1940

Des Hommes Des Avions Des Couleurs

Volume 1.

Morane 406

Dewoitine 520

Potez 631

Le but du présent ouvrage n'est pas, malgré certaines apparences, de traiter de manière exhaustive des camouflages de la chasse française en mai-juin 1940.
Le sujet, outre qu'il fait et fera sans doute de manière éternelle débat, a déjà été traité avec talent par Gaston Botquin et Christian-Jacques Ehrengardt et nous ne serions donc que redondants.
Notre objectif est plus simple (quoique) : proposer à la fois l'histoire précise d'un appareil et/ou de son pilote, et ses différentes couleurs. En somme, « l'esprit spotter » poussé à son paroxysme.
C'est aussi l'occasion de vous proposer un maximum de photos inédites.

Nous avons consacré ce premier volume aux Morane 406, Dewoitine 520 et Potez 631. Il sera suivi d'un second consacré aux Bloch 151/152/155, Curtiss, Koolhoven FK-58, Caudron 714 et Arsenal VG 33. Et puis, peut-être, le bombardement, la reconnaissance, l'entraînement... Tout cela ne sera qu'une histoire de temps mais aussi de découvertes que nous penserons dignes de remplir suffisament de pages.

Pourquoi et comment ?

Ce premier volume n'a été possible que grâce à plusieurs éléments indissociables. D'abord, l'apparition permanente de nouveaux documents concernant les unités et les appareils français de 1940.

Il y a trente ans, et avec tout le respect que nous devons à nos illustres prédécesseurs, les légendes photos étaient souvent purement laconiques quant elles n'étaient pas erronées.
Aujourd'hui, l'évolution des connaissances fait que l'on peut raconter une histoire derrière quasiment chaque cliché de la période. Il reste évidemment des zones d'ombre mais il est possible, selon l'état des documents disponibles, de raconter au jour le jour l'histoire d'un appareil ou de son pilote.

La totalité des historiques que vous trouverez ici ont d'ailleurs été rédigés à partir de documents dits primaires, c'est-à-dire provenant de carnets de vols, de registres de vol des unités, de comptes rendus, etc.
Ces documents, aussi précieux soient-ils, comportent malheureusement des erreurs ou des paradoxes. Il nous a donc fallu les passer au filtre d'un long travail de recoupement et de vérification nous laissant parfois sur notre faim. Il ne faudra donc pas être étonné de trouver dans ces lignes du conditionnel. Face à un doute ou à une incertitude, nous avons préféré le dire plutôt que de tenter une interprétation laborieuse voire péremptoire comme cela peut être parfois le cas aujourd'hui…

Le doute est pour nous plutôt une porte ouverte à de nouvelles découvertes qu'un aveu d'incompétence. En définitive, les textes qui suivent sont donc les plus complets possibles mais mériteront sans doute un jour moult corrections de détail et certains trous seront inévitablement bouchés !

Camouflage : Styles et tendances

Les schémas de camouflage des appareils de chasse français, aussi anarchiques qu'ils puissent paraître, répondent néanmoins à un certain nombre de lignes directrices. Si nous sommes à l'évidence très loin de la rigueur allemande ou britannique (chaque type d'appareil est peint selon un schéma réglementé) nous pouvons tirer quelques grandes règles parfaitement significatives.
Une fois l'appareil sorti de chaîne, il n'était pas remis à des peintres qui faisaient ce qu'ils voulaient avec les peintures fournies. *De facto*, il y avait des schémas mais leurs cadres étaient plus ou moins précis. Si l'on excepte les Potez 631 peints selon différents patrons récurrents, les autres chasseurs français répondent très clairement à des « tendances » parfaitement identifiables. C'est ainsi qu'on retrouve des schémas et des modes d'application proches selon les séquences de fabrication des appareils ou plus simplement selon leur provenance.
Malheureusement, aucune des instructions définissant ces patrons « libres » -dont on imagine qu'ils donnaient des directives aux peintres sur le schéma d'ensemble laissant ensuite les détails à leur libre application- n'ont pu être retrouvées aujourd'hui. Elles ne peuvent donc être déterminées que par observation photographique. C'est ainsi que, malgré une impression d'ensemble commune, le camouflage de chaque chasseur s'avère unique, définissant en quelque sorte son empreinte digitale.
Les données compilées ici ne sont que des visions larges, souffrant évidemment de nombreuses exceptions. On soulignera aussi que plus le temps passait, plus les schémas d'usines étaient retouchés voire totalement recouverts lors d'un passage en atelier. Ceci explique par exemple qu'un appareil puisse apparaître avec un camouflage totalement différent de celui correspondant aux tranches décrites. Evidemment, temps de service oblige, ce sont les Morane 406 qui se retrouvent le plus souvent dans ce cas.
Nous avons enfin ajouté quelques détails de marquages spécifiques à certains avions et pas forcément soulignés jusqu'à aujourd'hui.
Il est évident qu'il ne s'agit ici que d'une étude rapide et certainement pas exhaustive du sujet qui mériterait un ouvrage à lui tout seul.

L'ensemble des données compilées ici proviennent évidemment de l'observation des auteurs mais aussi de plusieurs ouvrages traitant largement ou par type d'appareil du sujet :
- Fana de l'aviation n°140 à 144, Gaston Botquin
- MS 406, collectif, Lela Presse 1998
- Bloch 152, Serge Joanne, Lela Presse 2003
- Curtiss H-75, Lionel Persyn, Lela Presse 2008
- Camouflage et marques, Aviation française 1938-1945, CJ Ehrengardt, AéroEditions, 2000

Morane-Saulnier 406

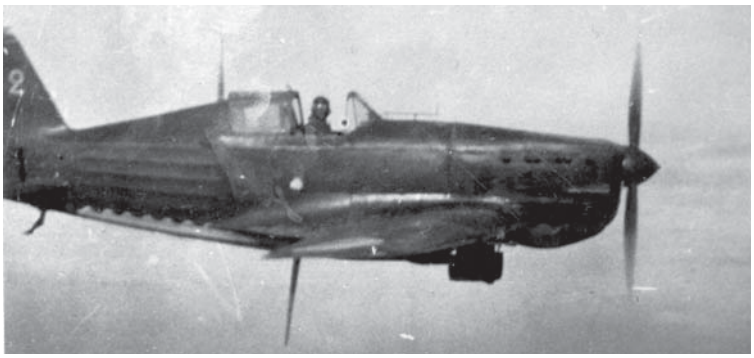
N°1 à 15 (MS 405)
Usine Morane-Saulnier

Ces appareils anticipent la circulaire 1422 puisque dès l'été 1938 ils sont peints kaki dessus et gris clair dessous mais avec une séparation rectiligne. On connaît néanmoins quelques exceptions (dont le n°1) avec une séparation des teintes nette mais en ondulation sur les bords d'attaque de l'aile. Sur la majorité de ceux observés, les cocardes d'extrados sont de taille réglementaire.

