

Dérivé d'un avion de ligne d'Air France, le Potez 650 fut, au milieu des années 1930, le premier appareil de l'armée de l'Air spécifiquement aménagé pour transporter et larguer des parachutistes. Construit à seulement 15 exemplaires, cantonné à des missions secondaires par une doctrine militaire restée défensive, il n'a jamais effectué de largage de combat. Il a néanmoins accompagné la naissance de l'infanterie de l'air, les premières unités parachutistes, avant de finir sa carrière comme avion de transport pendant la Seconde Guerre mondiale, notamment lors du pont aérien vers la Syrie en 1941.

Au début des années 1930, l'Union soviétique fait figure de pionnière dans l'emploi de troupes aéroportées. Dès 1931, l'Armée rouge expérimente le largage de détachements par parachute, avec leur armement et leur matériel de soutien. Cette voie nouvelle n'échappe pas aux responsables français. En 1933, une délégation conduite par le ministre de l'Air Pierre Cot visite des installations aéronautiques soviétiques et prend la mesure du potentiel de ces unités.

Au printemps 1935, l'Armée de l'air, devenue une armée indépendante en 1933-1934, envoie une mission d'officiers se former au centre d'instruction au parachutisme de Touchino, près de Moscou. Parmi eux figurent deux capitaines de l'armée de l'Air, Frédéric Geille et André Durieux, ainsi qu'un officier de l'armée de Terre, Chalret du Rieu). Chacun réalise la dizaine de sauts nécessaires à l'obtention du brevet. Frédéric Geille en revient breveté et sera considéré comme le premier parachutiste militaire français, puis comme le « *père des paras français* ».



Frédéric Geille (1896-1976).

De retour en France, Geille organise de toutes pièces le Centre d'instruction au parachutisme (CIP) sur la base aérienne d'Avignon-Pujaut, dans le Gard. La décision de fonder ce centre est prise le 12 septembre 1935. Dans un premier temps, le CIP forme des moniteurs à l'utilisation du parachute comme moyen de sauvetage pour le personnel navigant. Très vite, la perspective d'unités combattantes s'impose : le centre reçoit alors pour mission de mettre au point les techniques opérationnelles, du choix de l'armement emporté aux modalités de largage, en passant par l'étude de la dispersion à l'atterrissage. C'est à Pujaut que les moniteurs mettent au point la « *gaine* », un paquetage suspendu sous le parachutiste par un filin, destiné à emporter l'équipement individuel ; une innovation appelée à durer.

Le 3 octobre 1936 (une partie des sources retient le 2 octobre), un décret signé par Pierre Cot autorise les grandes unités aériennes à disposer d'unités d'infanterie de l'air. Le concept

d'emploi de ces groupes est explicite : « *transporter par avion et débarquer par parachute, en territoire ennemi, des détachements d'infanterie* ». Le premier stage militaire réunit une trentaine de volontaires à partir de janvier 1937. Le brevet numéro 1 est délivré au début de février 1937. Le 8 février 1937, le capitaine Sauvagnac, à la tête de 9 officiers et 20 sous-officiers, effectue à Pujaut le premier saut en parachute militaire volontaire réalisé depuis le sol français ; ce saut est exécuté depuis un bimoteur LeO 20, avion plus ancien.

Deux unités sont mises sur pied et déclarées opérationnelles le 1^{er} avril 1937 : le 601^e Groupe d'infanterie de l'air, à Reims (sur l'emprise de l'actuelle base aérienne 112 Reims-Champagne), seule formation parachutiste stationnée en métropole avant la guerre, et le 602^e Groupe d'infanterie de l'air, basé en Algérie française, à Baraki près d'Alger selon la plupart des sources (d'autres citent Blida ou Alger-Maison-Blanche). Chaque groupe compte environ 200 hommes et n'atteindra jamais son effectif théorique complet. C'est pour équiper ces unités que l'armée de l'Air recherchait, dès 1936, un avion de transport apte au largage en vol.

