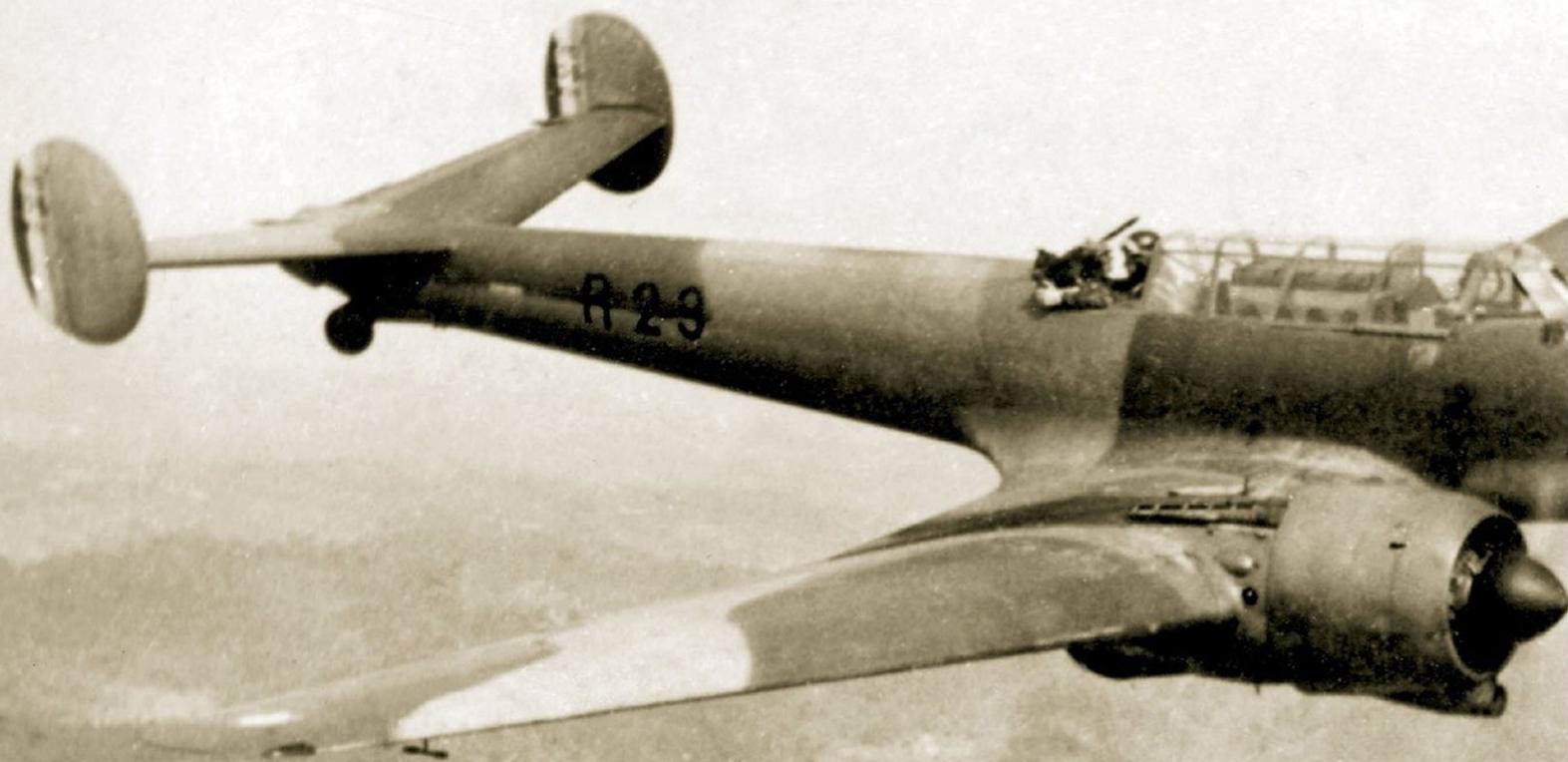


1939
1942

LE POTEZ 633

PAR C.-J. EHRENGARDT

▲ Sur cette vue du R29, on distingue la soute à bombes verticale logée entre le pilote et le mitrailleur. Elle s'avère fort peu pratique, surtout à basse altitude, et en inadéquation avec la doctrine française de l'attaque en vol rasant. Apparemment, les Roumains s'en accommoderont fort bien. (Collection J. Mutin)

LE Potez 633 n'est que l'un des très nombreux dérivés proposés par Potez (puis la SNCAN après nationalisation) à partir de la cellule de base du Potez 630 — on en compte seize (!), dont seulement onze sont connus, et cinq donneront lieu à une production en série [1]. Il s'agit d'un bombardier léger biplace (catégorie B2) équipé d'une soute à bombes verticale logée entre le pilote et le mitrailleur arrière. Il intéresse plusieurs pays étrangers, en particulier la Chine, la Grèce, la Roumanie et la Suisse, qui en commandent respectivement 4 (n° 5C à 8C), 24 (n° 1G à 24G), 40 (n° 1R à 20R) et 1 exemplaires (n° B1 — celui-ci étant en fait le prototype du Potez 632 remis aux standards 633).

