un sous-marin en train de plonger. Le pilote effectue un virage à 180° et lâche ses deux bombes en avant du sillage laissé par le sous-marin mais aucun résultat n'est observé. Cette mission sera la dernière avant le cessez-le-feu qui prend effet quelques heures plus tard.

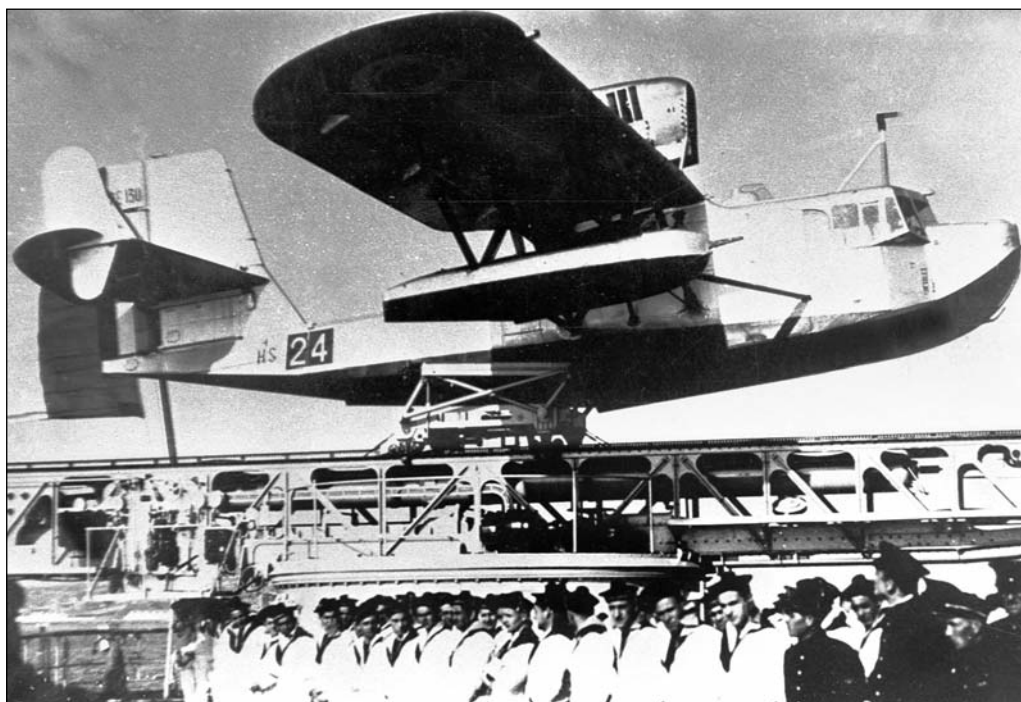
Appareils attestés en service à bord :

- Loire 130 n° 41 (HS2.4), 50 (HS2.5), 61 (HS2.4) et 60 (HS2.4),
- Loire 210 n° 4 (HC2.8).

90. BEF : British Expeditionary Force = Corps expéditionnaire britannique.



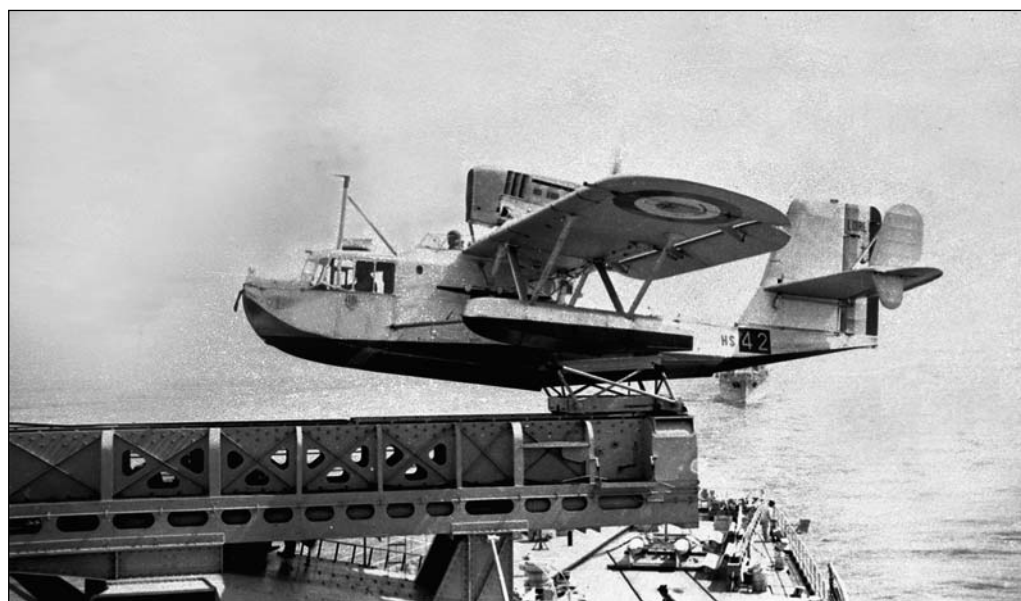
Le Loire 130 n° 61 du cuirassé *Strasbourg* photographié en 1939 sur la catapulte du bâtiment dans l'Atlantique. On distingue à l'arrière-plan la silhouette du porte-avions britannique *HMS Hermes*. (source Desgouttes).