La genèse d'un dérivé militaire

Le Potez 650 n'est pas un avion conçu à partir d'une feuille blanche. Il descend directement du Potez 62, un bimoteur de transport commercial développé pour Air France au milieu des années 1930.

L'histoire commence en 1933-1934. Née en 1933, la compagnie Air France hérite d'une flotte hétéroclite, composée de plus de trente types différents et vieillissante. En attendant l'arrivée d'appareils modernes comme le Bloch MB.220 et le Dewoitine D.338, elle cherche un avion de transition. Henri Potez propose alors de dériver un transport civil de son bimoteur militaire Potez 540. Le marché est signé le 12 septembre 1934, assorti de délais très serrés. Le prototype du Potez 62 vole dès le 28 janvier 1935, environ quatre mois et demi après la signature du contrat, en reprenant largement la voilure, les nacelles moteurs et le train du Potez 54. Le premier vol commercial a lieu le 22 mai 1935 sur la ligne Le Bourget-Marseille.

Les premiers Potez 62 sont motorisés par des moteurs en étoile Gnome-Rhône 14K, dont la fiabilité se révèle décevante : incidents à répétition, problèmes de refroidissement, accidents. Air France se tourne alors vers le moteur Hispano-Suiza 12X, un douze-cylindres en V refroidi par liquide, moins puissant mais nettement plus fiable et plus sobre. Les appareils ainsi motorisés reçoivent la désignation de Potez 621, les exemplaires à moteurs en étoile étant rétrospectivement dénommés Potez 620.

En parallèle, l'armée de l'Air cherche à équiper ses unités de transport. Dans un souci de standardisation, elle envisage d'acquérir des appareils déjà en service ou proches de l'être. Une première commande porte sur douze Potez 62 et autant de Bloch 220. Marcel Bloch décline, mais Henri Potez propose son modèle 650, dérivé du Potez 621. Une maquette d'aménagement intérieur est validée fin 1935, et 10 exemplaires sont rapidement commandés. Les désignations d'origine de l'appareil sont Potez 65 et Potez 650 TT — la mention « *Potez 65* » désignant plus largement la famille militaire, et « *Potez 650* » la version de transport de troupe destinée à l'armée de l'Air.

Le premier vol du Potez 650 aurait eu lieu le 2 juin 1936. Après les essais du constructeur, l'appareil numéro 1 est convoyé de l'usine Potez de Méaulte, dans la Somme, au Centre d'essais du matériel aérien (CEMA) de Villacoublay le 17 février 1937. Une seconde commande de cinq exemplaires est passée verbalement en août 1936, puis confirmée par le marché 709/7 en 1937.

Description technique

Le Potez 650 conserve l'architecture générale du Potez 62 : un bimoteur monoplan à aile haute, à train d'atterrissage classique escamotable.

La voilure, de grande surface (76 m²), est bâtie autour de deux longerons en duralumin sur lesquels se fixent les nervures ; le bord d'attaque est en tôle cintrée et l'ensemble est recouvert de toile de lin traitée. Fait notable pour l'époque, l'aile ne comporte pas de volets de courbure : sa grande surface et son profil épais rendent l'atterrissage possible sans dispositifs hypersustentateurs, au prix d'une vitesse modeste.

Le fuselage, entièrement en bois, est de conception originale. Plutôt que d'employer la méthode classique de cadres transversaux garnis de lisses, les ingénieurs de Potez l'ont construit en quatre sous-ensembles (le toit, le fond et les deux côtés) assemblés séparément puis réunis, et renforcés par des cadres internes en bois, à l'exception de deux cadres centraux métalliques qui supportent la voilure et les fuseaux moteurs. Le train principal, escamotable, est de conception Messier, à commande hydraulique entraînée par le moteur gauche, avec un dispositif manuel de secours.