Le MS 405 n°15, dernier de la série et parfaitement représentatif du camouflage de ces premiers appareils. On remarque que la teinte est légèrement plus fade et claire sur la partie entoilée du fuselage. École de l'air de Salon, 1939. (coll. Comas)

N°16 à 60 environ
SNCAO, Nantes

Ces premiers appareils produits par la SNCAO de Nantes sortent d'usine entre la fin 1938 et le début 1939. Ils reçoivent un camouflage kaki mat sur les parties supérieures et gris bleu clair sur les parties inférieures. La délimitation entre les deux teintes, sur le fuselage et sur les bords d'attaque, est ondulée. Aucun marquage spécifique n'est apposé, ni numéro de fuselage ni indication d'usine sur la partie fixe de la dérive. Dans un premier temps, les cocardes de 30 cm sont apposées avant d'être remplacées en unité. On remarque enfin que de nombreux avions de cette série seront par la suite bariolés.



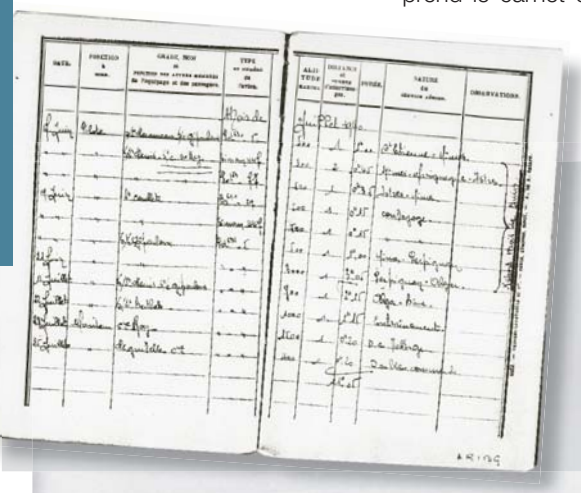
Parfaite expression des premiers Morane sortis des usines de Nantes, le n°43 vu ici en vol alors qu'il appartient à la 1ère escadrille du GC I/9. On note les délimitations ourlées typiques de l'époque que l'on retouve aussi sur les Potez 631.
(coll. J. Rajjlich)

Le poisson pilote
Potez 631 n°5

Le Potez 631 n°5 (X-666) est délivré à l'Armée de l'air le 2 août 1938. Après la série des 630 il est le premier 631 à arriver en unité, créant une certaine déception : s'il grimpe plus vite, il ne dépasse que très péniblement les 430 km/h à 4000 m d'altitude.
Equipé de doubles commandes, il est d'abord affecté à l'ERC 564 qui va devenir la 4ème escadrille du GC II/8. C'est à cette occasion qu'il reçoit le rare insigne du « Rouget » de l'ancienne Spa-bi 266. Il sert alors vraisemblablement comme appareil d'instruction. On le retrouve ensuite au début de l'année 1939 au sein de la 4ème escadrille du GCN II/4, futur ECN 4/13. Il vole alors à deux reprises (le 31 janvier puis le 28 février 1939) comme appareil de liaison avec le commandant Mioche.

On perd ensuite sa trace pendant quelque mois, mais assez logiquement il est affecté vers septembre-octobre 1939 au centre de transformation des GAO de Toulouse. À cette période, les 631 doubles-commandes n'existent qu'au nombre de dix (n°1 à 10 de la série) alors même qu'il faut former un nombre conséquent d'équipages. Sur place, il sert à l'écolage rapide de plusieurs pilotes de GAO dont ceux des 505, 1/514, 515 et 543. Le dernier vol que nous avons pu répertorier date de février.
Afin de gagner en efficacité, le centre de Toulouse est dissous en avril 1940 et ses moyens répartis entre les centres d'application d'observation aérienne (C.A.O.A.) de Romilly et Saint Etienne de Saint Geoirs.

Le Potez 631 n°5 rejoint ce dernier centre où il va continuer à « moderniser » les pilotes de GAO. En juin, le CAOA devient le GAO 523 mais son rôle ne change guère.
Il semble que notre Potez connaisse quelques problèmes au début du mois de juin, mais après un essai moteur le 8 il peut reprendre les vols.
Ceux-ci se succèdent alors à un rythme soutenu comme nous l'apprend le carnet de vol de l'instructeur Abel Crétenier. Six vols par exemple, rien que pour la journée du 13 juin !