Le même appareil, toujours sur sa catapulte, mais photographié cette fois-ci dans le port de Brest. (source Dubois).

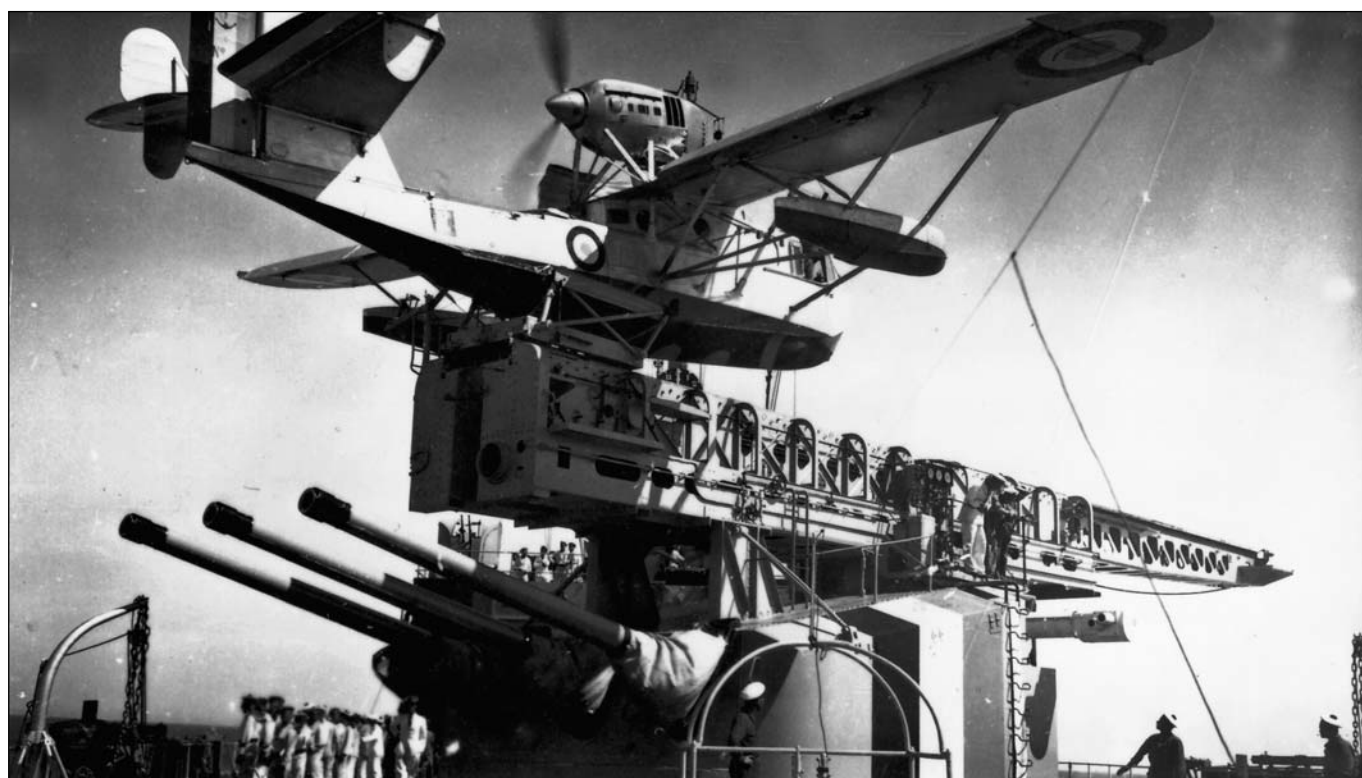


Gourdou-Leseurre 832, croiseur Émile Bertin.