Sur le plan de la propulsion, le Potez 650 reprend celle du Potez 621 : deux moteurs Hispano-Suiza 12X (versions 12Xgrs et 12Xhrs selon le sens de rotation), douze cylindres en V, développant de l'ordre de 690 à 720 chevaux vers 2 000-2 100 mètres, entraînant des hélices tripales métalliques à pas variable. Les capotages diffèrent toutefois de ceux des appareils civils. La capacité de carburant est ramenée à 1 582 litres et celle d'huile à 93 litres.

Les modifications propres à la vocation militaire portent surtout sur l'aménagement intérieur et les accès. La cabine, moins soignée que sur la version de ligne, est aménagée pour transporter 14 parachutistes équipés, soit un groupe de combat, ou 10 blessés dans le rôle d'évacuation sanitaire (certaines sources avancent une capacité de 16 hommes). Le confort n'est pas totalement sacrifié pour autant : le chauffage et l'insonorisation de la cabine, points forts du Potez 62, sont conservés, ce qui reste appréciable pour un avion militaire de l'époque. Une porte cargo élargie est installée pour faciliter le chargement du fret ; selon certaines descriptions, l'appareil reçoit également une trappe, deux portes coulissantes et des lance-bombes intérieurs. Il peut en outre emporter des charges encombrantes accrochées sous le fuselage, comme un canon antichar de 25 mm. Une fois les hommes entraînés, le largage d'un groupe complet s'effectuait en environ 8 secondes.

Un détail distingue les deux séries de production. Les 5 appareils de la seconde commande ne disposent pas de la grande porte cargo de fuselage, mais seulement de la porte passager, identique à celle des avions civils.

Caractéristiques

Type	Bimoteur de transport et d'aérolargage
Constructeur	Aéroplanes Henry Potez (usine de Méaulte)
Équipage	2 (généralement un pilote et un radio)
Capacité	14 parachutistes équipés, ou 10 blessés
Envergure	22,45 m
Longueur	17,32 m
Hauteur	3,90 m
Surface alaire	76 m ²
Masse à vide	environ 4 630 à 4 910 kg (selon les sources)
Masse maximale au décollage	7 500 kg
Motorisation	2 × Hispano-Suiza 12X, 12 cylindres en V, environ 720 ch
Vitesse maximale	300 km/h à 2 000 m
Vitesse de croisière	250 km/h à 2 000 m
Plafond	environ 7 000 m
Autonomie	800 km (jusqu'à 1 200 km en convoyage)
Carburant	1 582 litres

Production et livraisons

La production du Potez 650 est restée modeste : 15 cellules neuves, toutes destinées à l'armée de l'Air. Après le convoyage du numéro 1 à Villacoublay en février 1937, les appareils de série sont livrés rapidement au cours de l'année : 4 en avril 1937, 5 en mai, 1 en juillet, 1 en septembre (issu de la deuxième série) et 4 en octobre. Le dernier des 15 exemplaires est livré en octobre 1937.

Les appareils reçoivent les matricules militaires X 601 à X 610 pour la première série, et X 510 à X 514 pour la seconde. Leur emploi initial se répartit entre les escadrons de transport rattachés aux groupes d'infanterie de l'air (souvent désignés I/601 et I/602), le Centre d'instruction des parachutistes d'Avignon-Pujaut, qui reçoit un exemplaire, et deux appareils (les numéros 1 et 6) affectés au transport ministériel.

La faiblesse de ces effectifs s'explique par la doctrine militaire française de l'époque, essentiellement défensive, dans laquelle l'assaut aéroporté trouvait difficilement sa place. Le haut commandement ne nourrissait pas de grands projets pour ses parachutistes : seules 2 compagnies furent formées, jamais à pleine puissance théorique, et les 15 Potez 650 se révélèrent eux-mêmes insuffisants même pour ce petit nombre d'hommes. Pour compléter la flotte, l'armée de l'Air récupéra en renfort 6 gros avions Farman 224 qu'Air France venait de

refuser ainsi que d'autres bimoteurs d'appoint comme des Potez 540 et des LeO 213.