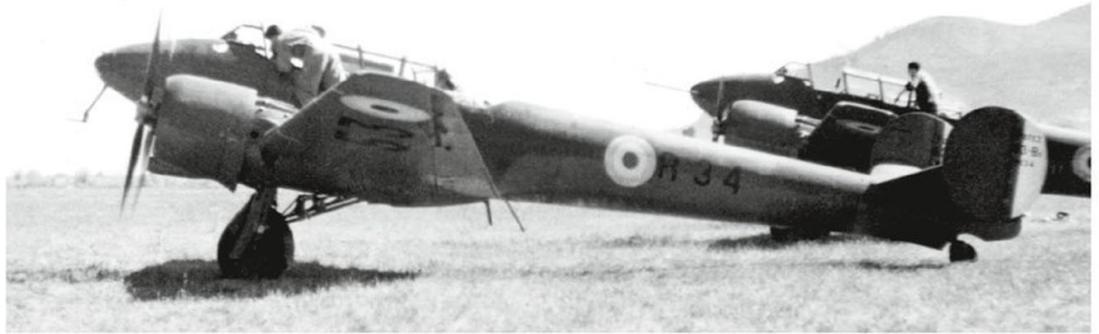
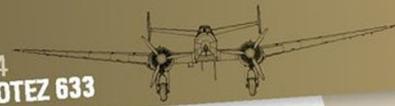
Bien que l'armée de l'Air se soit intéressée au Potez 633 au point de signer un contrat pour 115 exemplaires de série, son entrée en service sous les couleurs françaises tient du concours de circonstances. Commandé en version biplace pour les unités de bombardement (catégorie B2), il est victime d'un changement de politique de la part des services techniques le 20 mai 1938, soit deux mois après la passation du marché 299/8. Décrétant que, désormais, les bombardiers légers doivent être triplaces, ils résilient le contrat. L'armée de l'Air n'aurait donc jamais dû recevoir de Potez 633. Mais c'était sans compter avec les événements.

CASSE-TÊTE... CHINOIS

Alors que la crise de Munich a mis en relief la pénurie d'avions modernes, et devant faire face à l'extrême lenteur de la montée en charge des usines récemment nationalisées, dès la fin de l'année 1938, le ministère de l'Air prend des mesures d'urgence. Le 6 décembre 1938, une lettre de la DTI (Direction technique et industrielle) demande le rachat des Potez 633 destinés à la Chine. Trois se trouvent encore emballés en caisses à Méaulte, et un a déjà été débarqué à Haïphong (le n° 5C). Ils sont saisis, remontés et pris en compte par l'armée de l'Air.

Au milieu de l'année 1939, les trois Potez 633C présents sur le sol métropolitain (n° 6C à 8C) sont versés à la Section d'expérimentation du vol rasant, dépendant du CEAM à Reims et commandée par le capitaine Secrétant. Ce dernier estime, non sans raison, que le lance-bombes vertical constitue plus une gêne qu'un avantage dans l'attaque en vol rasant, à cause de l'imprécision totale du bombardement due à l'impossibilité de contrôler les bombes au moment du largage. On ignore le sort ultérieur de ces avions.

En juin 1939, le gouvernement ayant décrété un embargo provisoire sur la livraison d'armes à l'étranger, « par mesure de précaution », la DTI fait saisir les Potez 633 constituant le solde des commandes grecques et roumaines.



Ceux-ci sont normalement assemblés, puis expédiés à l'EAA 301 de Châteaudun en attendant que leur sort soit fixé ; ils conserveront leur numéro de série d'origine, soit 12G et 15G à 24G pour les « grecs » et 21R à 40R pour les « roumains » ; il est à noter que sur le fuselage, la lettre et le numéro de série seront inversés.

En raison du retard des livraisons de Breguet 691 et 693 aux unités d'assaut, le Haut commandement décide de leur affecter les Potez 633 maintenus en réserve pour leur permettre d'entraîner leurs pilotes sur matériel moderne. La livraison est lente, le premier des 31 pris en compte par l'armée de l'Air n'étant versé en unité qu'en octobre 1939 et les deux derniers en avril 1940.

