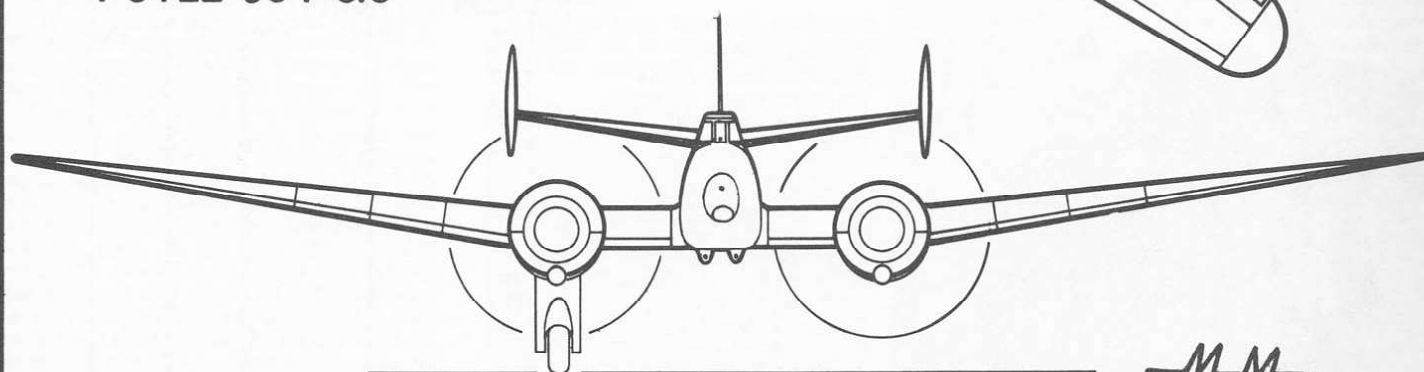


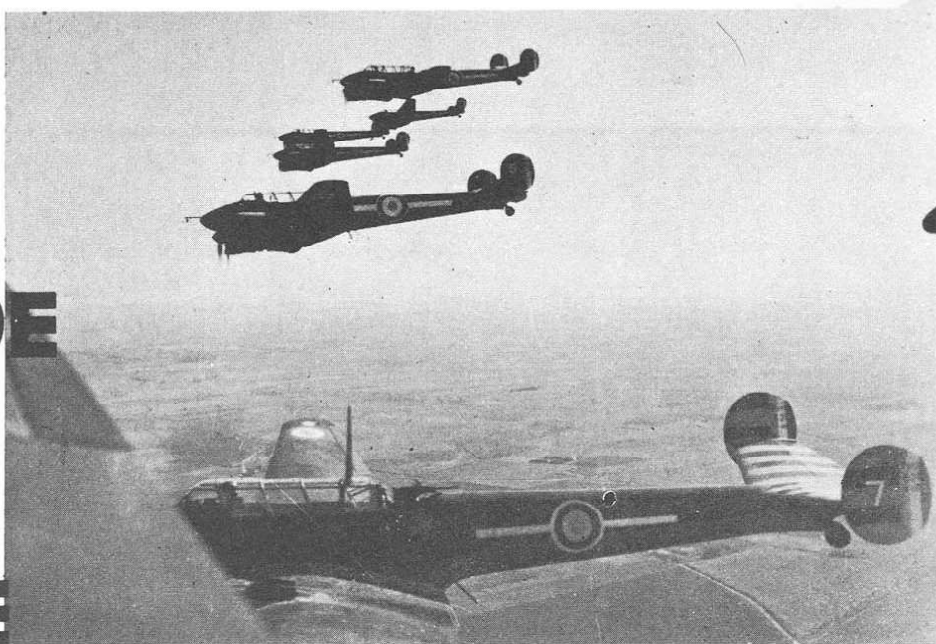
POTEZ 631 C.3



MM

Un épisode peu connu
de la dernière guerre

L'ACTION DE LA CHASSE DE NUIT FRANÇAISE



Si certains responsables étaient conscients avant la seconde guerre mondiale, de l'importance d'une défense aérienne nocturne, personne ne savait comment s'en servir. Cet état de fait était d'ailleurs général, et certaines armées de l'air ne possédaient même pas d'avions spécialisés. Après tout, cela ne faisait guère de différence, car l'équipement standard supplémentaire résidait en un projecteur servant à éclairer les cibles... lorsque celles-ci pouvaient être repérées. Et par nuit noire, en dépit (bien souvent, à cause) de l'utilisation de projecteurs au sol, le repérage du chassé par le chasseur était plus qu'hypothétique !