Mise en service et emploi dans l'infanterie de l'air

Les Potez 650 deviennent les principales montures des premières unités parachutistes françaises. À partir du printemps 1937, les stagiaires de Pujaut sautent depuis ces appareils : la promotion formée en avril 1937 effectue ses largages depuis un Potez 650 (les sources situent les premiers largages depuis ce type entre avril et mai 1937). Pour être breveté, un parachutiste devait accomplir 12 sauts, généralement d'une altitude de l'ordre de 600 m. Lors d'une fête de l'air à Villacoublay, une démonstration réunissant une quarantaine de parachutistes dans le ciel marque les esprits du public. La première année d'existence de l'unité, environ 2 000 sauts sont réalisés sur le site de Pujaut, avec un bilan corporel remarquablement léger.

La répartition des appareils entre les deux groupes évolua dans le temps. Selon les sources spécialisées, le 601^e Groupe d'infanterie de l'air, en métropole, débuta avec des Potez 650 avant de recevoir des Farman 224 en septembre 1939, tandis que le 602^e, en Algérie, débuta avec des LeO 213 et fut équipé de Potez 650 à partir de mars 1938. Le 601^e resta basé à Reims, le 602^e étant déployé en Afrique du Nord ; le 601^e rejoignit à son tour l'Algérie fin février 1939, avant de revenir en métropole à la déclaration de guerre.

Sur le plan de la technique de saut, les parachutistes français se distinguaient de leurs homologues étrangers. À la même époque, les Soviétiques sortaient par le toit de leur appareil, les Britanniques par le plancher et les Américains par des portes latérales à l'arrière. Chaque nation développait ses propres procédures, encore largement expérimentales.

La drôle de guerre : des transports en retrait

À la déclaration de guerre, en septembre 1939, le 601^e regagne la métropole tandis que le 602^e demeure en Algérie. Faute d'appareils, 9 Potez 620/621 d'Air France sont réquisitionnés dès le 1^{er} septembre 1939 et affectés à des sections d'avions de transport basées au Bourget.

Durant l'hiver 1939-1940, l'état-major envisage un temps d'employer ces avions au transport de troupes vers les Pays-Bas, dans l'hypothèse d'une invasion allemande de ce pays ; le projet est abandonné fin décembre 1939. Aucun largage de combat n'aura finalement lieu en 1939-1940.

À partir du 10 mai 1940, avec le déclenchement de l'offensive allemande, les Potez servent surtout à transporter le personnel et le matériel des groupes de chasse, contraints de changer fréquemment de terrain face à l'avance ennemie. Mais l'âge des cellules (en particulier des Potez 620/621 réquisitionnés), les conditions hivernales difficiles et le manque de pièces de rechange pèsent lourdement sur la disponibilité. La lenteur des Potez et leur absence d'armement défensif les rendaient de surcroît très vulnérables à la chasse allemande. Ils ne jouèrent qu'un rôle logistique marginal dans la bataille de France.

Après l'armistice : le pont aérien de Syrie

L'armistice du 25 juin 1940 entraîne la dissolution officielle des unités parachutistes, même si des sauts d'entraînement continuent d'être effectués de temps à autre en Afrique du Nord. Les Potez 650 sont d'abord immobilisés, les appareils réquisitionnés étant rendus à Air France sans autorisation de vol. Après l'attaque britannique de Mers el-Kébir, les vols sont de nouveau autorisés et le Groupe de transport II/15 est mis sur pied le 1er janvier 1941 à Alger, avec une dotation théorique de 6 Potez 650 et de sept Farman 224. L'une de ses premières missions consiste à transporter 60 tonnes d'or de la Banque nationale de Belgique, repliées en Afrique du Nord, que l'occupant allemand revendiquait comme « *prise de guerre* ».