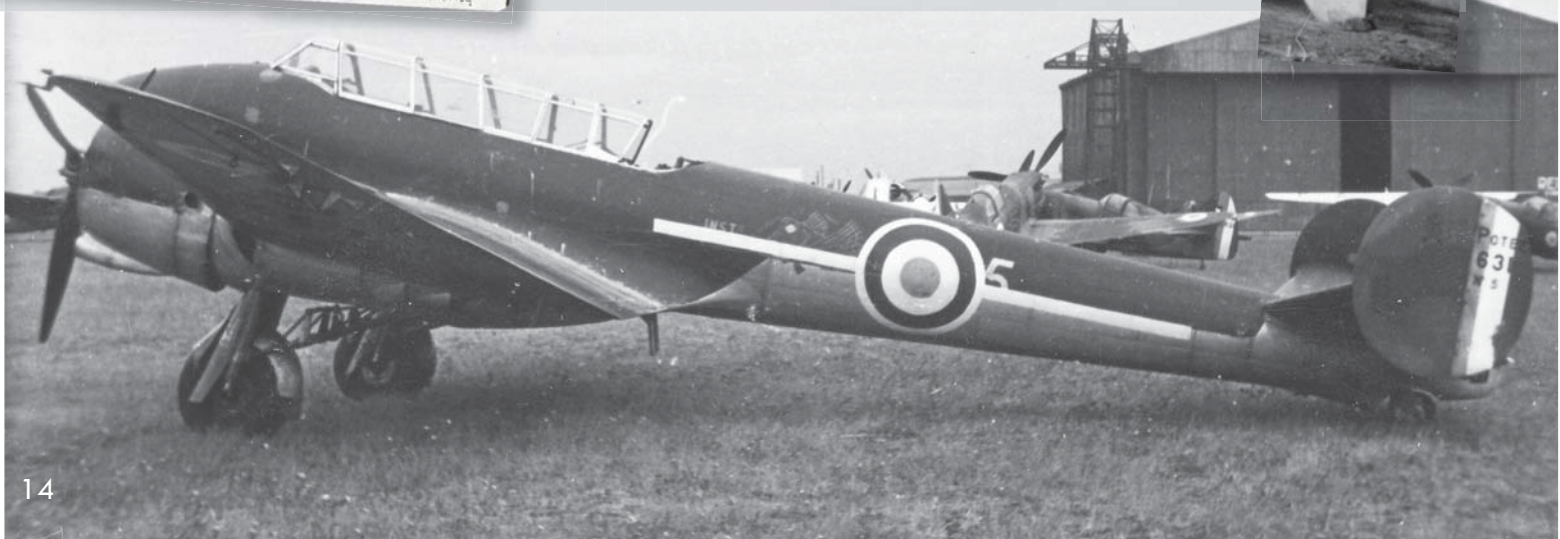


À la mi-juin, le GAO 523 doit entamer son repli. Avec l'adujdant-chef Crétenier aux commandes, c'est d'abord Nîmes qui est rejoint le 17 juin. Deux jours plus tard, ordre est reçu de rallier Alger. Après une escale à Perpignan, Crétenier et le sergent-chef Gipouloux décollent le 21 juin pour un vol de 3h 5 mn au-dessus de la Méditerranée. Ils atterrissent sains et saufs à Alger Maison-Blanche...
Dernière anecdote, alors que les vols reprennent en juillet et que notre appareil va intégrer le CIC d'Oran (où il sera réformé en 42), l'adjudant-chef Crétenier va offrir une séance de voltige double-commande à son bord à ... Jules Roy !

Si nous avons choisi ce chasseur (même si il ne le reste objectivement que peu de temps), c'est pour son histoire -premier Potez 631, il va servir à former un grand nombre d'équipages- mais aussi pour sa décoration. Sa peinture est typique des dix premiers Potez 631 (tous DC), c'est-à-dire kaki brillant à l'extrados et verrière et intrados aluminium naturel. Il porte aussi le très rare insigne de la Spa-bi 266, un « rouget » aussi seyant qu'original. Jamais repeint entre le début et sa fin de carrière, il se voit réglementairement affublé de la bande blanche de fuselage et de cocardes en juin 1940 ainsi que d'un petit « INST » peint en jaune sous le cockpit, marquant bien sa vocation d'écolage. Enfin, on remarque le cachet du centre d'entretien spécialisé (CES) 3/108 de Lyon, preuve d'un passage en atelier sans doute en avril ou mai 1940. On notera qu'une fois en Afrique du Nord, il recevra encore un grand « I » sur la partie arrière du fuselage.

Merci a Didier Lecoq

En haut, le Potez 631 n°5 (DC) au début sa carrière à l'ERC 264, qui deviendra la 4ème escadrille du GC II/8 en changeant d'insigne, le rouget cédant sa place au chardon. On remarque la peinture particulièrement brillante et le numéro de série peint en blanc sur le fuselage.
(coll. MAE)
Ci-contre : Exceptionnel document qu'est le carnet de vol de l'adjudant-chef Crétenier du GAO d'instruction 523. On peut y voir ses différents vols de repli et sa séance d'acrobatie avec Jules Roy !
(Origine Crétenier via Lecoq/Lemaire)
Ci-dessous, près de deux ans plus tard, le même appareil replié à Alger après l'armistice. Cocardes et bandes d'identification ont été appliquées réglementairement. Sur la dérive, seule partie repeinte, on peut voir clairement le cachet d'un CES.
(coll. Comas et Ledet)



Un félin du GC II/7

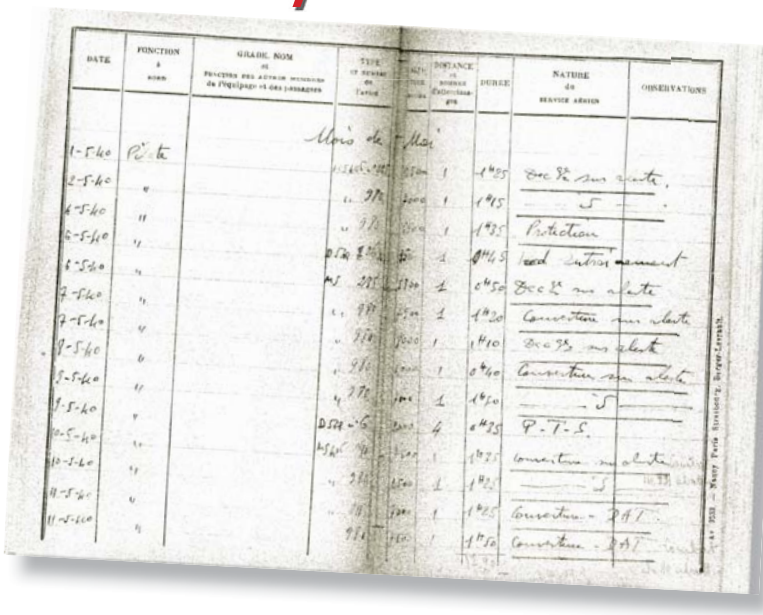
MS 406 n°980

Le Morane 406 n°980 (L-570) est réceptionné en mars 1939 par l'Armée de l'air après sa sortie de l'usine de Puteaux.
Il est rapidement pris en compte par la 4ème escadrille du GC II/7 où il devient la monture du sous-lieutenant Mangin qui effectue son premier vol à bord le 8 août.
La « drôle de guerre » se déroule sans histoire, Mangin volant uniquement à son bord en décembre 1939 puis en février et mars 1940.