La chasse de nuit était donc une sorte de parente pauvre de la défense nationale, et au début de l'année 1939, ce rôle était dévolu à deux groupes. Le G.C.N. III/1 (ex G.C.N. II/41), à Etampes était équipé de Mureaux-113, tandis que le G.C.N. II/4, à Reims, possédait une escadrille sur Mureau-113 et une autre sur Dewoitine-D 501. Autant dire qu'elle était inexistante, car les pauvres Mureaux-113, plafonnant à 290 km/h, et les D 501 avec leurs 360 km/h de pointe, auraient été bien incapables de braquer leur projecteur sur les Do 17 Z, filant à quelque 420 km/h !

Conscient de la faiblesse de la chasse de nuit, et de la pauvreté du matériel alors en service, le ministère de l'Air passa commande le 31 octobre 1934 d'un « multi-place léger de défense » capable de missions nocturnes. C'est ainsi que naquit le Potez 630, puis le 631 dérivé du précédent. Au début de l'année 1939, cet avion commençait à sortir en série.

Immédiatement, on commença à rééquiper les deux groupes de chasse nocturne. La 1^{re} escadrille du G.C.N. I/13 (anciennement III/1) fut la première à toucher trois Potez 630 (numéros 46, 52 et 60), le 25 février 1939.

Le 2 mars, le capitaine Pouyade, commandant la 4^e escadrille du G.C.N. II/13 (anciennement II/4) essaya le premier Potez 630 présenté à l'unité de Reims. Et quelques jours plus tard arrivèrent les trois premiers appareils. Les deux autres escadrilles, 2/13 et 3/13, durent attendre avril pour commencer leur conversion sur le bimoteur.

Peu à peu, les Potez 631 remplacèrent les Potez 630, et en août 1939, le G.C.N.

I/13 basé à Etampes possédait 18 machines. Le G.C.N. II/13, à Reims, alignait 21 avions. Le 27 août, comme la guerre menaçait d'éclater, le G.C.N. I/13 se transporta sur le terrain avancé de Meaux-Villenoy, tandis que le II/13 faisait mouvement deux jours plus tard sur Le Plessis-Belleville. Ces deux unités étaient chargées de la défense nocturne de la région parisienne.

A partir du 22 septembre, les deux escadrilles du G.C.N. I/13 envoyèrent des détachements à Melun-Villaroche pour l'entraînement opérationnel des pilotes. Là, on procéda à l'expérimentation de diverses techniques d'interception. Mais aucune ne donnait entière satisfaction. La plus commune était de guider les pilotes sur l'objectif à l'aide de puissants projecteurs d'origine américaine, maniés du sol. Mais ceux-ci aveuglaient plus les aviateurs qu'ils ne les aidaient. Au cours de la campagne de France, les rares missions

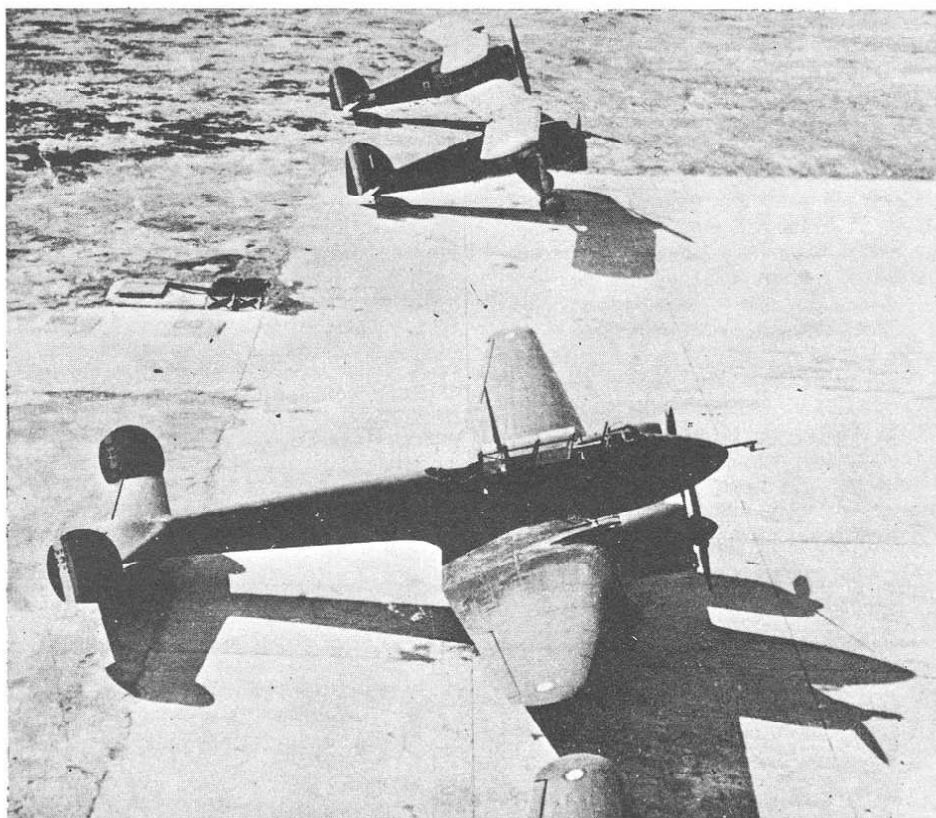
accomplies de nuit, le furent sans aide extérieure, tout reposant sur l'acuité visuelle de l'équipage.