Équipage à bord et moteur en route, le Loire 130 n° 26 du croiseur de 7600 tonnes Georges Leygues (HS4.2) s'apprête à être catapulté en mer en octobre 1939. (source Monniot).

Le Loire 130 n° 26 du Georges Leygues, moteur en route, sur sa catapulte en mai 1940. Les six croiseurs de 7600 tonnes de la classe "La Galissonnière" disposaient de cet équipement unique, une catapulte télescopique montée sur la tourelle n° 3. (source Geneste).



remplacé par le n° 10 qui reprend le code HS4.8. Entre le 2 et le 12 avril, le *Montcalm* effectue un bref séjour en Méditerranée avant de regagner Brest. Le 14 avril, le Loire n° 10, qui a été catapulté pour un réglage de tir, est contraint sur panne de moteur à un amerrissage forcé en baie des Trépassés. Prévenu par radio, le croiseur arrive sur les lieux et l'hydravion est hissé à bord.

Le 22 avril, le *Montcalm* appareille pour remplacer en Norvège l'*Émile Bertin* qui a été endommagé par des bombardiers allemands. Il arrive à Greenock en Écosse le 23, puis à Scapa Flow le 24. Le 27, les deux hydravions sont mis à l'eau pour un court vol d'entraînement. Le 29, le croiseur appareille pour Namsos où il doit participer à l'évacuation des troupes terrestres. Pour gagner de la place, les deux Loire sont débarqués et laissés au mouillage en attendant de pouvoir les renvoyer en France. Il en est de même pour le personnel non-officier du service aviation qui est laissé à Scapa Flow. Le 7 mai, les deux hydravions et le personnel embarquent à bord du pétrolier *Lot* qui rentre à Brest. Le 16 mai, le *Montcalm*, de retour à Brest, récupère ses hydravions avant de repartir pour la Méditerranée. Les deux Loire qui sont toujours démontés ont souffert de leur voyage sur le *Lot*. Après remontage et réparations, le n° 28 (HS4.7) est de nouveau disponible et essayé en vol le 21 à Alger. L'état par contre du n° 10 (HS4.8) nécessite le changement complet de sa voilure et l'appareil ne vole que le 24.

Le 7 juin, le Loire n° 10 (HS4.8) est débarqué à Arzew pour constituer le groupement HS7. Il regagne le bord à Oran le 17. Le 22, il effectue une dernière patrouille côtière d'Oran à Ténès. Il n'y aura ensuite plus d'activités aériennes à bord du *Montcalm* jusqu'à l'arrêt des hostilités.

Appareils attestés en service à bord :

- Loire 130 n° 25 (HS4.7), 27 (HS4.8), 51 (HS4.7), 28 (HS4.7), 10 (HS4.8).

Primauguet

Le *Primauguet* était un croiseur de 8 000 tonnes mis en service en octobre 1926. Il appartenait à une classe de trois bâtiments et disposait des mêmes installations d'aviation (voir *Duguay-Trouin*).

En septembre 1939, le *Primauguet* est dans l'Atlantique, au large des côtes d'Afrique occidentale. Il était en route pour la métropole, en provenance d'Extrême-Orient où il avait été relevé par le *Suffren* mais la déclaration de guerre va changer ces plans. Il reçoit l'ordre de rejoindre Dakar où, en compagnie du *Duguay-Trouin*, il va constituer la 6^e division de croiseurs. Son service aviation est sous les ordres du LV Jolivet de Rencourt et se compose des Gourdou-Leseurre 832 n° 14 (HS6.3) et 21 (HS6.4).

Entre les 6 et 12 septembre, le *Primauguet* est à Takoradi (Côte de l'Or) et Freetown (Sierra Leone). Le 7, le Gourdou n° 14 est catapulté dans le port de Takoradi et, le lendemain, il effectue un vol d'essai TSF. Le 14, nouveau catapultage mais cette fois-ci au large de Dakar pour assurer la protection rapprochée lors des manœuvres d'entrée dans le port.

Le croiseur appareille de Dakar le 20 pour escorter un convoi arrivant de Casablanca et rechercher d'éventuels navires marchands entre les îles Canaries et celles du cap Vert. Comme à l'accoutumée, un hydravion est catapulté le 27 lors du retour à Dakar. Une même mission a lieu entre les 3 et 11 octobre avec là aussi la présence en vol d'un Gourdou lors de l'entrée au port.