Une petite surprise attend leurs utilisateurs, comme le rapporte Jean Nicot, alors capitaine au GBA II/51 : « Quel ne fut pas notre étonnement de découvrir, au premier "amphi-cabine", que les inscriptions du tableau de bord avaient été laissées dans la langue du client d'origine ! Pour le roumain, ça passait encore, mais pour le grec, c'était une autre paire de manches. Or, malgré une similitude générale, les avions roumains et grecs différaient par leur armement, et il y avait certains boutons et leviers sur les uns que l'on ne retrouvait pas sur les autres. Par chance, nous avions parmi les mécanos un jeune conscrit qui avait fait des études de grec. Certes, ni Homère ni Platon n'avaient jamais entendu parler de train d'atterrissage ou de manomètre, mais il s'est plutôt bien débrouillé, et nous, nous nous y sommes faits assez vite. Nous avons plaint rétrospectivement nos camarades de la 54^e escadre quand nous avons appris, plus tard, qu'ils avaient reçu des Potez chinois ! »

La différence entre le Potez 633G, d'une part, et les 633R et 633C, d'autre part, réside en effet dans leur armement offensif. Le premier est équipé de deux râteliers GPU en soute ventrale permettant d'accrocher à l'horizontale des bombes de 50 à 200 kg, tandis que

les seconds disposent d'un lance-bombes vertical, logé entre le pilote et le mitrailleur, d'une capacité de huit bombes de 50 kg, quatre de 100 kg ou de deux de 250 kg. Si les « roumains » et « chinois » s'avèrent utiles pour l'entraînement, puisque leur dispositif est identique à celui du Breguet 693, les « grecs » sont mieux adaptés au bombardement en vol rasant.

L'INTERMÈDE FINLANDAIS

Le 4 décembre 1939, une complète refonte de l'organisation de l'armée de l'Air voit la création du GIABSE (Groupement d'instruction de l'aviation de bombardement du Sud-Est), confié au général Gama. Celui-ci est chargé de la modernisation des unités de bombardement hors de la zone du front. Le GBA II/54 a été transféré le 16 octobre à Salon-de-Provence, où il a été rejoint, deux jours plus tard, par le I/54, tandis que le II/54 s'installe à Vinon le 15 décembre et le GBA I/51 au Luc le 28 décembre. Ils sont placés sous les ordres directs de la 6^e Brigade de bombardement d'assaut du général Girier. Le 20 mars 1940, le GB II/35 devient GBA II/35.

Le 3 mars 1940, en une réponse un peu tardive à la demande d'aide de la Finlande, agressée par l'Union soviétique le 30 novembre 1939, le GBA I/54 est transformé en « Groupe de marche Ouessant ». Échangeant ses Bre 691 contre les Potez 633 du II/54, il atterrit le 6 mars avec ses douze appareils au Bourget, d'où il s'envole le 11 pour gagner Tangmere, en Angleterre. Il n'ira pas plus loin, cloué sur place par l'armistice soviéto-finlandais signé le 20 mars.

[1] Pour mémoire, nous avons déjà traité dans cette rubrique des principales versions opérationnelles : Potez 637 (AJ n° 1), Potez 631 (AJ n° 18) et Potez 63.11 (AJ n° 25 et 26).

► Bien que sur le fuselage figure l'inscription « R 34 », cet appareil porte en fait l'immatriculation officielle « Potez 63-B2 N° 34 » sur le gouvernail ; il avait reçu un matricule militaire dans la plage X-740 à 759 (ici X-753), réservée aux ex-roumains (les ex-grecs étaient immatriculés B-232 et B-235 à 244 et les ex-chinois X-980, X-984, X-982 et X-983). Affecté au GBA II/51, il est photographié à Vinon au printemps 1940. Il sera abattu par la *Flak* à Bapaume le 20 mai ; l'équipage (sergent Dupond et caporal-chef Lacroix) est indemne mais fait prisonnier. (Collection J. Mutin)

► Le G18 du GBA II/51 également à Vinon à la même période. À l'origine, les Potez 633 ne devaient servir qu'à l'instruction des pilotes d'assaut. La brutalité des événements en décidera autrement. (Collection de l'auteur)





◀ et ▶ Le G17 est le dernier Potez 633 perdu pendant la campagne. Il est descendu par l'Oberfeldwebel Johann Schmid, de la 1./JG 2, près d'Amiens le 30 mai 1940. L'équipage du GBA II/51 (sous-lieutenant Rolland et sergent Viger) est indemne. Comme on le voit sur la seconde photo, les équipes de récupération de la Luftwaffe n'ont pas perdu de temps pour démantibuler l'épave. (Collection de l'auteur)



[2] Pour ce qui concerne les Bre 693, cf. *Aero-Journal* n° 12 (octobre 2009).

À son retour, il récupère ses Bre 691 et cède 5 Potez 633 au II/51. Le 15 avril 1940, les escadres d'assaut sont dissoutes, les GBA II/35, I/54 et II/54 formant le Groupement d'assaut n° 18 et les GBA I/51 et II/51 le Groupement n° 19 [2].

L'entraînement est marqué par de nombreux accidents, dus pour la plupart à un manque de familiarisation des pilotes avec les innovations techniques du Potez 633.

LE 633 ENTRE DANS LA DANSE

Au moment de l'offensive allemande, le 10 mai 1940, le Groupement n° 18 est déjà présent au front avec ses Breguet 693, après s'être débarrassé de ses avions d'instruction. Ce n'est que le 19 mai que le Groupement n° 19 fait à son tour mouvement vers le nord et prend ses quartiers à Étampes. Les 13 Potez 633 encore en première ligne ont été regroupés au GBA II/51 (à savoir, 12G, 17G, 18G, 21G, 23G, 24G, 24R, 26R, 27R, 31R, 34R et 36R, auquel s'ajoute le 22G du lieutenant-colonel Azéma de Castet La Boulbène, commandant le groupement).

