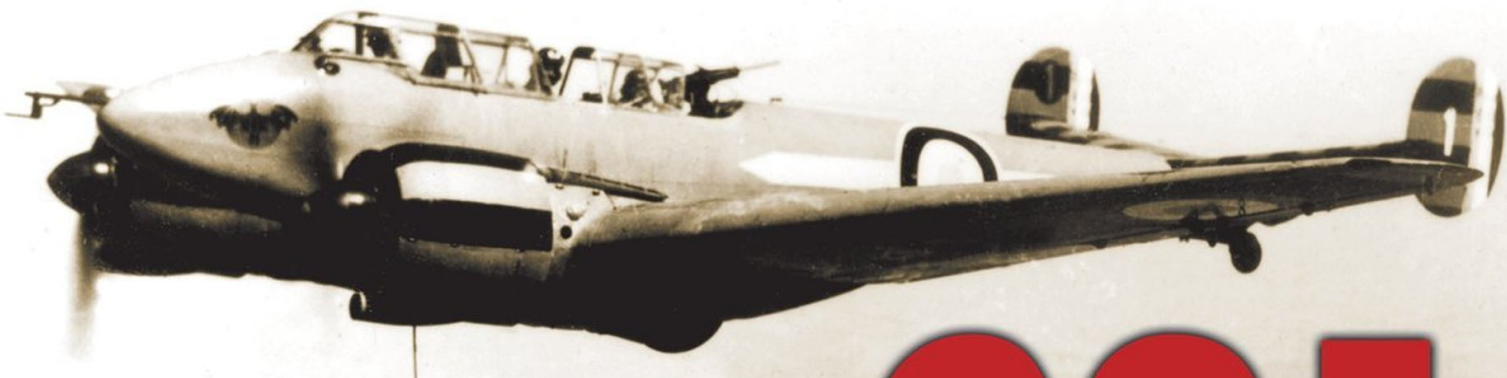




Le Potez 631

par C.-J. Ehrengardt

COMMANDEMENT À LA CHASSE

Quand il est présenté aux services techniques de l'armée de l'Air, le prototype du Potez 630 enchante tout le monde. D'allure résolument moderne, il est élégant et laisse entrevoir de belles perspectives. Il s'avère nettement plus maniable que les autres appareils qui concourent dans le cadre du programme du 14 juillet 1934 demandant un « multiplace léger de défense ». Équipé de deux moteurs Hispano-Suiza 14 Ab, développant 640 ch, il atteint la vitesse de 460 km/h à 5 000 mètres au poids total en charge de 3 850 kg.

Un second prototype, baptisé Pz 631-01, reçoit deux Gnome-Rhône 14 Mars, certes légèrement moins puissants, mais produisant moins de traînée en raison de leur plus faible diamètre. Surtout, ils s'avèrent plus fiables. Rebaptisé Pz 631 n° 1, il sera vendu à Air Bleu. Commandé en série, le Pz 631 sera construit à 215 exemplaires, à savoir 3 prototypes, 207 destinés à l'armée de l'Air et 5 à l'exportation (aucun n'atteindra sa destination : les quatre prévus pour la Chine seront réquisitionnés en France et en Indochine et le seul exemplaire yougoslave sera détruit avant sa livraison).

L'armée de l'Air prévoit de fournir de deux à quatre Pz 630/631 par groupe de chasse pour coordonner les combats en plein ciel. Séduisant sur le papier, ce concept de « commandement à la chasse » pâtit de la faiblesse des moyens de transmission

▲ Le Pz 631 n° 198 en 1941. Il s'agit de l'appareil du commandant de l'ECN 1/13, le capitaine Treillard. L'avion connaîtra une longue carrière, passant au 3/33 Périgord puis au CEV après la guerre. Il sera le dernier 631 à voler jusqu'à sa réforme en septembre 1951. (SHAA)

et de l'absence de radar. Comme l'observateur ne peut que compter sur sa vue, le Potez doit se rapprocher le plus possible de la zone des combats, courant ainsi le risque d'être abattu. En outre, il n'est pas si facile, même à un officier aviateur de chasse expérimenté, de déterminer d'aussi loin la meilleure manœuvre à accomplir et les erreurs de jugement se paient comptant. En outre, les radios fonctionnent quand elles ont le temps et, dans la majorité des cas, le seul relié à l'avion PC est le chef de patrouille. Ce dernier doit ensuite transmettre les ordres à ses équipiers... en battant des plans. Le commandement à la chasse se révèle surtout comme une perte de temps, privant la patrouille de deux éléments majeurs, l'effet de surprise et la réactivité. L'idée sera rapidement abandonnée.