Le 10 mai, le GC II/7 stationné à Luxeuil, est sur le pied de guerre dès l'aube. À 6h00, le sous-lieutenant Mangin prend l'air en compagnie du sergent Boillot et du capitaine Hugo. Les trois chasseurs se lancent rapidement à la poursuite d'un Heinkel 111 du I./KG51 esseulé qui cherche à regagner sa base au plus vite. Tant bien que mal, les Français réussissent à le rejoindre. Hugo, d'une rafale ajustée avec une dextérité rare, réussit à incendier l'un des moteurs. Le bombardier s'écrase à 6h30 à Chavanatte.
Les trois pilotes seront crédités d'une victoire... pourtant les mitrailleuses du 980 n'ont pas fonctionné !

Le lendemain, Mangin décolle sur alerte à 10h00, cette fois avec le sous-lieutenant Dussart et le sergent Boillot. Ils sont dirigés vers le terrain de Lure-Malbouhans alors sous le feu de Junkers 88 du II./KG 51. Dans la bagarre qui s'ensuit le 980, et son pilote se voient attribuer un bombardier probable.

Après une patrouille sur alerte le lendemain, Mangin et le 980 ne revolent pas avant le 19 mai pour une dernière couverture du terrain de Luxeuil. Le 20, le duo se déplace à Avelanges avec le reste de l'unité.
Le 22, ils effectuent une couverture du terrain de Langres, puis deux de Dijon le 23 et enfin de Chalindrey le 24 pour leur dernier vol de concert. Le 26, le 980 prend l'air aux mains du sous-lieutenant Pomier-Layrargues pour une couverture de terrain et ce qui sera son dernier vol de guerre au II/7.
Le groupe entame alors sa transformation sur Dewoitine et Mangin change de monture. Il part à Toulouse le 27 mai et ramène le D 520 n°262. Le lendemain il convoie définitivement son 980 avant de ramener le Dewoitine n°223.



Stocké à Toulouse, le Morane trouve rapidement un nouveau propriétaire, en l'occurence le CIC de Chartres replié à Cazaux.

Ce Morane porte un camouflage typique de l'usine Morane de Puteaux, composé de larges taches aux délimitations presque nettes. Après sa réception en unité, il reçoit un « 3 » blanc dans un cercle noir ainsi qu'un placard de peinture recouvrant son numéro de série. Sur celui-ci, les mécaniciens appliquent une panthère à la finition détaillée, symbole de la 4ème escadrille de II/7. C'est bien la rareté de cette décoration qui a décidé notre choix. En vertu du règlement, l'insigne a sans doute ensuite été recouvert et une cocarde appliquée sur le fuselage. Malheureusement, nous n'avons pu trouver trace photographique de ce changement.

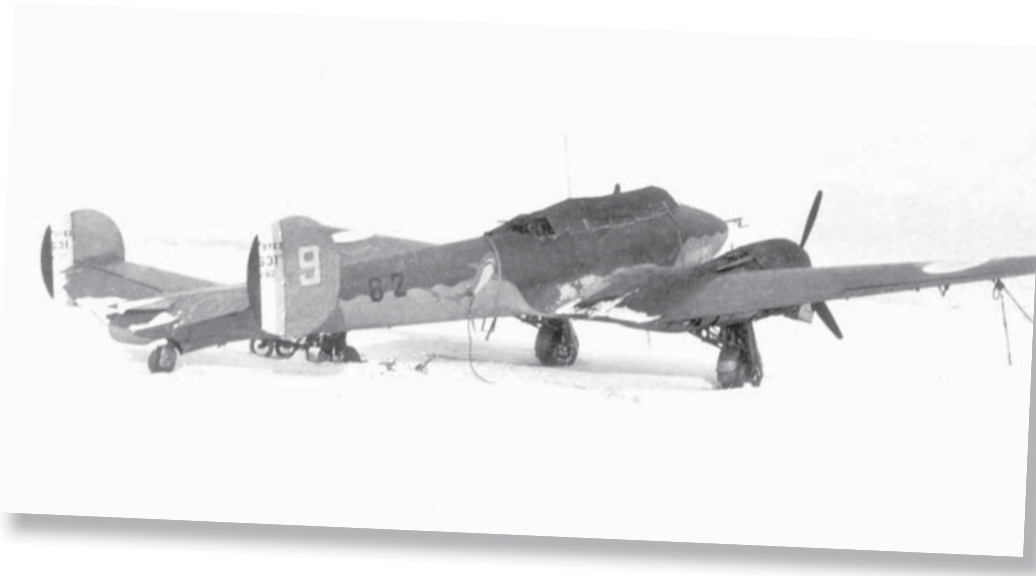
En haut, le carnet de vol du sous-lieutenant Mangin, cocher attitré du MS 406 n°980. On peut voir ses victoires remportées en mai.
Ci-dessous, alignement des Morane 406 de la 4ème escadrille du GC II/7. Le cliché a très vraisemblablement été pris durant l'été 1939, peu avant que les directives officielles prennent leur droit et que les insignes de fuselage soient prohibées. On peut remarquer que les appareils portent toujours leurs pipes d'échappement Bronzavia.
(coll. B. Philippe)

Terre et mer

Potez 631 n°62 & 48

Le GC II/8 est créé en 1936, sa 3ème escadrille étant issue de la 3C1 de la Marine. Equipé de Dewoitine 510, il stationne à Marignane en juin 1939 lorsqu'il devient le premier groupe de chasse de jour à être doté de Potez 631. Dix-huit exemplaires sont répartis entre sa troisième (insigne du requin) et quatrième (insigne du chardon) escadrille.
En décembre, le groupe est envoyé à Calais-Marck où il est mis à la disposition de l'Amiral Nord. En janvier, la 3ème escadrille reverse ses Potez à l'AC1, suivie de la 4ème escadrille en mars à l'AC2.

C'est ce parcours qui nous intéresse ici, et ce, même si l'absence d'archives, aussi bien au II/8 qu'à la F1C, nous oblige à une description relativement laconique du parcours de deux Potez 631.



Le n°62 (X-633) d'abord. Il est reçu à Marignane par la troisième escadrille du II/8 en juin 1939. Comme la plupart des autres appareils de l'unité, il reçoit le requin sur le fuselage en arrière du cockpit et devient le « 9 » de l'unité, chiffre appliqué sur la dérive. À une date indéterminée, il subit sans doute un problème avec sa dérive gauche, celle-ci étant purement et simplement remplacée par celle du Potez 631 n°21.