Le 12 avril 1940, un accident survenu au détachement de Melun, endeuilla la 2^e escadrille qui perdit le S.C. Durand au cours d'un vol d'entraînement sur son Potez 631, n° 22.

Le 16 octobre 1939, l'E.C.N. 2/562 fut formée à Montpellier-Fréjorgues et placée sous les ordres du capitaine Perrolaz. Une semaine plus tard arrivèrent six Potez 631. Mais à la suite d'accidents, l'effectif devint des plus réduits et les vols d'accoutumance furent peu nombreux, les pilotes de l'escadrille étant obligés de parfaire leur entraînement sur... Potez 25 ! Courant novembre, les renforts parvinrent à l'unité, qui équipée normalement fit mouvement sur Lyon-Bron le 19 décembre et sur Loyettes le 7 janvier.

Le 1^{er} janvier 1940, les G.C.N. I/13 et II/13 éclatèrent en quatre escadrilles auto-

Au-dessus, les Potez 631 de l'E.C.N. 1/13 en novembre 1941. Sur l'aile du premier avion on aperçoit la petite cocarde à l'extérieur de la grande. Ci-dessous, rencontre en 1939, entre deux MS-225 et un 631 portant le kaki uniforme semi mat et les cocardes de 30 cm.



nomes : les E.C.N. 1/13, 2/13, 3/13 et 4/13. Le 18 janvier, l'E.C.N. 2/562 devint E.C.N. 5/13. Peu d'événements à noter avant le fatidique mois de mai, si ce n'est que l'E.C.N. 4/13 fit mouvement le 10 janvier sur Bruyères puis sur Betz-Bouillancy le 13 avril. Le 1^{er} mai, le terrain de Melun-Villaroche devint la base de la 2/13, et les pilotes de la 1/13 du détachement de Melun regagnèrent Meaux. Et le 10 mai, ce fut l'attaque allemande et le début de la « Blitzkrieg ». La situation en Potez 631 des cinq E.C.N. était alors la suivante :

Unités	Avions	Dispon.	Bases
E.C.N. 1/13	12	8	Meaux-Villenoy
E.C.N. 2/13	11	7	Melun-Villaroche
E.C.N. 3/13	12	10	Le Plessis-Bellev.
E.C.N. 4/13	12	7	Betz-Bouillancy
E.C.N. 5/13	11	11	Loyettes

Le jour même, l'escadrille 4/13 fut pratiquement dissociée, car trois équipages

nant Guillier assura dès lors le commandement de l'E.C.N. 2/13.

Des quatre Potez 631 de la 4/13, un, piloté par l'adjudant-chef Cuiller, fut touché. Le pilote, blessé, put se poser près de Cambrai. L'adjudant-chef Héritier, mitrailleur de l'adjudant Martin fut tué par un obus de flak. L'adjudant Guichard fut détaché de la 4/13 pour remplacer Cuiller à l'E.C.N. 1/13.