CHASSE DE NUIT ET CHASSE DE JOUR

Cependant, l'armée de l'Air ne va tarder à déchanter. Le premier exemplaire de série, le n° 5, est pris en compte le 2 août 1939. Ses performances sont plus que décevantes : avec son équipement militaire, il ne parvient même pas à dépasser 437 km/h à 4 000 m. Par suite de retard dans la production des deux équipementiers chargés de fournir les hélices (Ratier et Gnome-Rhône), les 60 premières machines sont livrées avec des hélices provisoires (ce qui explique sans doute la chute de la vitesse de pointe).



► Le Potez 631 n° 5, avion tête de série, est livré à l'armée de l'Air le 2 août 1939. (Collection de l'auteur)

◄ Le Potez 631-01 lors des essais au CEMA de Villacoublay à la fin de l'année 1937. (Collection de l'auteur)





► Le n° 110 de l'ECN 1/13 à Meaux en avril 1940. Le numéro individuel est porté en blanc dans un disque noir sur la face interne des dérivés. Cette disposition évoluera au fil du temps. (Collection J. Mutin)



► Le n° 69, ancien avion du GC I/5, sur le plateau désolé de Clermont-les-Fermes. L'appareil sera abattu par la *Flak* le 19 mai 1940. (Photo G. Escudier)



Zerstörer de la Luftwaffe, le général Vuillemin, chef d'état-major de l'armée de l'Air, décide de former une escadrille de chasse lourde diurne. Le 29 janvier 1940, l'escadrille de guet devient officiellement l'ECMJ 1/16 (escadrille de chasse multiplace de jour) sur le terrain de Soissons-Saconin. Elle se distingue le 1er avril en revendiquant, conjointement avec le GC II/2, un Do 17 P de reconnaissance dans les environs de Sedan. À partir de janvier 1940, les escadrilles AC1 et AC2 de l'Aéronautique navale commencent leur transformation sur les Pz 631 libérés par le GC II/8. Début mars, elles sont réunies au sein de la Flottille F1C.

Au 1er avril 1939, 88 ont été prises en compte et 20 ont déjà été affectées aux unités de première ligne, notamment en remplacement des Potez 630 de commandement à la chasse. C'est, toutefois, au sein des unités de chasse de nuit que le Pz 631 se fait sa place au soleil.

Encore très embryonnaire, la chasse de nuit française se limite à quatre groupes qui, peu après l'entrée en guerre, éclatent en quatre escadrilles autonomes chargées de la couverture nocturne de la région parisienne : ECN 1/13 et 2/13 à Meaux-Villenoy, 3/13 et 4/13 au Plessis-Belleville. Le 25 septembre 1939, une quatrième escadrille, la 2/562, est formée pour la protection de Lyon, Saint-Étienne et Le Creusot; desserrée à Loyettes (Ain), elle est rebaptisée ECN 5/13, le 18 janvier 1940.

Pendant ce temps, le GC II/8, groupe de « coopération navale » basé à Marseille-Marignane, remplace ses Dewoitine 510 par des Pz 631 à partir du mois de juin 1939. Monté à Calais-Marck, il est transformé sur Bloch 152 au début de l'année 1940 et cède ses bimoteurs à l'Aéronautique navale.

Fin août 1939, une escadrille de guet est mise sur pied à Clermont-les-Fermes (près de Laon) avec des Potez et des équipages prélevés sur le « commandement à la chasse » de sept groupes de chasse. Sans doute impressionné par les unités de

PREMIERS ENGAGEMENTS

Les premiers à entrer en action sont ceux de la F1C. Le 10 mai 1940, l'un d'eux abat un Ju 52 au large d'Ijmuiden (Pays-Bas). Dans la soirée, un He 111 est crédité à l'AC1 au-dessus de Calais. Les marins-aviateurs récidivent le lendemain en revendiquant un He 111 sûr et cinq probables. Cependant, les six Potez sont coiffés par l'escorte de Bf 110 qui en descendent deux, dont celui du commandant de la flottille (l'équipage saute en parachute), faisant deux disparus et un blessé grave. Ce n'est que le 13 mai que les Potez de l'armée de l'Air sont engagés. L'ECMJ 1/16 revendique deux He 111 dans le secteur de Pontfaverger. Première alerte, deux Potez sont pris pour cibles par des Hurricane; tous les deux doivent effectuer un atterrissage d'urgence, mais personne n'est touché. Ce n'est malheureusement pas le cas le lendemain : un appareil de la même escadrille est fortement endommagé par des Hurricane et le mitrailleur, qui a sauté en parachute, est recueilli mort au sol.