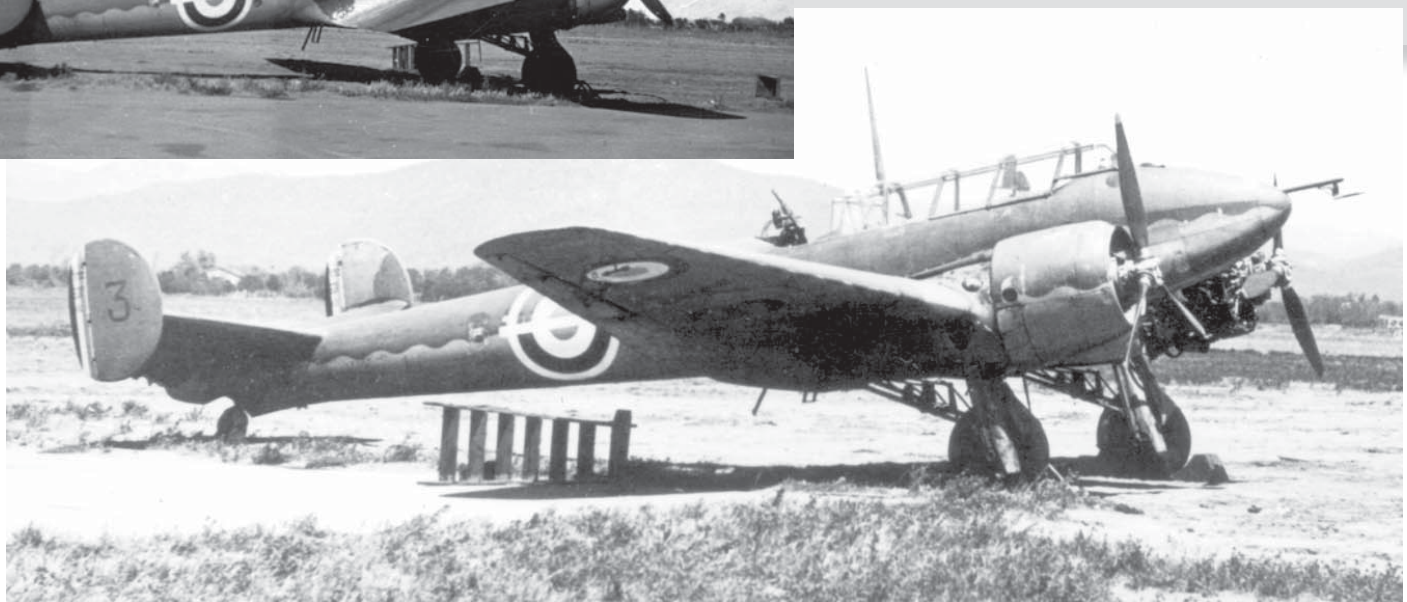
En janvier 1940, il est transféré à l'AC1 qui entame sa transformation. Même si le sujet des marques des AC1 et AC2 est complexe, on peut penser en toute logique qu'il devient l'AC1.3, au vu du numéro appliqué sur la dérive .
On sait qu'il est en attente de révision à Calais le 15 avril 1940. Cette révision est sans doute effectuée et le n°62 fait vraisemblablement partie des deux Potez 631 disponibles à la F1C alors qu'elle engage son rééquipement en D.520.
Il termine la campagne à Hyères et reprendra *in fine* du service au CEP (Centre d'entraînement au pilotage) de Fréjus Saint Raphaël.

Facilement identifiable, ce Potez porte évidemment un camouflage ondulé typique de la seconde série. Au II/8, il reçoit son numéro d'escadrille et l'insigne de l'unité, mais aussi de larges cocardes à l'extrados (à priori sans conservation de celles de 30 cm).

Lors de son transfert à la Marine, il garde pendant quelque temps ces marques, avant que la dérive soit repeinte avec applicatiton du numéro « 3 » en rouge (ou bleu) sur la dérive.
Le numéro de série de fuselage, ainsi que l'insigne du requin, sont « grattés » et une large cocarde de fuselage est apposée. La Marine intérprète à sa manière l'instruction du 24 mai 1940, et si cette cocarde est bien bordée de blanc, la bande n'est pas peinte de

En haut, le Potez 631 n°62 de la 3ème escadrille du GC II/8 à Calais-Marck durant l'hiver 1940. Il est déjà passablement usé à l'emplanture d'aile. La dérive tricolore de gauche est un remplacement en provenance du n°21.
(coll. L. Morareau, source Séguin)

Ci-dessous, à Hyères, le même appareil après sa campagne de France au sein de l'AC1 de l'Aéronautique navale. On remarque évidemment que les n°62 et l'insigne de fuselage ont été gratés et non surpeints. Sur la photo ci-contre, le « 3 » de dérive n'est pas apparent mais c'est simplement un effet d'optique, le code étant bien présent comme on peut le voir ci-dessous. Les casseroles d'hélices ont été supprimées pour assurer un meilleur refroidissement des moteurs GM14M. Sur un total de vingt-huit Potez 631 perçus par la F1C, seuls quatre rejoignent le sud fin juin 1940.
(coll. L. Morareau, source Chavanat)