Le 13 la *Primauguet* effectue une école à feu et le tir de ses pièces de 155 mm est réglé par le Gourdou n° 14. Le 19 octobre, le bâtiment quitte Dakar pour la France et arrive à Lorient le 23. Au large de l'île de Groix, l'hydravion est catapulté pour assurer la protection rapprochée. Le 31, il rejoint en vol Brest pour être remis au parc. Le service aviation du croiseur est dissous et son personnel reçoit d'autres affectations.



*En mer, fin 1939, le Gourdou-Leseurre 832 n° 21 (HS6.3) du croiseur Primauguet va être catapulté.
(source Bosle).*

Appareils attestés en service :

- Caudron 445 Goéland n° 201, 202, 203, 204, 205, 209, 210, 211, 214, 215, 219.
- Dewoitine 373 n° 4, 11, 12 et 13,
- Dewoitine 376 : n° 31, 32 et 35,
- Gourdou-Leseurre 432 : n° 1,

- Morane-Saulnier 226 n° 01,
- Morane-Saulnier 230 n° 140, 297, 451, 452, 457 et 467,
- North American NAA 57 n° 101, 102, 103, 104, 105, 106, 107, 108, 109, 110, 119, 120, 121, 122 et 123,
- Wibault 74 n° 5, 18 et 22.



L'un des Caudron 445 Goéland, le n° 206, appartenant au Cours de perfectionnement de Lanvéoc, put être évacué le 18 juin 1940. Il est vu ici à Hyères en juillet 1940. (source Chavanat)



Ce North American NAA.57, le n° 105 codé BA.5 est l'un des rares appareils du Cours de perfectionnement de Lanvéoc qui pourra être évacué. Il est ici vu sur le terrain d'Hyères en juillet 1940. (source Chavanat).





Cours de chasse

Au moment de la déclaration de guerre, la Marine ne forme plus ses pilotes de chasse. C'est l'Armée de l'Air qui, dans ses écoles spécialisées à Étampes notamment, reçoit depuis 1931 les marins qui ont opté pour cette spécialité. La montée en puissance de l'Armée de l'Air va rapidement provoquer la création de CIC supplémentaires, mais malgré cela, elle a de plus en plus de difficultés à recevoir les élèves de la Marine. En conséquence, la Marine prend au début de 1940, la décision de créer son propre cours de chasse.

La responsabilité de cette nouvelle école est confiée au LV de Roquemaurel et c'est la BAN de Fréjus - Saint-Raphaël qui est choisie pour l'accueillir. Au cours de sa brève existence, elle va mettre en service des types d'appareils aussi différents que des MS 230, Dewoitine 373 et 376, Dewoitine 510, MS 406 et LN 40 ainsi qu'un Potez 25 et un Potez 567 remorqueurs de manches. La première promotion d'aspirants chasseurs débute son instruction au mois de mars.

Jusqu'à la fin du mois de mai, cette instruction va se dérouler à Fréjus - Saint-Raphaël mais très souvent également à Cuers-Pierrefeu dont le terrain est moins encombré. Le 22 mai, dans l'hypothèse de plus en plus probable de l'entrée en guerre

de l'Italie, la décision de transférer le cours de chasse sur le terrain d'Hourtin-Louley est prise. Les appareils convoyés par les moniteurs et les élèves eux-mêmes, y arrivent le lendemain.

Le 17 juin, les cinq MS.406 du cours pilotés par le LV de Roquemaurel et ses moniteurs, sont envoyés à Escoublac pour assurer la couverture aérienne de la sortie de Saint-Nazaire du cuirassé *Jean Bart*. Pendant 3 jours, ils vont effectuer un certain nombre de missions "a priori" et, le 19, ils interceptent trois Heinkel III. Dans le combat qui suit, l'un des Morane est atteint par la DCA française qui tire sur tout ce qui vole. Le chasseur parvient à se poser à Escoublac, mais trop gravement endommagé, il doit y être abandonné.

Le 20, les moniteurs du cours et quelques élèves en fin de formation forment, sous le commandement du LV Pirel, l'escadrille AC5 (voir plus haut). Le 24, les autres appareils, tout au moins ceux encore en état de vol, sont évacués sur Agen, mais les mauvaises conditions météorologiques leur interdisent d'aller plus loin ¹¹⁰.