Après avoir revendiqué deux victoires, les 16 et 17 mai, et perdu deux appareils après une rencontre avec des Ju 88 et des Bf 110, le 18 mai, la flottille, partiellement rééquipée en Bloch 151 (cf *Aéro-Journal* n° 13), n'utilisera pratiquement plus ses bimoteurs pour les missions de guerre après cette date.

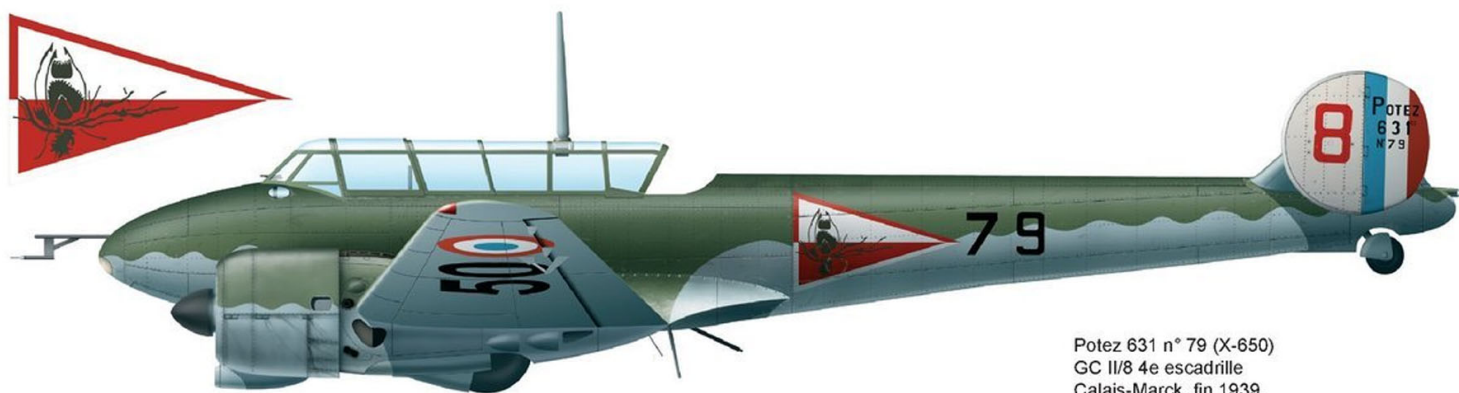
Pendant ce temps, les escadrilles de chasse de nuit sont appelées à des tâches plus utiles que de patrouiller inutilement de nuit le ciel de la région parisienne. Leur première mission de guerre, exécutée le 17 mai, voit dix-huit appareils mitrailler des colonnes motorisées près d'Hirson. La casse est sévère : cinq Potez sont abattus par la *Flak*, faisant six tués et quatre blessés, dont le commandant de l'escadrille 1/13.

En prévision de missions similaires, le Haut commandement fait accélérer le montage de quatre mitrailleuses d'ailé; le premier avion à armement renforcé (le n° 135) est livré à l'ECN 1/13, le 20 mai.

Le lendemain, 18 mai, la chasse de nuit remporte sa première victoire... de jour, un He 111, partagée entre la 1/13 et la 1/16.



▼ Le n° 62 de la 3e escadrille du GC II/8 sur le terrain enneigé de Calais-Marck, au début de l'année 1940. (Collection J. Mutin)



Potez 631 n° 79 (X-650)
GC II/8 4e escadrille
Calais-Marck, fin 1939.

Nouvelle victoire, encore un Heinkel, le 19 mai pour deux équipages de la 1/13 et un de la 4/13. Mais, dans la soirée, un appareil de la 1/16 ne rentre pas d'une mission de reconnaissance sur Ham; l'équipage est fait prisonnier.

MÉPRISES MORTELLES

Le 21 mai, en mission vers Villers-Cotterêts, une machine de la 4/13 est attaquée à plusieurs reprises par un D.520 du GC I/3. À la quatrième passe, ce dernier est cueilli par une rafale du mitrailleur arrière et va s'écraser au sol, entraînant dans la mort son pilote, le fils du général d'Harcourt, inspecteur général de l'aviation de chasse. Nouvelle méprise, le 23 mai, au cours de laquelle le mitrailleur arrière d'un équipage du 3/13 est mortellement blessé.

Le 24 mai, le général Pinsard, commandant le groupement de chasse n° 21, diffuse une note par laquelle il demande qu'une large bande blanche soit peinte sur les flancs des Potez 631 (voir la rubrique *La saga des marques* dans ce numéro).

Le 27 mai, deux Pz 631, un de la 2/13 et un de la 4/13, sont descendus par des Bf 109 dans la région de Soissons, faisant quatre morts.