Un félin du GC II/7

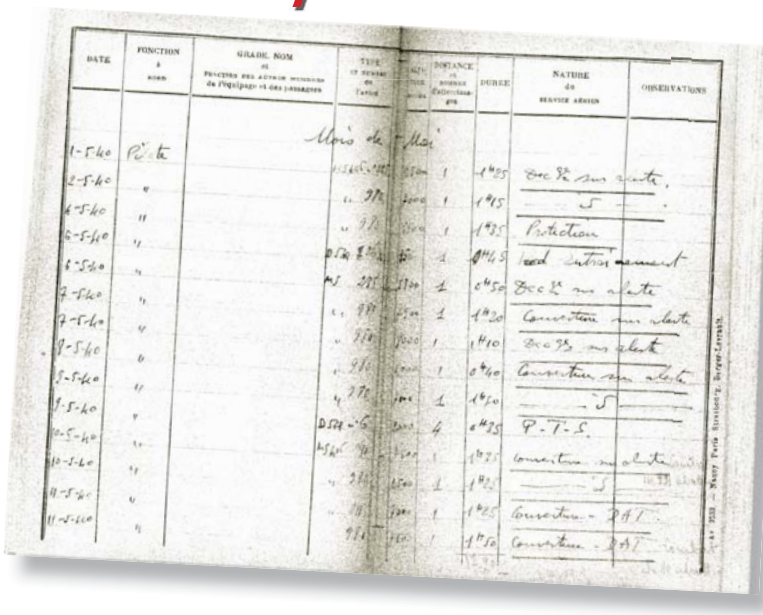
MS 406 n°980

Le Morane 406 n°980 (L-570) est réceptionné en mars 1939 par l'Armée de l'air après sa sortie de l'usine de Puteaux.
Il est rapidement pris en compte par la 4ème escadrille du GC II/7 où il devient la monture du sous-lieutenant Mangin qui effectue son premier vol à bord le 8 août.
La « drôle de guerre » se déroule sans histoire, Mangin volant uniquement à son bord en décembre 1939 puis en février et mars 1940.

Le 10 mai, le GC II/7 stationné à Luxeuil, est sur le pied de guerre dès l'aube. À 6h00, le sous-lieutenant Mangin prend l'air en compagnie du sergent Boillot et du capitaine Hugo. Les trois chasseurs se lancent rapidement à la poursuite d'un Heinkel 111 du I./KG51 esseulé qui cherche à regagner sa base au plus vite. Tant bien que mal, les Français réussissent à le rejoindre. Hugo, d'une rafale ajustée avec une dextérité rare, réussit à incendier l'un des moteurs. Le bombardier s'écrase à 6h30 à Chavanatte.
Les trois pilotes seront crédités d'une victoire... pourtant les mitrailleuses du 980 n'ont pas fonctionné !

Le lendemain, Mangin décolle sur alerte à 10h00, cette fois avec le sous-lieutenant Dussart et le sergent Boillot. Ils sont dirigés vers le terrain de Lure-Malbouhans alors sous le feu de Junkers 88 du II./KG 51. Dans la bagarre qui s'ensuit le 980, et son pilote se voient attribuer un bombardier probable.

Après une patrouille sur alerte le lendemain, Mangin et le 980 ne revolent pas avant le 19 mai pour une dernière couverture du terrain de Luxeuil. Le 20, le duo se déplace à Avelanges avec le reste de l'unité.
Le 22, ils effectuent une couverture du terrain de Langres, puis deux de Dijon le 23 et enfin de Chalindrey le 24 pour leur dernier vol de concert. Le 26, le 980 prend l'air aux mains du sous-lieutenant Pomier-Layrargues pour une couverture de terrain et ce qui sera son dernier vol de guerre au II/7.
Le groupe entame alors sa transformation sur Dewoitine et Mangin change de monture. Il part à Toulouse le 27 mai et ramène le D 520 n°262. Le lendemain il convoie définitivement son 980 avant de ramener le Dewoitine n°223.



Stocké à Toulouse, le Morane trouve rapidement un nouveau propriétaire, en l'occurence le CIC de Chartres replié à Cazaux.

Ce Morane porte un camouflage typique de l'usine Morane de Puteaux, composé de larges taches aux délimitations presque nettes. Après sa réception en unité, il reçoit un « 3 » blanc dans un cercle noir ainsi qu'un placard de peinture recouvrant son numéro de série. Sur celui-ci, les mécaniciens appliquent une panthère à la finition détaillée, symbole de la 4ème escadrille de II/7. C'est bien la rareté de cette décoration qui a décidé notre choix. En vertu du règlement, l'insigne a sans doute ensuite été recouvert et une cocarde appliquée sur le fuselage. Malheureusement, nous n'avons pu trouver trace photographique de ce changement.

En haut, le carnet de vol du sous-lieutenant Mangin, cocher attitré du MS 406 n°980. On peut voir ses victoires remportées en mai.
Ci-dessous, alignement des Morane 406 de la 4ème escadrille du GC II/7. Le cliché a très vraisemblablement été pris durant l'été 1939, peu avant que les directives officielles prennent leur droit et que les insignes de fuselage soient prohibées. On peut remarquer que les appareils portent toujours leurs pipes d'échappement Bronzavia.
(coll. B. Philippe)

Le condor du III/3
MS 406 n°467

Sorti de l'usine SNCAO en août 1939, le Morane n° 467 (matricule d'intrados N 885) entre immédiatement en service à la 5ème escadrille du GC III/3, alors basé à Dijon. Courant novembre, il devient la monture habituelle du sergent Rebillat, arrivé au groupe deux mois plus tôt. L'appareil porte les marques atypiques de la 5ème escadrille, à savoir le code « 5 » rouge dans un disque blanc sur la dérive, répété en blanc sur le haut de la carlingue, juste derrière le poste de pilotage. Totalement en contradiction avec les règlements en vigueur, il aura encore en mai 1940 les minuscules cocardes d'extrados de trente centimètres de diamètre et aucune sur le fuselage ! Cerise sur le gâteau de toutes ces particularités, il arbore un condor, peint selon ses dires par le pilote lui-même.

Lorsque le GC III/3 a été créé en mai 1939 avec du personnel prélevé sur les deux autres groupes de la 3ème Escadre, selon la tradition, chacune des deux escadrilles a dû choisir un insigne. La 5ème a repris le condor de la Spa 150 dissoute en 1919 et la 6ème en a créé un *exnihilo*, un pirate brandissant sabre et pistolet. Aucun des deux ne sera homologué avant juin 1940, seul le condor étant observé sur un Morane, traité ici, et un Dewoitine 520 (voir page 78).

Le parcours de l'appareil n'a rien d'exceptionnel jusqu'au 10 mai 1940. Envoyé avec son escadrille couvrir la manœuvre Dyle-Breda au-dessus de la Belgique et de la Hollande, le sergent Rebillat obtiendra ses trois victoires à son bord, à savoir deux Heinkel 111 en collaboration le 12 mai, et un troisième, seul, le lendemain. La situation est plus confuse le 19 mai où il semble que l'appareil soit endommagé par la Flak lors d'une mission sur Cambrai-Le Quesnoy. Les photos publiées ici, où un impact est particulièrement visible à l'emplanture de l'aile droite, tendraient à confirmer ce fait mais il faut préciser que les journaux de marche sont plus ou moins contradictoires quant aux horaires et effectifs engagés. Seule certitude : le Morane n° 467 est abandonné le lendemain lorsque le GC III/3 quitte le terrain de Beauvais pour celui de Cormeilles en Vexin.