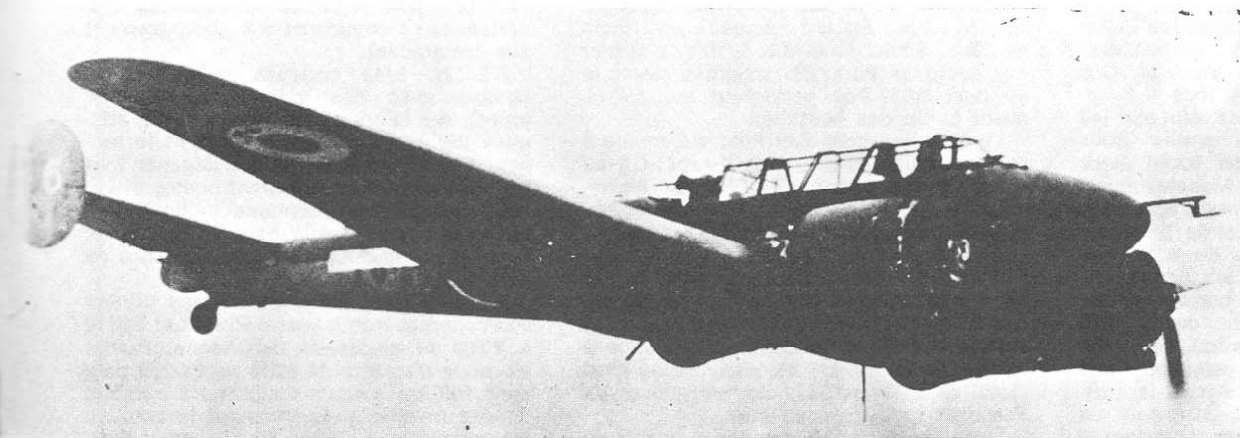
Le 18 mai vit les premières rencontres de jour. Le capitaine Treillard, le sergent-chef Post et l'adjudant Guichard, appartenant à l'E.C.N. 1/13, attaquèrent un He-111 vers 14 heures. Le bombardier touché dut se poser en détresse au nord de Braine. C'était la première victoire des escadrilles de chasse de nuit.

Le capitaine Pouyade et les adjudants Martin et Delage, appartenant au détachement de la 4/13 affecté à l'E.C.N. 2/13,

D.C.A. française. Repérant alors un appareil isolé, ils le mitraillèrent copieusement, enflammant son moteur gauche. L'Allemand disparut dans les nuages, mais il fut retrouvé quelques heures plus tard, posé sur le ventre, près de Braine.

Dans la soirée, le sergent-chef Post, l'adjudant-chef Chambrias et l'adjudant Guichard (tous deux de la 4/13) engagèrent le combat avec six autres He-111 à haute altitude. L'ailier gauche à la traîne fut attaqué. Les longues rafales des Potez 631 mirent le feu aux deux moteurs du bombardier. Mais à court de carburant, les Français durent faire demi-tour. Ils suivirent longtemps des yeux le He-111 qui descendait lentement, suivi d'un panache de fumée noire. L'E.C.N. 2/13 échangea quelques rafales avec des Do-17, sans résultat de part et d'autre.

Le 20 mai, la 2/13 fut la victime d'un



Ci-contre, un avion de la 1/13, fin juin 1940 portant la bande blanche d'identification et la cocarde soulignée, de même que, ci-dessous, ces 631 de l'E.C.N. 5/13 à Marignane après l'Armistice. On remarquera que, comme tous les Potez 63, les 631 étaient immatriculés par le constructeur sur les deux faces du gouvernail. On voit que le numéro de l'avion dans l'escadrille y était parfois répété.

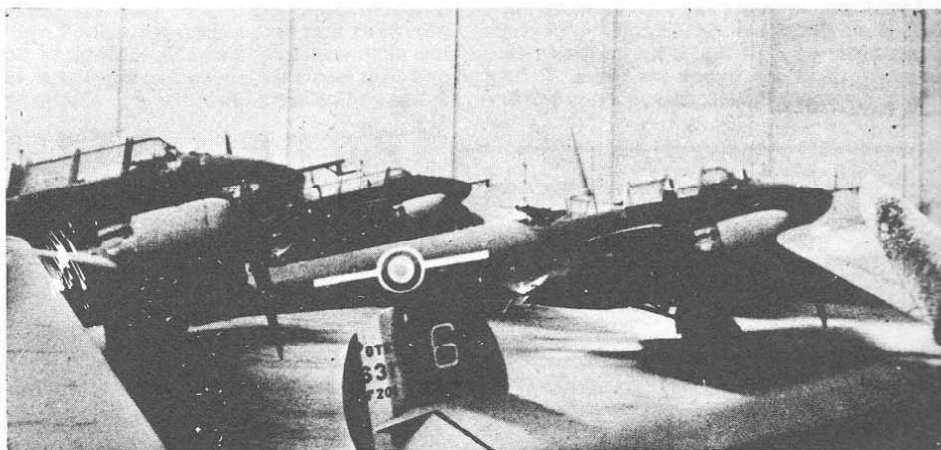
(sous-lieutenant Almé, adjudants Martin et Delage) furent envoyés en renfort à l'E.C.N. 2/13 à Melun, tandis que deux autres (adjudants-chefs Cuiller et Chambrias) rejoignaient la 1/13 à Meaux. Du 11 au 16 mai commencèrent les alertes de nuit, mais aucune ne permit l'interception d'avions allemands. Le 16 mai, la 4/13 se sépara même de son commandant, le capitaine Pouyade, qui rejoignit la 2/13.