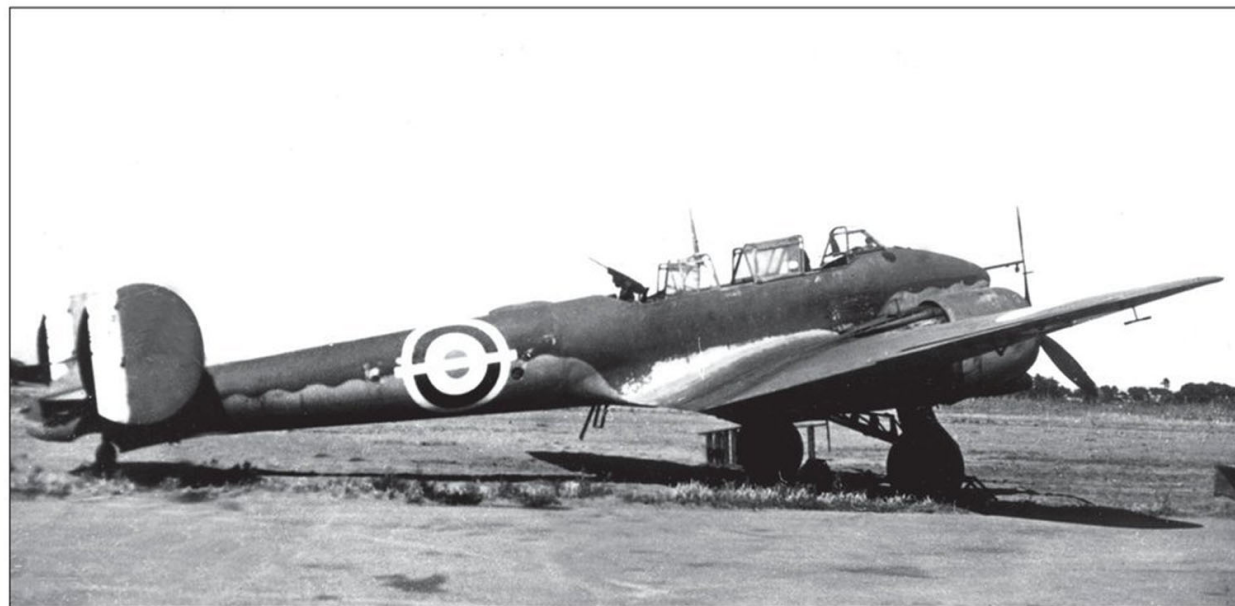
L'ECN 5/13 entre en action le 1er juin et revendique une victoire, qui ne lui sera pas accordée, le lendemain près de Nantua. Le 2 juin, deux nouveaux Potez sont descendus par la DCA française, l'un des pilotes en étant à sa quatrième expérience du genre !

L'exode commence après le 10 juin et conduit les ECN et l'ECMJ jusqu'à Nîmes-Garons, d'où elles décollent pour un dernier

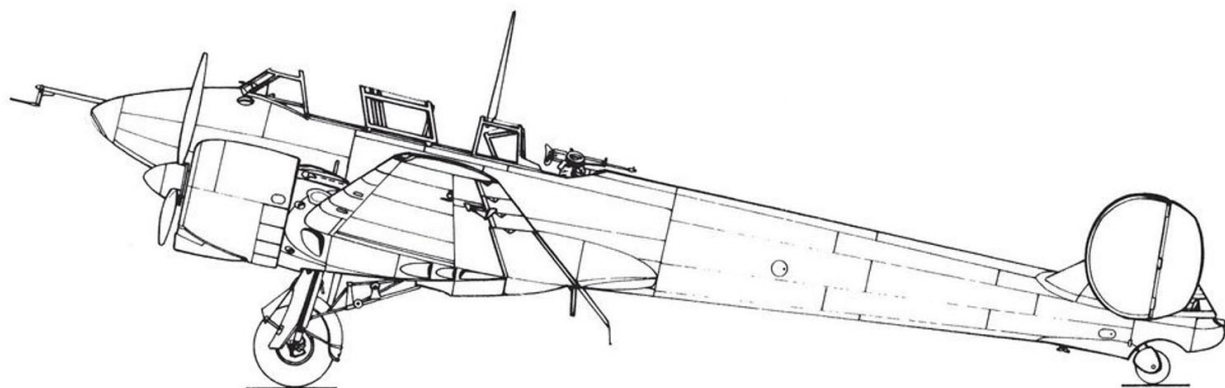


mitrillage de colonnes dans la région de Moirans, le 24 juin. Les escadrilles 2/13, 5/13 et 1/16 sont dissoutes en août 1940. La 3/13 fusionne avec la 4/13, qui, avec la 1/13, demeure à Nîmes. La F1C est maintenue en activité après l'armistice, mais elle est entièrement transformée sur D.520. En juin 1941, la 4/13 devient la nouvelle 3/13 et est transférée à Gabès (Tunisie). Ayant fui en Algérie en novembre 1942, elle est transformée sur D.520 en janvier 1943 en tant que 3e escadrille du GC I/3 avant d'être dissoute à son tour en juillet.