En raison de la faiblesse des effectifs en Breguet 693, c'est donc sur un avion rejeté par l'armée de l'Air que le Groupement n° 19 est amené à effectuer ses premières missions.

Le 20 mai, à 13h10, cinq Potez attaquent des colonnes sur la route d'Arras à Péronne. Comme le rapportera plus tard le capitaine Gilles Renaud, alors adjoint du commandant du groupement et qui participe

à la première mission comme mitrailleur du lieutenant-colonel de Castet, le Potez 633 n'est pas vraiment adapté au rôle qui lui est confié :

« On installa deux grosses bombes de 200 kg dans la soute, plutôt mal que bien, et de Castet me fit don d'un sifflet à roulette pour l'aviser des attaques arrière, car les Grecs n'avaient pas encore le téléphone. En le voyant enjamber ce Potez bardé d'inscriptions grecques, j'eus un bref instant la burlesque sensation que nous partions vers quelque antique affrontement sous les murs de Troie... »

Un appareil, le 34R, ne rentre pas. Touché par la *Flak*, il se pose dans un champ près de Bapaume, mais emporté par son élan, il percute une haie. Les deux aviateurs (sergent Dupond et caporal-chef Lacroix) sont indemnes, mais sont faits prisonniers.

Le 21 mai, ce sont quatre Potez qui attaquent des convois qui marchent sur Abbeville. Une fois encore, la *Flak* prélève son tribut. Le 36R (capitaine Nicot et adjudant Izern), fortement endommagé, s'écrase au retour sur son terrain ; l'équipage est indemne.

Le 22 mai, décollage à 09h30 pour trois Potez du II/51. Leur mission est de bombarder les points de passage du Câtelet, petit bourg sur la route entre Cambrai et Saint-Quentin. Le sous-lieutenant Gaston Bagnies de Saint-Marceaux, qui s'illustrera trois ans plus tard avec le *Normandie-Niémen*, participe à cette mission :

« À ce carrefour se rencontrent l'Escaut, le canal de Saint-Quentin, une voie ferrée et la N.44. Aussi, les ponts et les croisements sont-ils nombreux sur une surface relativement réduite et présentent un objectif à la fois payant et vulnérable. Ces vérités n'ont sans doute pas échappé au commandement allemand, et il faut s'attendre à



Potez 633 n° 17G (B-237)

Sous-lieutenant Rolland
GBA II/51
Pithiviers-Dadonville, 30 mai 1940.



Profil © J-M. Guillou - Aérojournal - 2015

des réactions assez vives de la part de la *Flak* et de la Luftwaffe [...]

« Le tir de la DCA redouble lorsque nous arrivons au Câtelet, mais personne n'est touché, et nous effectuons notre premier passage et notre virage sans difficulté. Revenus sur l'axe de la N.44, nous nous engageons en léger piqué à environ 20 m l'un de l'autre. Je vois nettement les explosions des bombes du lieutenant Colle qui me paraissent situées à quelques dizaines de mètres au-delà du point qu'il attaque. Il va certainement faire un autre passage, car il ne semble pas qu'il ait largué toutes ses bombes.

« À mon tour, je vise un des trois ponts qui se distinguent facilement et largue quatre bombes au jugé à une cinquantaine de mètres d'altitude. Dégagement en virage à droite et en montant légèrement. Mais j'ai perdu de vue le Potez de Colle. »

Quatre Bf 109 prennent le Potez de Saint-Marceaux en chasse sur le chemin du retour. Il met pleins gaz et pique au ras du sol. Il aperçoit alors un Potez légèrement devant lui et sur sa gauche ; plus rapide, Saint-Marceaux le rattrape progressivement.



▲ Le R39 du GBA II/51 est accidenté à Vinon le 13 mars 1940. Son sort ultérieur est inconnu, mais il ne participera pas à la campagne. (Collection J. Mutin)

▼ Survivant de la campagne, le R31 avait été transféré du GBA II/54 au II/21 le 27 avril 1940. Stocké après l'armistice, il est vraisemblable qu'il a fait partie du lot de compléments envoyé en Roumanie en septembre 1941. (Collection J. Mutin)





▲ Le 5C est accidenté à Bach Maï le 19 novembre 1940 par le lieutenant-colonel Pélisse, commandant le Groupement aérien mixte 42. On note qu'il n'est pas équipé du casier à bombes dans l'habitacle, ce qui limitait ses missions à des reconnaissances à vue. Faute de moyens, il ne sera remis en état de vol que plus d'un an plus tard. (Collection J. Mutin)

▼ Un Potez 633 de la 31 *Mira* est préparé pour une mission. Comme les Potez « grecs » disposaient d'un GPU classique, ils pouvaient emporter jusqu'à deux bombes de 200 kg. (via C. Shores)