Ayant un potentiel de bimoteurs inutilisé, le haut-commandement décida de faire participer les Potez 631 des E.C.N. aux attaques diurnes de l'aviation d'assaut. Et, le 17 mai, un nouveau genre de missions attendait les pilotes de chasse de nuit !

Dix-huit avions provenant des E.C.N. 1/13, 2/13 et 4/13 décollèrent des terrains de la région parisienne pour attaquer des colonnes motorisées aux environs de Fourmies. La flak se déclina aux environs de l'objectif et quelques avions tombèrent.

Les huit Potez 631 de la 1/13 regagnèrent Meaux.

Des six Potez 631 de la 2/13, seuls deux se posèrent à Melun. Le lieutenant Guillier posa son avion en rase campagne, près de Montceaux, avec son mitrailleur (sergent Saint-Gal) blessé à bord. L'adjudant Delmotte, blessé, put atterrir à Chantilly-Les Aigles. Le sous-lieutenant Reyter se posa à Laon, moteur gauche en panne. Le capitaine Petit de Mirbeck, commandant de la 2/13, fut porté disparu, probablement tué, son avion ayant été aperçu pour la dernière fois, en flammes, derrière les lignes allemandes, près d'Anor. Le lieute-



Interceptèrent une formation de dix He-111 et Bf-110 aux environs de Creil. Ils effectuèrent trois passes de trois quarts arrière. Delage toucha un bombardier, mais lui-même blessé, il dut se poser de toute urgence à Beauvais, bien encadré tout au long de sa descente par la D.C.A. française. Deux He-111 furent endommagés par l'attaque des Français. Au retour, Martin fut successivement atteint par un He-111, un Bf-110, la D.C.A. française et un MS-406 en maraude... et il s'en sortit indemne !

Le 19 mai, dans la matinée, le sergent-chef Post, l'adjudant Guichard et le sous-lieutenant Merle (E.C.N. 1/13) attaquèrent six He-111. Ils furent considérablement gênés dans leurs passes par la

nouveau type de combat, qui allait être à la mode pour quelque temps : l'attaque fratricide ! Une patrouille simple menée par le lieutenant Guillier fut prise à partie par six D-520 vers 19 h 30. L'avion du lieutenant Duc fut sévèrement touché par les obus de 20 mm des chasseurs monoplaces avant que ceux-ci ne se rendent compte de leur méprise.

Le 21 mai, les équipages de l'E.C.N. 4/13 affectés aux 1/13 et 2/13 regagnèrent leur unité à Melun-Villaroche.

A 10 h 55, le sous-lieutenant Boursain et le sergent-chef Post, de l'E.C.N. 1/13, prirent à partie un Do-17, déjà poursuivi par un Bloch 152 du G.C. II/1 (pilote, lieutenant Escoffier) et un second du G.C. II/9

(pilote, sergent-chef Tain). Tous les quatre effectuèrent deux passes de trois-quarts arrière et l'abattirent en flammes dans la forêt d'Halate, près de Creil.