▲ Le n° 49 de l'ECN 5/13 à Loyettes en juin 1940. (MAE)



◀ Le n° 62 de la Flottille F1C de l'Aéronautique navale, réplé à Hyères en juin 1940. (CT Air)



Fiche technique Potez 631

Type :
Triplace de chasse polyvalent.

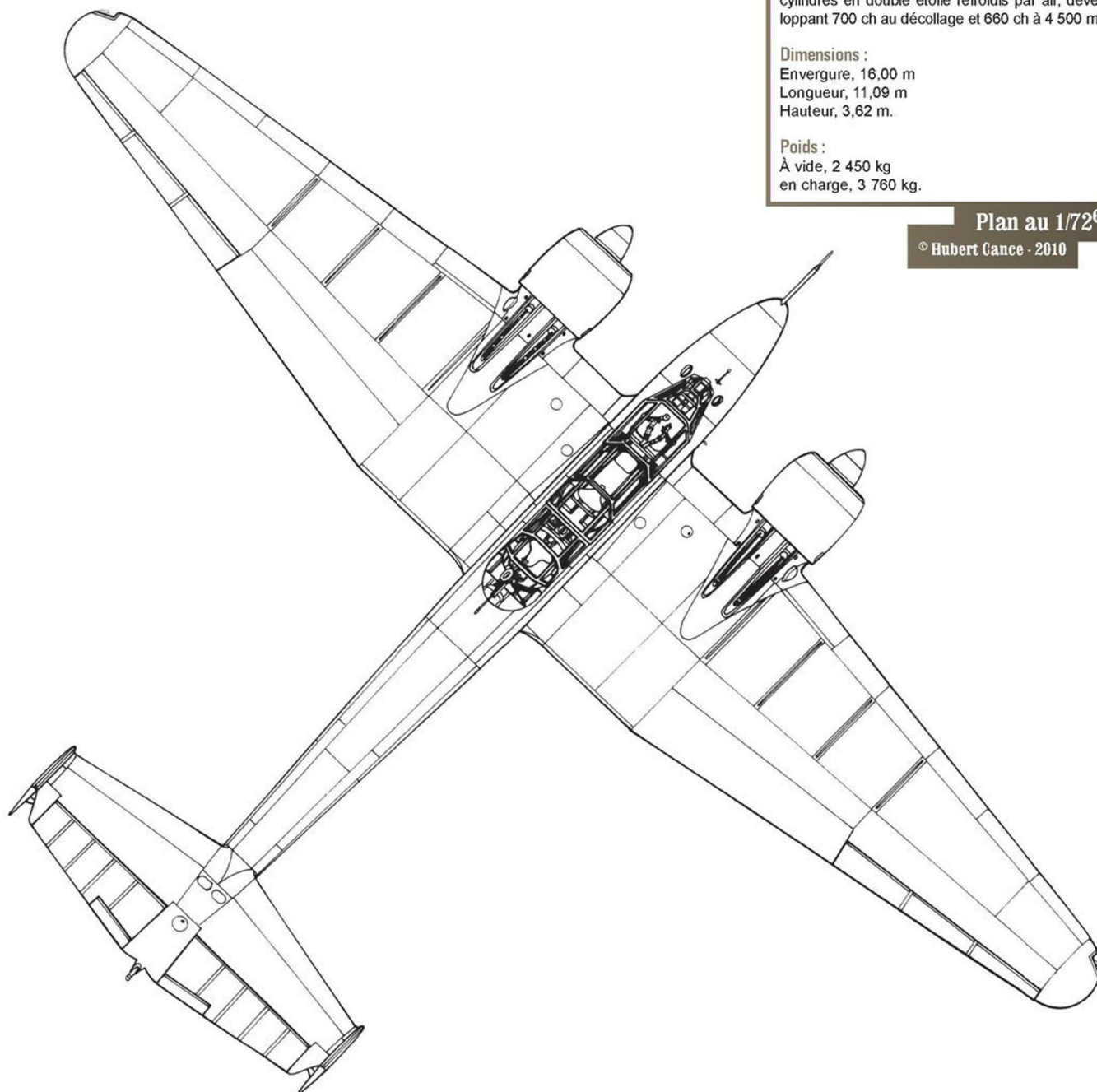
Moteur :
Deux Gnome-Rhône GR 14 M4/M5 de quatorze cylindres en double étoile refroidis par air, développant 700 ch au décollage et 660 ch à 4 500 m.