« C'est l'avion de Colle, reconnaissable d'ailleurs à une large tache de peinture verte sur l'avant droit du fuselage. [Le sous-lieutenant] Bruckhardt me fait des signes, auxquels je réponds. Mais, tout à coup, j'aperçois une déchirure sur le côté droit de l'avion ; de la fumée s'en dégage, la silhouette de Bruckhardt disparaît dans le fuselage, et la vitesse du Potez tombe brusquement, de sorte que je le dépasse rapidement. Il est évident qu'il a été touché, mais je pense que Colle aura pu se poser sur le ventre avant que le feu ne gagne tout l'avion. »

Colle (26R), touché par des Bf 109, se pose en effet dans la nature, près de Bapaume, mais dans les lignes ennemies ; les deux hommes sont capturés. Saint-Marceaux parvient à rentrer. Quant au troisième, le 24R (sergents Briançon et Hanras), il a été abattu en flammes et s'est écrasé sans survivant à Saudemont (Pas-de-Calais).

Les 24 et 25 mai, les Potez du II/51 exécutent cinq sorties. Le 26 mai, ce sont trois nouvelles avec pour objectifs une colonne d'engins entre La Fère et Saint-Quentin. Un appareil (numéro inconnu) est atteint par la *Flak* et se crashe sur la piste de Pithiviers ; l'équipage (lieutenant Collombet et adjudant-chef Hervier) est sain et sauf. Un second appareil (27R) est fortement endommagé par six Bf 110.

Le 30 mai, le Potez 17G (sous-lieutenant Rolland et sergent Viger) se joint à trois Bre 693 du I/51 et quatre autres du II/51 pour une mission de harcèlement aux sorties Nord d'Amiens, Corbie et La Neuville. Tout de suite après leur attaque, ils tombent sur une patrouille de Bf 109. Deux Breguet et le Potez sont abattus ; son pilote est indemne, mais le mitrailleur a été légèrement blessé. À noter que le sous-lieutenant Rolland se fera descendre une seconde fois par des Bf 109, le 9 juin, à bord d'un Bre 693 et qu'il ne retrouvera son groupe qu'après l'armistice.

[3] Si l'on s'en réfère aux archives de la SCAN, seul le n° 5C est un Potez 633, dans la mesure où la plage 1C à 4C avait été réservée aux quatre Potez 631 commandés par la Chine. Les archives de l'armée de l'Air en Indochine ne font mention que de « Potez 63 », ce qui n'aide pas trop à identifier ces avions.

[4] Probablement la traduction en grec d'un toponyme albanais.

C'est la dernière mission de la campagne pour le Potez 633. Le GBA II/51 en a effectué 6, totalisant 16 sorties, et a perdu 6 avions abattus, un accidenté et un dernier détruit lors du bombardement d'Étampes le 3 juin ; cet appareil, le 24G, venait d'être affecté au général Girier, commandant la 6^e Brigade d'assaut. En y ajoutant les deux tués et les quatre prisonniers, la note est plutôt salée.

À l'armistice, 18 Potez 633 sont recensés en zone libre, ce qui signifie qu'outre les 8 détruits en opérations et les 2 stockés à l'EAA 301, 3 autres ont disparu dans la tourmente. Les survivants sont tous stockés après l'armistice. Sur ce total, neuf sont prélevés en septembre 1941 et convoyés en deux temps en Roumanie. Le sort des derniers est inconnu, mais ils ont probablement été ferrailés par les Allemands après l'invasion de la zone libre.

EN INDOCHINE

Trois Potez 63 (1C, 2C et 5C [3]) de la commande chinoise ont effectivement atteint le port de Hanoï. En juin 1939, ils sont frappés d'embargo. Les vives protestations du gouvernement chinois finissent par être prises en compte, et, à la fin de l'année 1939, il est décidé de les lui restituer – un vœu qui restera pieux. Les trois appareils sont envoyés à Tong pour y être remontés, et c'est là que l'on se rend compte qu'il manque quelques pièces essentielles, genre hélices ou instruments de bord... Un seul (le 5C) est complet et est finalement pris en compte par l'armée de l'Air vers juin 1940. Il participe aux événements de Lang Son, en septembre, comme avion d'observation ; accidenté le 19 novembre 1940, il reste de longs mois sur la touche. Remis en état de vol, probablement en 1942, il est réformé début 1944 faute de rechanges (comme les deux autres « Potez 63 »).

LES POTEZ 633 GRECS

Sur les 13 Potez 633 livrés à l'Elleniki Vassiliki Aeroporia (Force aérienne royale grecque) avant l'embargo, un (F-ARQP) sera accidenté à Tanagra, le 31 mars 1939, par l'équipage français qui le convoyait. L'un des douze autres a reçu un équipement photo à la place des lance-bombes.

Lorsque les troupes italiennes envahissent la Grèce le 28 octobre 1940, 11 Potez 633 se trouvent affectés à la 31 *Mira* (μυρία), basée à Niamata sous les ordres du lieutenant-colonel J. Papadakis. Les activités de cette unité ne sont pas connues dans le détail.