Ci-dessus : Gros plan exceptionnel sur l'insigne de la Spa 150 peint sur la tôle de flanc du Morane 406 n°467 (attention, le numéro 467 en plan est une application sur le négatif de la photo !). On peut remarquer l'impact de Flak à l'emplanture de l'aile ainsi que l'usure générale de l'appareil.

Ci-dessous : Quelques temps plus tard, toujours à Beauvais, la tôle portant l'insigne a maintenant disparu mais par chance l'appareil porte encore son entoilage ce qui nous permet de savoir qu'aucune cocarde ne fut appliquée. On note le double numéro tactique ainsi que les cocardes de petite taille, réglementairement obsolètes en mai 1940. (coll. L. Persyn)

Une Minnie à l'ECN 5/13
Potez 631 n°173

Le Potez 631 n°173 est affecté le 1er novembre 1939 à l'escadrille de chasse de nuit 5/13 lors de sa constitution à Montpellier. Le 30 décembre, comme le reste des appareils, il est convoyé à Lyon-Bron où le groupe va stationner une quinzaine de jours avant de rejoindre son terrain de campagne à Loyettes, dans l'Ain. Son rôle est maintenant de défendre la région lyonnaise.
Jusqu'au mois de mai 1940, le temps passe entre entraînements, réglage des armes et séances de tir. Malgré le bombardement de son terrain le 10 mai, l'ECN de Loyettes voit le début de la Blitzkrieg de loin. Malheureusement, seule une partie des archives de l'unité ayant subsistée jusqu'à aujourd'hui, on ne connaît pas l'activité précise de chaque appareil à partir du 10 mai, mais il semble que le n°173 est affecté à la « patrouille n°3 » en compagnie des n° 166 et 179. Bien loin de ses missions de chasse de nuit, il effectue le 24 mai une reconnaissance de la vallée du Rhône avec atterrissage au Luc aux mains du sergent-chef Peters (mitrailleur adjudant Seyral).

Le 2 juin, alors que la Luftwaffe a déjà bombardé la région lyonnaise la veille, le n°173 décolle sur alerte à 16h25 avec le sergent Farriol aux commandes et l'adjudant-chef Birembaut à la mitrailleuse. Ils sont accompagnés du Potez 631 n°201 du capitaine Perdrizet. Rapidement, Farriol et son mitrailleur se retrouvent seuls mais tombent près de Vienne sur une formation de Heinkel. Un premier bombardier est attaqué, avant qu'un second, de la 8./KG 55, ne soit pris en chasse. Farriol épuise la totalité de ses munitions mais la poursuite continue le long du Rhône et c'est maintenant Birembaut qui vide les chargeurs de sa MAC sur le bombardier... Celui-ci se déleste de ses bombes à St Vulbas mais tient toujours en l'air. Vers Champagneul, Birembaut fait mouche et le moteur droit commence enfin à cracher de la fumée ! Malheureusement, le Potez est cette fois définitivement à court de munitions et doit abandonner la poursuite... L'équipage se voit finalement attribuer une victoire probable suite à cette poursuite. Quant au Heinkel, obligé de couper court par la Suisse sur un moteur, il est finalement « achevé » par la chasse helvétique à Ursins !
À partir du 15 juin, l'ECN 5/13 entame son repli vers le Sud, qui se termine le 26 juin à Marignane. Elle est finalement dissoute le 10 août et ses avions stockés, dont le n°173.

Si nous avons choisi cet appareil, c'est parce qu'il porte une « Minnie Mouse » à droite du nez mais, malheureusement, en l'absence d'archives précises, il nous est impossible de dire à quel pilote ou mécano nous devons cette originalité. De même, la photo ci-dessus montre un autre marquage clair du côté gauche. Sans que l'on puisse déterminer de quoi il s'agit précisément, nous avons sans doute affaire à un nom de baptême. On notera enfin que ce Potez porte son camouflage d'usine typique de la troisième série : une partie avant uniformément terre de sienne, une partie arrière et des ailes camouflées selon un schéma d'usine Potez et une armature de verrière aluminium. Il est enfin vraisemblable qu'il porte quatre cocardes d'extrados, deux petites et deux grandes, à l'instar d'autres appareils portant ce schéma. Dernier détail : le phare avant est bordé de noir, particularité que l'on retrouve sur quelques autres Potez 631 de cette unité.

Le Potez 631 n°173 photographié à Loyettes le 28 mai 1940. On remarque évidemment la Minnie sur le nez mais aussi la pointe avant peinte en noir. En dépit de l'instruction du 24 mai, les bandes blanches de fuselage n'ont pas encore été peintes, mais on remarquera le cocarde de grande taille, cas rare sur un Potez 631.
(photo Dassenoy)

Triplette nocturne
Potez 631 n° 71, 98 et 109

C'est un cas rare, mais voici trois Potez 631 de chasse de nuit présentant chacun des spécificités. Ils ont été abandonnés à Tours dans la retraite précipitée des escadrilles de chasse de nuit (ECN) vers le terrain de Fontenay le Comte.
Décrire leurs historiques individuels est extrêmement ardu car d'une part, les archives des ECN sont pour le moins lapidaires et, d'autre part, sur la fin de la campagne celles-ci ont allègrement échangé les différents appareils leur restant. Voici néanmoins ce que l'on peut dire de chacun d'eux et de leur aspect.

N°71(X-642)

Des trois appareils, c'est celui que l'on connaît le mieux [(1)].
Il est réceptionné le 13 mars 1940 à l'ECN 4/13 par le sergent-chef Delage et l'adjudant-chef Boucher. Après plusieurs vols d'entraînement durant la « drôle de guerre », l'appareil est affecté le 10 mai en renfort avec son équipage (sergent-chef Delage, sergent Lancoudrange) à l'ECN 2/13 présente sur le terrain de Villaroche.
Après deux essais de radio le 13 mai, une première mission de couverture est effectuée à son bord le 14 par Delage (pilote) et le sergent Lancoudrange (mitrailleur), en patrouille avec les Potez n°34 et 192. Le 18, le même équipage effectue une couverture a priori du terrain de Creil.
Le 19 mai, l'appareil passe aux mains d'équipages de l'ECN 2/13. C'est d'abord le sous-lieutenant Reyter (pilote affecté à l'unité deux jours auparavant) et le sergent Le Bihan qui effectuent une couverture de Creil durant 2 h 15 min, suivis de l'adjudant-chef de Barrès (pilote) et du sergent Farges qui volent durant 1 h 35 min.