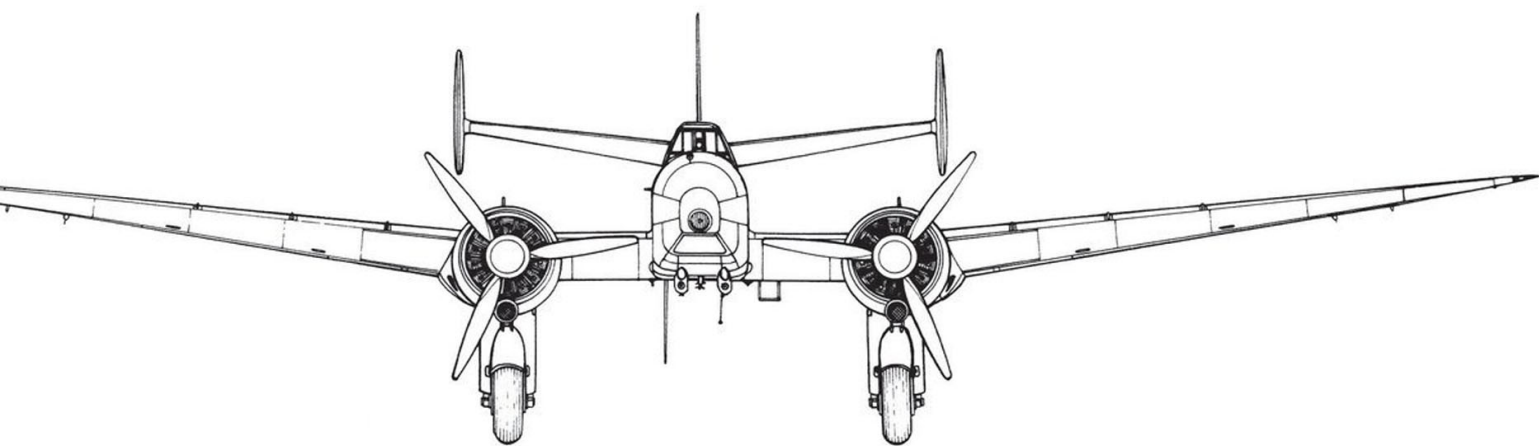
Dimensions :
Envergure, 16,00 m
Longueur, 11,09 m
Hauteur, 3,62 m.

Poids :
À vide, 2 450 kg
en charge, 3 760 kg.