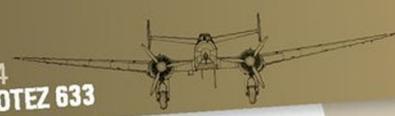
Le 14 décembre 1940, l'appareil de Papadakis, qui effectuait un vol de reconnaissance au-dessus du sud de l'Albanie à la demande de l'Armée, est descendu par trois Fiat G.50bis du 154^o *Gruppo Autonomo CT* ; les deux membres de l'équipage se parachutent, mais périssent en mer. Quelques jours plus tard, la 31 *Mira* doit évacuer son aérodrome, inondé par d'incessantes pluies, et se replie à Larissa. Le 10 février 1941, un Potez 633 est surpris par des Fiat G.50bis du 154^o *Gruppo* de retour d'une mission d'escorte ; il est abattu en flammes près de Voskopoula Therapeli [4] ; le pilote, le lieutenant G. Stavraetos, trouve la mort.

Le 5 avril 1941, la veille de l'intervention allemande dans les Balkans, la 31 *Mira* stationne à Menidi avec 5 ou 6 avions. On perd ensuite sa trace, mais, vraisemblablement réduite à sa plus simple expression dès les premiers jours de l'opération « Marita », cette escadrille finira clouée au sol par manque de pièces détachées.

LES POTEZ 633 ROUMAINS

Sur les 40 exemplaires commandés, seuls 20 sont livrés avant le 3 septembre 1939 (n° 1R à 20R), le solde étant, comme on l'a vu plus haut, réquisitionné par l'armée de l'Air. Toutefois, neuf autres sont acheminés en Roumanie entre septembre et octobre 1941 à la demande de la Commission d'armistice allemande.

Lorsque la Roumanie entre en guerre aux côtés de l'Allemagne, le 22 juin 1941, dans le but de récupérer la Bessarabie annexée



◀ Alignement de sept Potez 633 du *Grupul 2 bombardament* avant le début de la campagne à l'Est. (Collection D. Bernad)

▼ Le n° 7 du *Grupul 2 bombardament* se prépare à partir en mission au-dessus de la Bessarabie à l'été 1941. (Collection D. Bernad)

par l'URSS en juin 1940, 17 Potez 633 figurent en première ligne au sein du *Grupul 2 bombardament* (*Escadrila 74* et *75*) ; trois sont perdus dès le premier jour, dont celui du commandant de l'*Escadrila 75*. Après un mois d'opérations, celle-ci reverse ses derniers appareils à l'*Escadrila 74*. Une fois la conquête de la Bessarabie achevée (28 juillet), les *Grupuri 2* et *4 bombardament* forment un groupe spécial, baptisé du nom de son chef (*Grupul de bombardament Căpitan comandor aviator Cristescu*) et destiné à être engagé en Ukraine. L'objectif essentiel des Roumains étant de prendre le port d'Odessa, sur la mer Noire, ils cessent leurs opérations après la conquête de la ville le 16 octobre 1941 ; il ne reste alors que 5 Potez disponibles, 5 autres étant en réparation – les pertes se sont élevées à 7 machines depuis le 22 juin 1941.

L'*Escadrila 74* retourne en Roumanie fin octobre ; elle est renforcée par les neuf appareils déstockés par Vichy et par quelques Potez 63.11. Elle prend ensuite une part très active à la bataille de Stalingrad (perdant deux équipages). Quatre machines sont attribuées à l'*Escadrila 3 recunoastere îndepărtată* (escadrille de reconnaissance à longue distance), qui les utilise également sur le front de Stalingrad.

Fin décembre 1942, ces deux escadrilles, comme toutes celles n'étant pas équipées en matériel allemand, sont renvoyées en Roumanie, leurs avions étant alors transférés à des unités de seconde ligne ou d'entraînement (comme la *Flotila 1 vânătoare de noapte* pour former ses pilotes de chasse de nuit). Faute de rechanges, le Potez 633 ne tardera pas à sortir de l'inventaire de l'*Aeronautica Regală Română*.

En dépit de sa sous-motorisation et d'un blindage quasi inexistant, le Potez 633 sera très apprécié des pilotes roumains, qui vanteront la robustesse de sa cellule et sa capacité à encaisser les coups. ■