Le 21 mai, l'équipage adjudant Guichard et sergent Bousserat participe aux missions de couverture aux coups du nœud de communication du Trilport. Selon le registre de vols de l'escadrille 4/13, un groupe de He 111 est attaqué, mais vraisemblablement sans succès. Dans la soirée, la 4/13 se regroupe enfin à Villaroche, rejoignant hommes et avions déjà détachés sur le terrain, dont notre Potez.

Le 23, l'adjudant Guichard, les sergents Bousserat et Ducancelle participent aux missions de guet de bombardement sur l'axe Amiens-Ham.
Le 24 mai, après un vol d'essai moteur, l'adjudant Guichard et le sergent Bousserat effectuent une mission de couverture de Melun.
Le 26, le même équipage couvre le terrain puis passe les commandes du bimoteur le lendemain à l'adjudant-chef de Golbéry et au sergent Boquet, pour une mission de guet aérien.
Le 31, le n°71 a l'honneur d'avoir le capitaine Pouyade au manche pour une très courte mission de reconnaissance et d'atterrissage sur le terrain de secours du groupe. Le 2 juin, l'appareil effectue une liaison au Bourget avec de Golbéry puis on perd sa trace au sein de la 4/13. Il semble vraisemblable qu'il rentre alors en compte soit à la 1/13, soit à la 3/13 qu'il suit jusqu'à Tours où il est abandonné.

Portant à l'origine son camouflage kaki uni à bord net et ondulé, ce Potez a été repeint avec camouflage à larges bandes floues, tout en gardant son numéro de série sur le fuselage. Malgré un long temps de présence à la 4/13, il ne porte ni insigne ni code tactique (ce qui semble être une généralité de l'escadrille). Il porte bien, par contre, la large bande blanche de fuselage appliquée en vertu de l'ordre du 24 mai. Ses casseroles d'hélices sont absentes et les maquettistes devront noter la présence d'échappements Gal.

(1) Ce Potez a très souvent été donné abattu le 17 mai aux mains de l'Adj Delmotte, alors qu'il s'agissait en réalité du n°70.

Le destin du Mektoub
MS 406 n°689

Le Morane n°689 (L-718) est réceptionné le 6 octobre 1939 par l'Armée de l'air, avant d'être affecté quatre jours plus tard à la 6ème escadrille du GC III/6.
Il devient alors l'appareil du sergent Georges Gauthier et succède au Morane n°183, premier « Mektoub ! » du nom. Si les vols sont rares durant la « drôle de guerre », les opérations s'accélèrent à partir de la fin février 1940.
Le 19 avril, il est convoyé à Reims pour *« peinture »* et en revient le 24. Ce voyage explique son camouflage qui ne correspond pas à sa tranche de production nantaise.
Le 10 mai, Gauthier décolle sur alerte vers 06h10 en compagnie du capitaine Guerrier en couverture de Dijon. Une première patrouille est déjà en l'air (sous-lieutenant Stenou et sergent-chef Boymond). Voici ce que nous dit le rapport de combat :
« La première patrouille (Stenou/Boymond) alertée par radio repère l'ennemi par des coups de la DCA à l'Ouest de Dole à l'altitude de 6 500 mètres. Le sous-lieutenant Stenou attaque le premier, suivi immédiatement du sergent-chef Boymond. Au cours de la première passe, le sous-lieutenant Stenou envoie une rafale très longue à bout portant mais, soufflé par le Do-17, il se met en vrille. Il n'aura plus de contact avec l'ennemi. Le sergent-chef Boymond resté dans la queue de l'ennemi, tire par courtes rafales dans les meilleures conditions.
Pendant ce temps, la deuxième patrouille entre dans l'action, le sergent Gauthier effectue cinq passes à bout portant et le capitaine Guerrier, une passe. Finalement, au cours des dernières rafales, le sergent-chef Boymond aperçoit les éclatements de ses obus sur le capotage et une fumée blanche se dégage de l'avion ennemi. Deux hommes se jettent en parachute, l'avion désemparé éclate en l'air et s'écrase à l'est de Chissey à Port Lesnay (7h50). Au cours de l'engagement, le Do 17 manoeuvra continuellement et tira sur les chasseurs sans les atteindre ».
À l'issue du combat, le Dornier est attribué au trois pilotes. Pour Gauthier, ce sera la seule victoire de la campagne.
Contrairement à ce que dit le rapport, quelques balles allemandes atteignent bien le Morane 689. Les impacts sont « rustinés » par les mécanos et signalés par de petites croix noires. Cas rarement observé, Gauthier matérialise sa victoire en inscrivant derrière le poste de pilotage *« Do-17 »* ainsi que la date. Ces marques complètent celles de la 6ème escadrille : un grand « 32 » blanc et anguleux sur le fuselage, peint début juin 1940, et un cercle jaune de dérive sans numéro. De part et d'autre du poste de pilotage, Gauthier a aussi baptisé son appareil « Mektoub ! » que l'on peut traduire par « C'est le destin ! ».

Plusieurs clichés du sgt Gauthier et de son « Mektoub ! » à la calligraphie spécifique. On remarque bien entendu sa marque de victoire derrière le cockpit, mais aussi les diverses rustines posées par les mécanos. Les marquages sont typiques de la 6ème escadrille du III/6. Le code anguleux « 32 » est peint début juin 1940, en remplacement des anciens numéros tactiques de dérive, inscrits dans le cercle jaune toujours visible. On retrouve cette disposition sur le n°724 présenté page 46.
(coll. Bernard Philippe)

Entre le 10 mai et la transformation complète du III/6 sur Dewoitine, l'appareil mène une vingtaine de missions, remportant même une victoire probable le 14 mai, aux mains du sous-lieutenant Villemin. Gauthier et son « Mektoub ! » se quittent définitivement le 15 juin lorsque l'appareil est convoyé à Toulouse.
Pour l'anecdote, ce Morane ne sera réformé qu'en 1952 en Finlande...