Plan au 1/72^e

© Hubert Cance - 2010



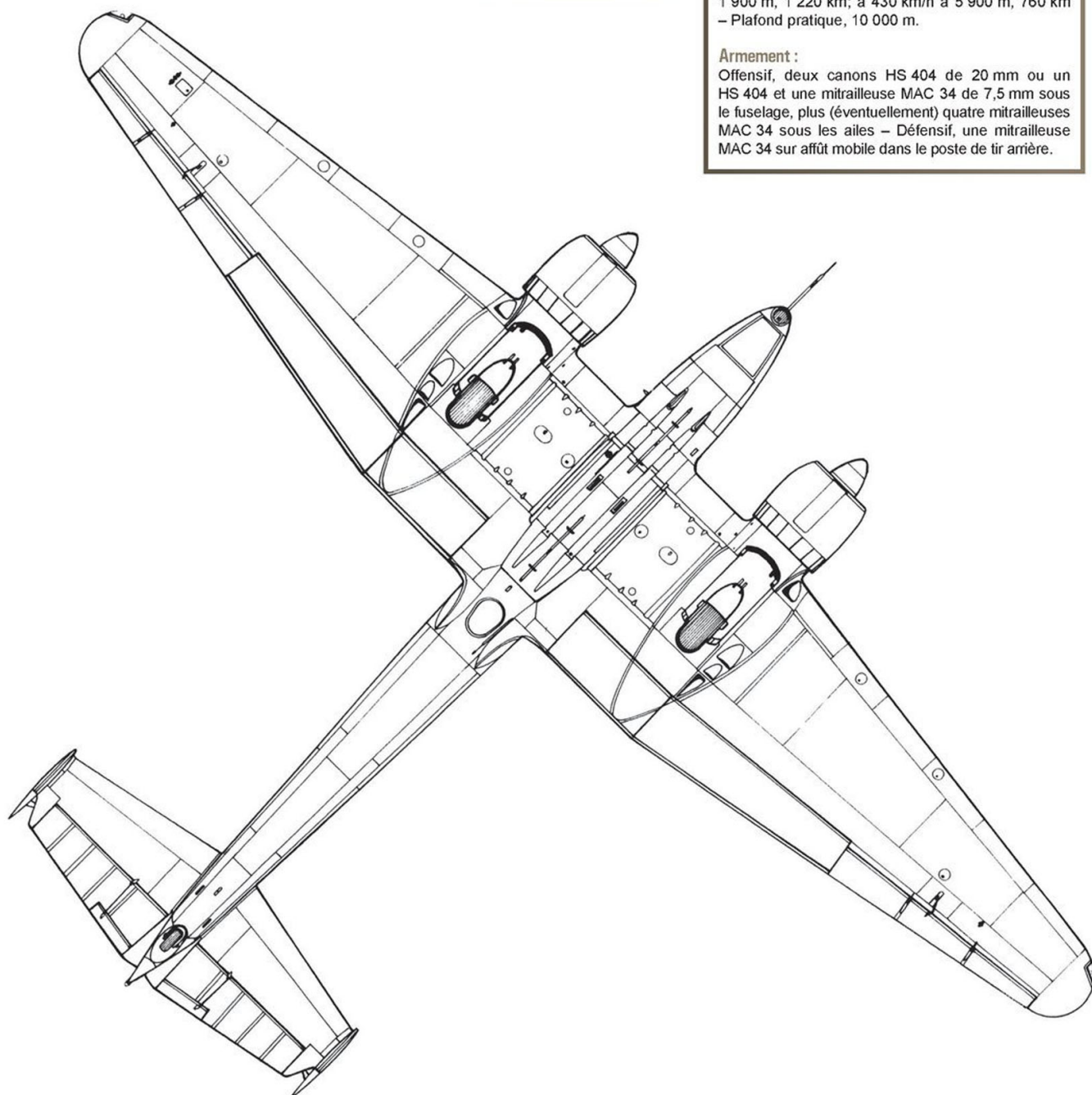


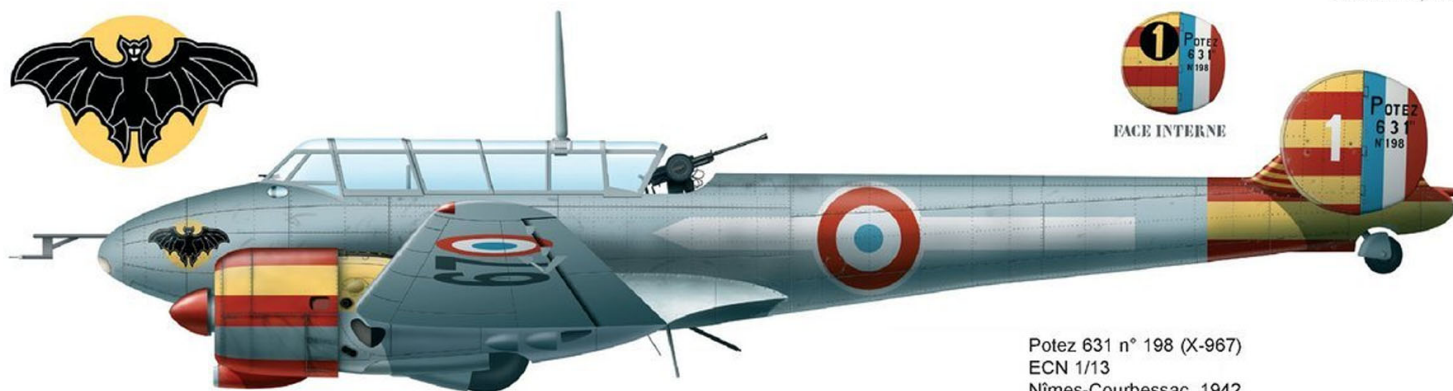
Performances :

Vitesse maximale, 360 km/h au niveau de la mer et 442 km/h à 4 500 m – Temps de montée à 4 000 m, 5 min 56 s – Distance franchissable, à 240 km/h à 1 900 m, 1 220 km; à 430 km/h à 5 900 m, 760 km – Plafond pratique, 10 000 m.

Armement :

Offensif, deux canons HS 404 de 20 mm ou un HS 404 et une mitrailleuse MAC 34 de 7,5 mm sous le fuselage, plus (éventuellement) quatre mitrailleuses MAC 34 sous les ailes – Défensif, une mitrailleuse MAC 34 sur affût mobile dans le poste de tir arrière.