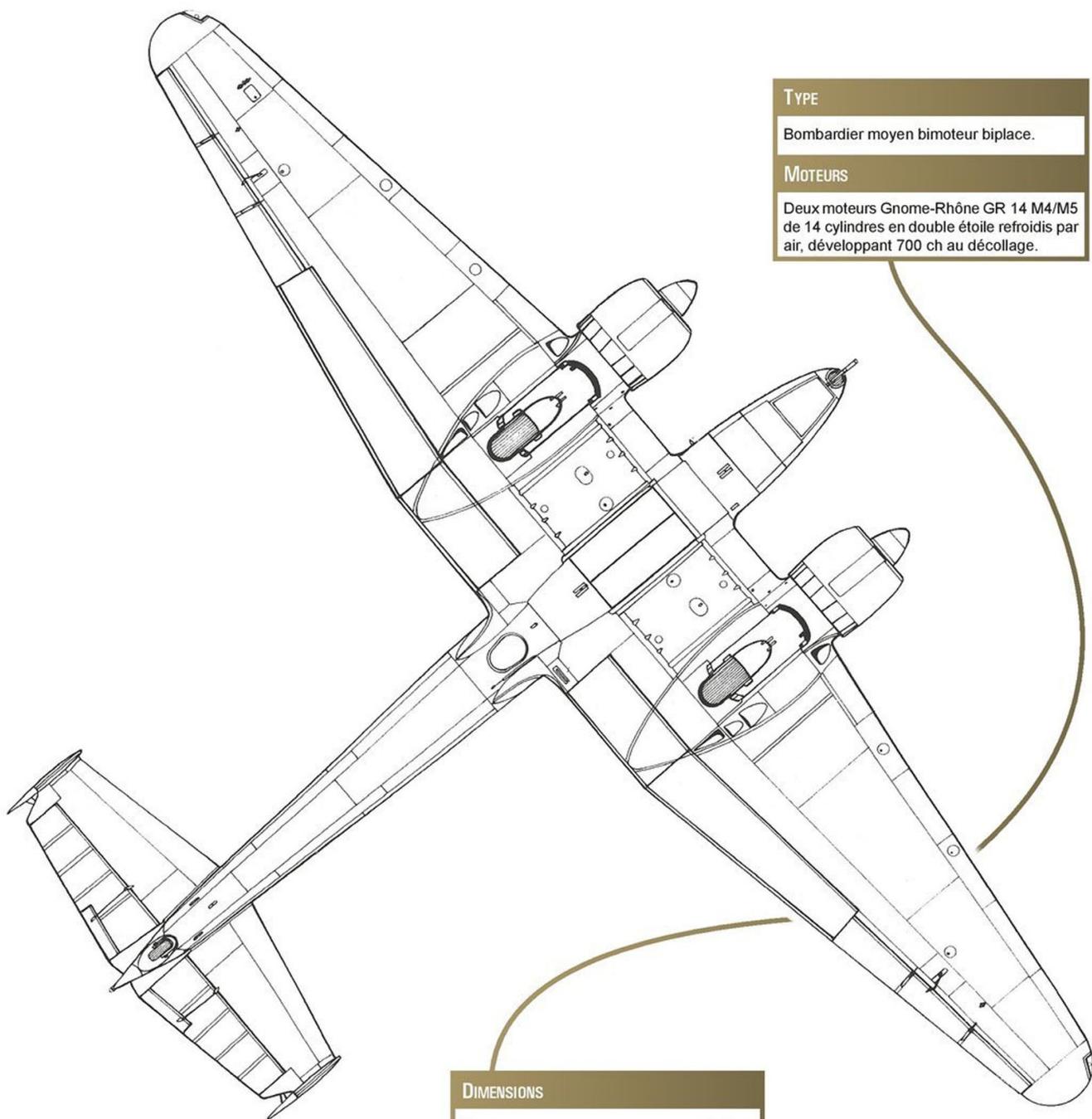


▲ L'un des quatre Potez 633 affectés à l'*Escadrila 3 recunoastere îndepărtată* pour des missions de reconnaissance photo sur le secteur de Stalingrad, fin 1942. (Collection D. Bernad)



Potez 633 n° 17R

Grupul 2 bombardament
Bessarabie, juin 1941.



TYPE

Bombardier moyen bimoteur biplace.

MOTEURS

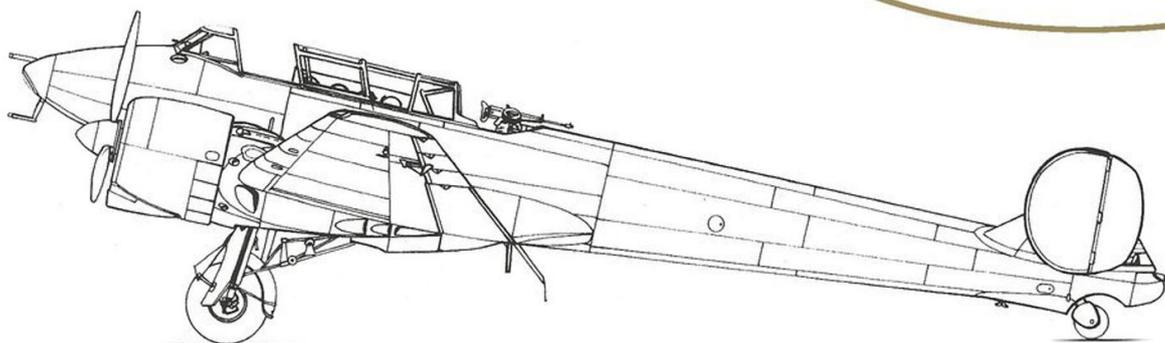
Deux moteurs Gnome-Rhône GR 14 M4/M5 de 14 cylindres en double étoile refroidis par air, développant 700 ch au décollage.