¹¹⁰. Ainsi que mentionné plus haut, malgré la création du cours de chasse, l'Armée de l'Air va continuer d'accueillir dans ses CIC un nombre limité de marins.

Le 9 mars 1940, à Étampes, l'un d'entre eux, le SM Monneyron trouvera la mort dans un accident sur MS 406.



Le Cours de chasse marine créé début 1940 utilisa plusieurs types d'appareils et, parmi eux, des Dewoitine 376 encore récemment en service dans les escadrilles AC1 et 1C2. Ici, à Fréjus - Saint-Raphaël, l'un d'entre eux codé C.12.

À noter le manque de casserole d'hélice et de capotages de roues. (source Vedel).

Section d'entraînement et de servitude de Saint-Mandrier

Après la mise sur pied de l'escadrille de surveillance 3S6 par le LV Dupont et son affectation à Aspretto, la SES de Saint-Mandrier passe aux ordres du LV(R) observateur Coëffin. Puis, lorsque ce dernier est désigné pour suivre le cours de pilote à Hourtin, il est remplacé par l'OE2 Labourdette.

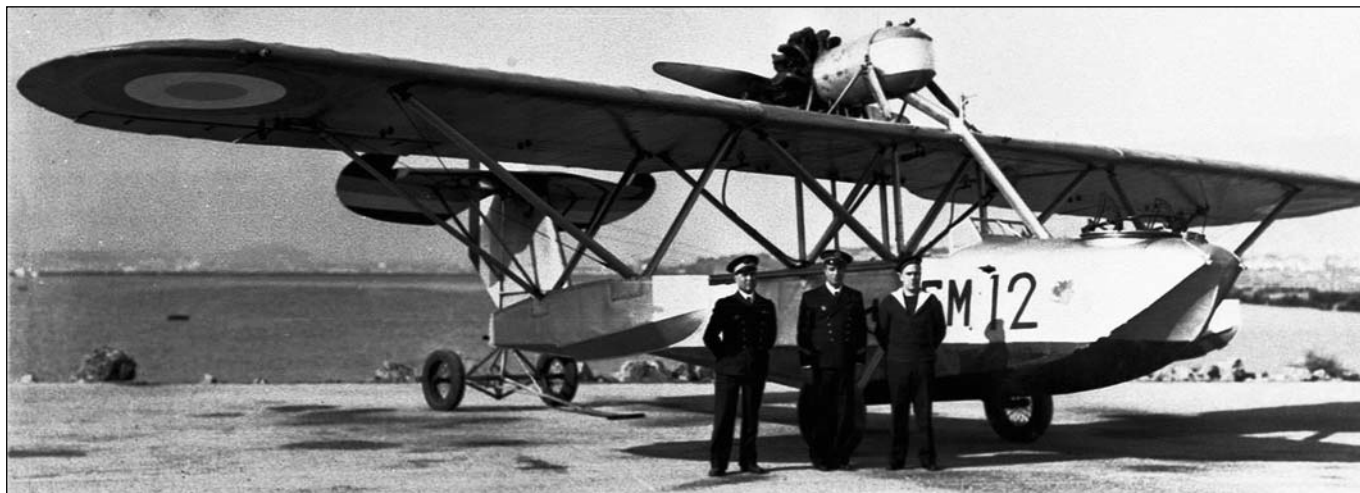
Comme son homologue de Berre, la SES de Saint-Mandrier a été utilisée pour le "dégrossissage" des jeunes pilotes sor-

tant d'Hourtin et destinés à rester sur hydravions.

La veille de la signature de l'armistice, des pilotes de la SES vont participer à l'évacuation d'appareils vers l'AFN, principalement de Loire 130, disponibles à Saint-Mandrier.

Appareils attestés en service :

- CAMS 37.11 n° 63, 68, 91 et 94,
- FBA.17 n° 130, 162 et 180,
- Levasseur PL.15 n° 7, 8 et 15,
- Lioré et Olivier 258 n° 4
- Loire 130 n° 11 et 78
- Loire 501 n° 7.