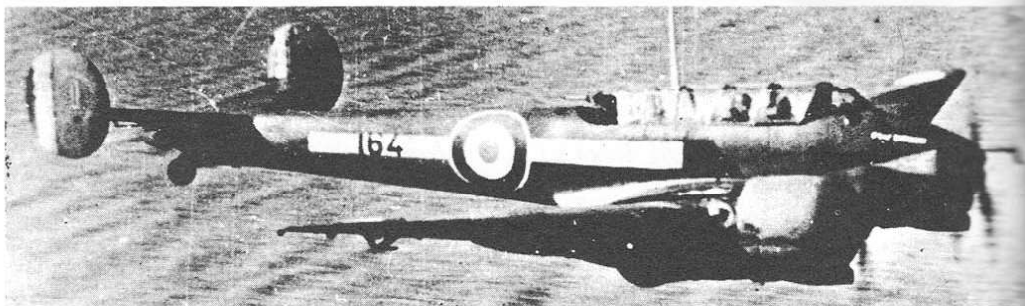
Incident tragique à l'E.C.N. 4/13 : les adjudants Martin et Guichard en patrouille furent attaqués par des D-520 du G.C. II/3. A la cinquième passe d'un appareil qui insistait, ils furent contraints de répliquer en état de légitime défense. Le mitrailleur de Martin toucha le Dewoitine de plein fouet, et celui-ci s'écrasa dans la forêt de Chantilly, tuant son pilote, le sous-lieutenant d'Harcourt. Ce fut la consternation à l'escadrille lorsque Martin se posa et apprit la nouvelle à ses camarades.

Le 23 mai, ce furent les Bloch 152 qui se manifestèrent à leur tour. Un Potez 631 de l'E.C.N. 1/13 réussit de peu à échapper à un de ses poursuivants, alors que le sergent-chef Collinot était grièvement blessé dans un atterrissage sur le ventre dû à une autre rencontre avec un Bloch.

Le 24 mai, des mesures adéquates furent prises pour faire cesser ces méprises coûteuses en hommes et en matériel. Des Potez 631 furent envoyés à tous les terrains de chasse des environs, afin que les pilotes puissent les contempler sous tous les angles pour éviter toute autre confusion tragique avec le Messerschmitt 110. De plus, les cocardes furent agrandies et ornées d'un liseré blanc de 5 cm de large. Une bande blanche de 4 mètres de long fut appliquée sur les flancs.

A la suite d'un violent bombardement allemand, le 25, les avions de la 1/13 furent desserrés sur Trilbardou. Le lendemain, cette unité fit mouvement sur Molssy-Cramayel. Ce même jour, la Luftwaffe bombarda Le Plessis, détruisant un Potez 631 de la 3/13 et en endommageant cinq autres.

Le 27 mai, le Potez 631 n° 146, piloté par l'adjudant Guichard de l'E.C.N. 4/13 fut attaqué par sept Bf-109. Il fut contraint de se poser dans les lignes ennemies. Il fut très grièvement blessé, et son avion trans-



Le « Sgt-chef Collinot » de la 3/13. Les noms commémoratifs étaient fréquents fin 1940.

formé en une véritable passoire par les Bf-109 qui continuèrent de le mitrailler après son atterrissage. Guichard décéda des suites de ses blessures le 18 juin.

Le 28 mai, arriva à l'E.C.N. 4/13 le premier Potez 631 à armement renforcé. Cet appareil, le n° 35, possédait quatre mitrailleuses supplémentaires sous les ailes. Les pilotes s'étaient en effet plaints de l'armement trop faible du Potez, et un certain nombre avait été convoyé en mars au Parc 3/112 de Reims. Mais les délais de modification étaient longs : un mois et demi. Seule, l'E.C.M.J. 1/16 put opérer sur quelques Potez 631 modifiés avant le 10 mai 1940. Peu parvinrent aux E.C.N. avant la fin des hostilités.

Le 30, le sergent-chef Post eut maille à partir avec un Bf-109, mais il réussit à lui échapper aux environs de Château-Thierry.

Le 1^{er} juin vit la première sortie opérationnelle des Potez de l'E.C.N. 5/13, chargés de la défense du secteur Lyon - Saint-Etienne - Le Creusot. Le capitaine Perdrizet, l'adjudant-chef Eberhardt et le sergent Farriol engagèrent le combat avec neuf He-111 à 3.000 m au-dessus de Vienne à 12 heures. Un He-111 fut endommagé ainsi que... trois Potez 631. Le mitrailleur de Perdrizet fut blessé au pied.