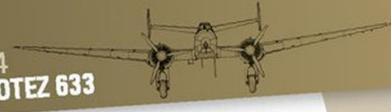
DIMENSIONS

Envergure	16,00 m
Longueur	11,05 m
Hauteur	3,62 m
Surface alaire	32,70 m ²

POIDS

À vide	2 565 kg
Normal en charge	4 500 kg

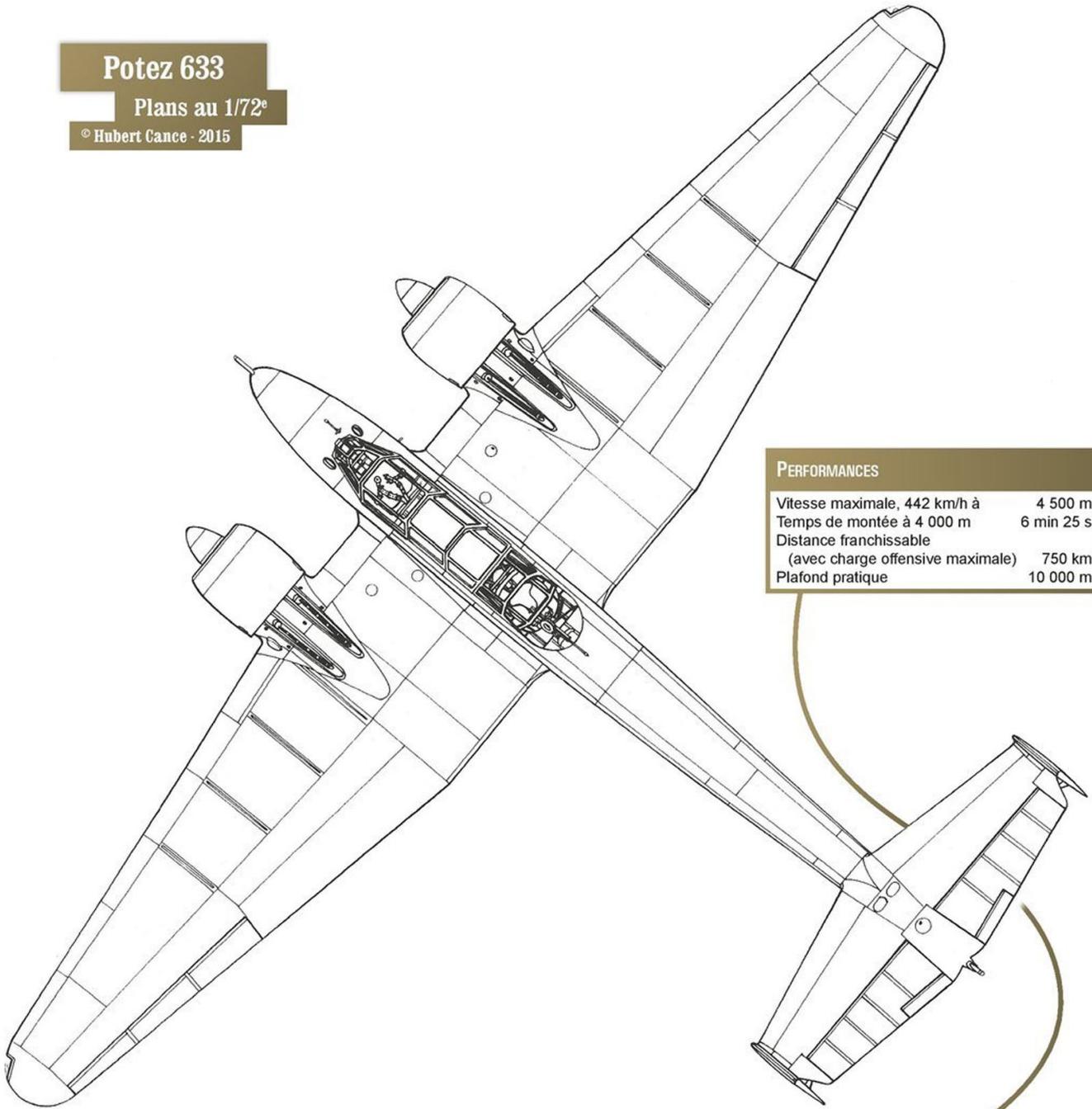




Potez 633

Plans au 1/72^e

© Hubert Cance - 2015



PERFORMANCES

Vitesse maximale, 442 km/h à	4 500 m
Temps de montée à 4 000 m	6 min 25 s
Distance franchissable (avec charge offensive maximale)	750 km
Plafond pratique	10 000 m

ARMEMENT

Défensif : une mitrailleuse MAC 34 de 7,5 mm (1 000 coups) Offensif : 8 bombes de 50 kg (« chinois », « grecs » et « roumains ») ou (« grecs » seulement) 4 bombes de 100 kg ou 2 de 200 kg.