Potez 631 n° 198 (X-967)
ECN 1/13
Nîmes-Courbessac, 1942.



► Les Potez 631 de l'ECN 1/13 alignés sur le terrain de Nîmes en 1941. Au premier plan, le n° 188; (Collection J. Mutin)

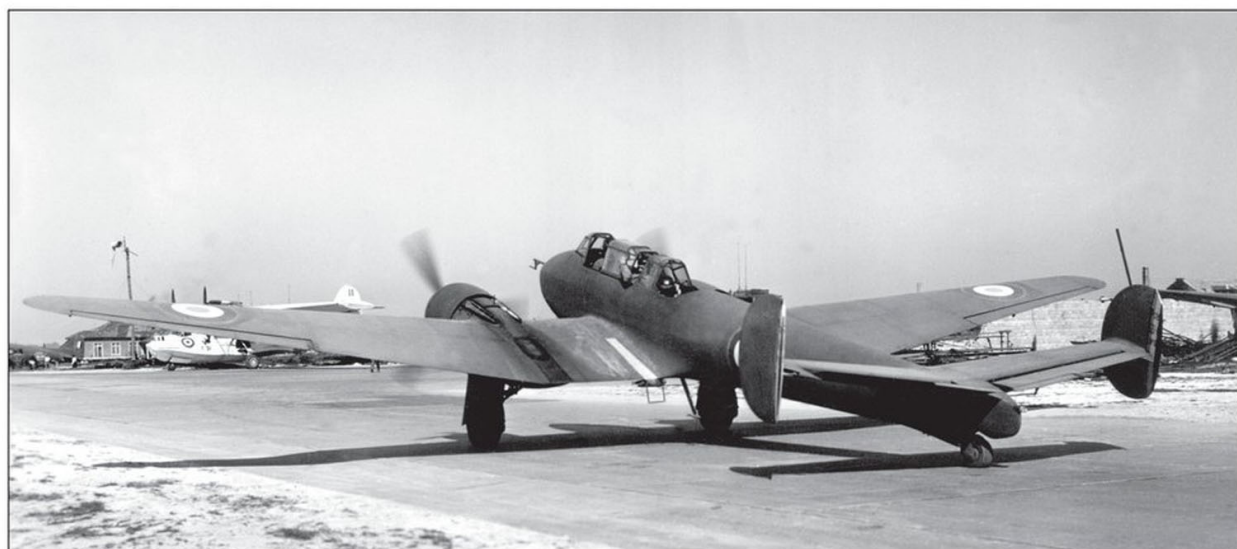
LES DERNIERS POTEZ 631

Après l'armistice, outre les appareils des 1/13 et 4/13, il ne reste plus qu'une dizaine de Pz 631, pour la plupart modifiés en double commande (qui seront récupérés par les Allemands en décembre 1942), en plus des quatre envoyés en Côte française des Somalis en septembre 1939. Ils effectuent quelques missions de guerre contre les forces britanniques, l'un recevant même deux râteliers pour emporter des bombes légères. Il n'en reste plus que deux en piteux état quand Djibouti bascule dans le camp allié en janvier 1943.

Après le départ des Allemands de Toulouse, en août 1944, les Français mettent la main sur des Potez 631, qui avaient été capturés en décembre 1942 et dont quelques-uns ont été utilisés par l'*Ergänzungsgruppe Ost* à Saint-Jean-d'Angély.

En mars 1945, trois d'entre eux, reconditionnés et armés de deux canons allemands MG 151 de 20 mm, sont affectés au GR 3/33 *Périgord*, qui stationne alors à Cognac avec un équipement hétéroclite de MS.500, Mauboussin 129, NC.701, Goéland et Nord 1000. Les Potez sont employés, mais peu, faute de rechanges, au-dessus des poches de l'Atlantique, pour des missions d'observation (l'un est même transformé pour la reconnaissance photo) mais surtout pour promener les VIP. Il a été prévu de transformer le 3/33 sur Pz 631, mais, après la livraison d'une quatrième machine, le 15 mai, l'idée est abandonnée et le groupe est mis en sommeil en date du 30 septembre 1945.

Le dernier Pz 631 en état de vol, le n° 198, sera utilisé quelque temps par le CEV avant de finir tristement sa carrière au pilon en septembre 1951. ■



► Départ d'un équipage du 3/33 *Périgord* depuis Cognac pour une mission de reconnaissance au-dessus des poches de l'Atlantique, fin mars 1945. Contrairement à une légende largement répandue, ces avions n'étaient pas peints en noir mais en vert foncé. (Photos E. Muller)