Quelques Loire 501 étaient encore en service à la déclaration de guerre tel le n° 7 appartenant à la SE de Saint-Mandrier, photographié en février 1940, et qui était la monture personnelle du CC Bergot commandant la BAN. (source Vauray)

Sur fond de Coudon et de contre-torpilleur, un Levasseur PL. 15 en service à la SE de Saint-Mandrier photographié à quai sur son chariot de manutention. (source Ladeuille)

Section de servitude de Sidi Ahmed

La section terrestre de servitude de Bizerte est stationnée sur le terrain de Sidi Ahmed situé à l'ouest du grand port de guerre tunisien. Au début des hostilités, elle est commandée par l'EV1 Ortolan et ses activités sont comparables à ses homologues : entraînement, liaisons, remorquage de manches au profit de la DCA, etc.

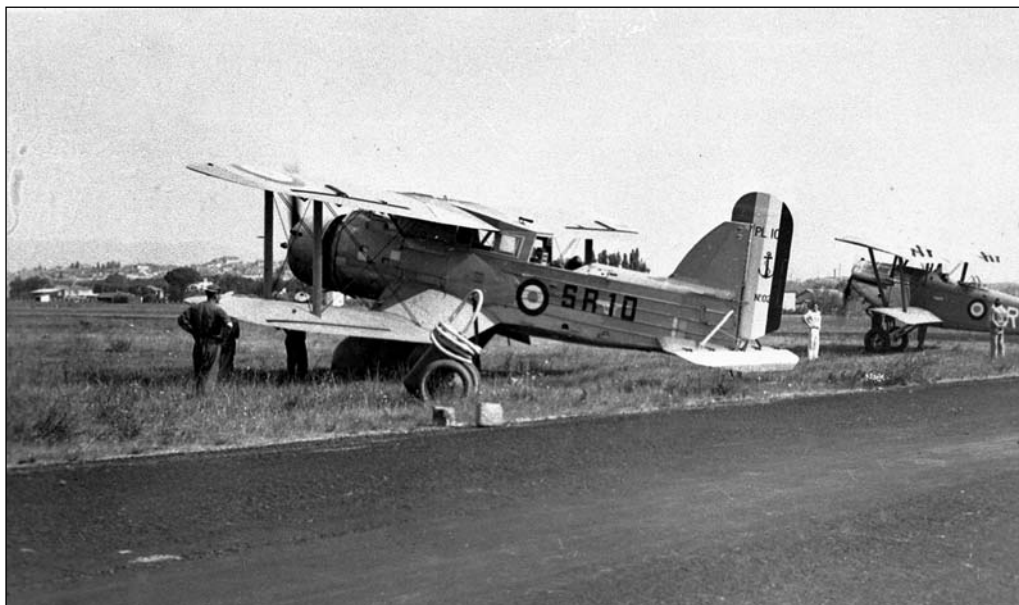
À partir du début de 1940, des stages de recyclage sur terrestres pour les pilotes d'hydravion sont organisés. Au mois d'avril, Ortolan, promu lieutenant de vaisseau et affecté en métropole, est remplacé par le LV Châtel de Raguet qui vient de la SE Karouba.

Le 12 juin, le terrain de Sidi Ahmed est bombardé par des appareils de la Regia Aeronautica. Le seul dégât à déplorer est un coup direct sur le Caudron Goéland n° 208, qui part en fumée. Après cette attaque, l'activité de la SS de Sidi Ahmed sera quasiment nulle jusqu'à la signature de l'armistice.

Appareils attestés en service :

- Caudron Goéland n° 207, 208, 218 et 220,
- Caudron Simoun n° 18,
- Hanriot 185 n° 4,
- Morane-Saulnier 230 n° 224, 339, 340, 341, 347 et 453,
- Potez 25A2 n° 835, 839, 2167, 2168, 2171 et 2352,
- Potez 25TOE n° 2170,
- Potez 567 n° 1, 4 et 12.

Les Levasseur PL. 107 et PL.108 ne furent pas construits en série mais leurs prototypes furent pris en compte par la CEPA et jusqu'à la fin des hostilités, furent utilisés pour des essais divers. Ici le PL. 107 n° 02 codé SR.10.
(source Ollivier. C)



Bien que n'appartenant pas encore officiellement à la Marine, le SNCAC NC.410 fut le seul appareil de la CEPA qui put atteindre l'AFN en juin 1940. Quelques jours après son arrivée à Bougie en Algérie, il fut transféré à Karouba où ce cliché a été pris.
(source Mutin)



Le Hanriot 185 n° 4 de l'escadrille CEPA codé SR.17 photographié à Hyères en juillet 1940 avant son stockage.
(source Bossu)



Les bases d'Aéronautique

Métropole