Le 2 juin, la D.C.A. française se mit de la partie, et le sergent-chef Post fut blessé au cours d'une mission de guet sur Lassigny. Martin et Pouyade en patrouille furent les victimes de servants à la détente un peu trop nerveuse, d'une batterie installée à Villers-Cotterets. Pouyade fut abattu en

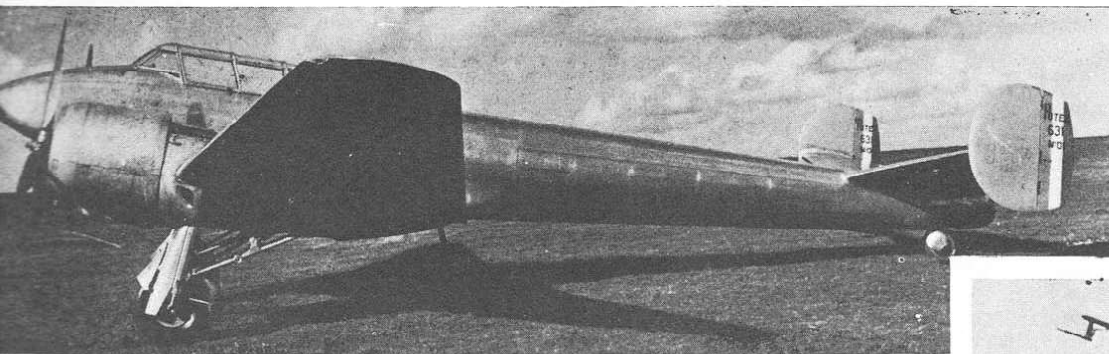
flammes, et s'écrasa train rentré dans un champ des environs. Il fut superficiellement brûlé, son mitrailleur légèrement blessé, mais l'observateur (pour ces missions de guet, les Potez étaient utilisés en triplaces) sérieusement brûlé dut être évacué de toute urgence. Martin, qui en était à sa troisième expérience du genre, compta quinze obus dans son avion, et était si furieux à son retour qu'il menaçait de demander sa radiation de l'Armée de l'Air (« ... pour rejoindre les batteries anti-aériennes » commentaient ironiquement ses camarades).

L'E.C.N. 5/13 engagea deux fois le combat avec des avions ennemis, ce jour-là. A 8 heures, neuf He-111 furent attaqués par le capitaine Perdrizet et le sergent Farriol, mais ils durent déguerter très rapidement lorsque surgirent quatre Bf-110 de l'escorte aux intentions belliqueuses. Le combat se déroula dans la région de Lyon et aucun coup au but ne fut noté de part et d'autre.

A 16 heures, les deux mêmes pilotes accrochèrent trente-quatre He-111 et Bf-110 à 7.500 m au-dessus de Vienne. Farriol s'occupa d'un attardé et le poursuivit pendant 100 km jusqu'à épuisement complet de ses munitions. En rompant le combat, il remarqua que « son » He-111 volait péniblement sur un moteur qui fumait et il le perdit de vue au-dessus de Nantua.

Le 3 juin, au cours d'une mission de guet au-dessus de Lassigny, les sous-lieutenants Biger et Boursain de l'E.C.N. 1/13 furent surpris par une section de cinq

P O T E Z 6 3 1



Dénomination : Potez 631 C3 (commandement à la chasse)
Potez 631 C2 (chasse de jour)
Potez 631 CN2 (chasse de nuit)

Constructeur : Société nationale de Constructions Aéronautiques Nord

Moteur : 2 Gnôme-Rhône 14 M4/M5 de 700 ch (au décollage) entraînant deux hélices Ratier 1527

Envergure : 16 m

Longueur : 11,07 m

Hauteur : 3,62 m

Surface alaire : 32,70 m²

Armement offensif : initialement 2 canons HS 404 de 20 mm ou 1 HS 404 et 1 MAC 34 de 7,5 mm, sous le fuselage ; modèles modifiés : 2 canons HS 404 sous le fuselage et 4 MAC 34 de 7,5 mm sous les ailes

Armement défensif : 1 mitrailleuse MAC 1934 de 7,5 mm mobile

Poids à vide : 2.450 kg

Poids en charge : 3.760 kg

Vitesse maximale : 442 km/h à 4.500 m

Croisière économique : 240 km/h à 5.900 m

Montée à 4.000 m en : 5' 56"

Une guerre sépare ces deux photos ; à gauche, le prototype 631-01 et ci-dessous un 631 de la 1 du III/33 « Périgord » groupe formé en 1944 et qui fut dissout en 1945. L'escadrille utilisait des 631 récupérés après révision aux Mureaux et probablement équipés de 20 mm allemands. C'était la dernière utilisation du 631 en service.