C'est au Levant que les Potez 650 connaissent leur principal fait d'armes. Fin mai 1941, devant la menace d'une attaque britannique et de la France libre sur les protectorats français de Syrie et du Liban, le GT II/15 organise le transfert du groupe de chasse III/6 depuis Alger vers la Syrie, via Brindisi en Italie, la Grèce et Rhodes, alors possession italienne. Lorsque la campagne du Levant s'ouvre, à l'été 1941, les Potez mettent en place un pont aérien entre l'Afrique du Nord et la Syrie, acheminant matériel, pièces de rechange, munitions et hommes. Au total, les Potez 650 effectuent 59 liaisons en un peu plus d'un mois, complétées de nombreux vols internes aux protectorats. Après l'armistice de Saint-Jean-d'Acre, qui met fin aux combats à la mi-juillet 1941, plusieurs rotations sont encore réalisées pour rapatrier les personnes ne souhaitant pas rester au Levant passé sous contrôle allié.

Après le débarquement allié au Maroc et en Algérie, en novembre 1942, et le ralliement de l'Afrique du Nord, trois Potez 650 du GT II/15 volent encore quelque temps, avant que l'usure des cellules et des moteurs et la pénurie de pièces ne les clouent définitivement au sol. La France retira ses Potez 650 du service en 1943.

De son côté, la France libre récupère deux appareils sur le terrain de Damas : un Potez 621 ex-Air France (le F-ANQS) et le Potez 650 numéro 5. Endommagés, ils sont remis en état de vol et réimmatriculés. Ils contribuent à constituer le premier noyau des Lignes aériennes militaires et rayonnent à travers l'Afrique. Le dernier vol du Potez 650 numéro 5 semble avoir eu lieu le 18 juillet 1945, sur une liaison Beyrouth-Rayak.



Une descendance à l'étranger : le Potez 651 roumain

La seule véritable exportation de la lignée militaire fut roumaine. En pleine modernisation de son aviation, la Roumanie, qui avait déjà commandé des Potez 543, cherchait à compléter sa flotte. Les Potez 54 en production étant réservés à l'Armée de l'air française, la firme ne put lui proposer qu'une variante spécifique, le Potez 651, adapté au bombardement de nuit.

Le Potez 651 reprend le fuselage du 650 mais revient à une motorisation en étoile : des Gnome-Rhône 14N (versions 10 et 11), d'environ 870 puis 900 chevaux. Ces moteurs étaient déjà produits sous licence en Roumanie par l'Industria Aeronautică Română (IAR), ce qui explique le choix roumain. L'appareil, dépourvu d'armement défensif, pouvait emporter sous le fuselage jusqu'à quatre bombes de 200 kg. Une commande de six exemplaires est passée dans le courant de 1937. Le premier est livré en vol fin 1937, les suivants étant assemblés en Roumanie en 1938. Il semble que quatre seulement aient été effectivement mis en service.

Initialement versés à une escadrille de bombardement de nuit, les Potez 651 sont rapidement relégués, moins d'un an plus tard, à des missions de transport et d'évacuation sanitaire. Fait notable, l'un des appareils fut intégré à une unité sanitaire entièrement composée de personnel féminin, pilotes comprises. Regroupés ensuite au sein d'une unité de transport aérien, les Potez roumains servent lors de l'invasion de l'Union soviétique en juin 1941, puis sont relégués à l'évacuation des blessés et à l'entraînement au pilotage des bimoteurs. Au 29 mai 1944, il subsistait encore trois Potez 651, ainsi qu'un Potez 620 ex-Air France (le F-ANQM, emprunté par des réfugiés polonais fuyant l'invasion de leur pays, puis interné et réquisitionné en Roumanie). Leur trace se perd lors des combats de la fin de 1944, après le retournement de la Roumanie contre l'Allemagne, le 23 août 1944.