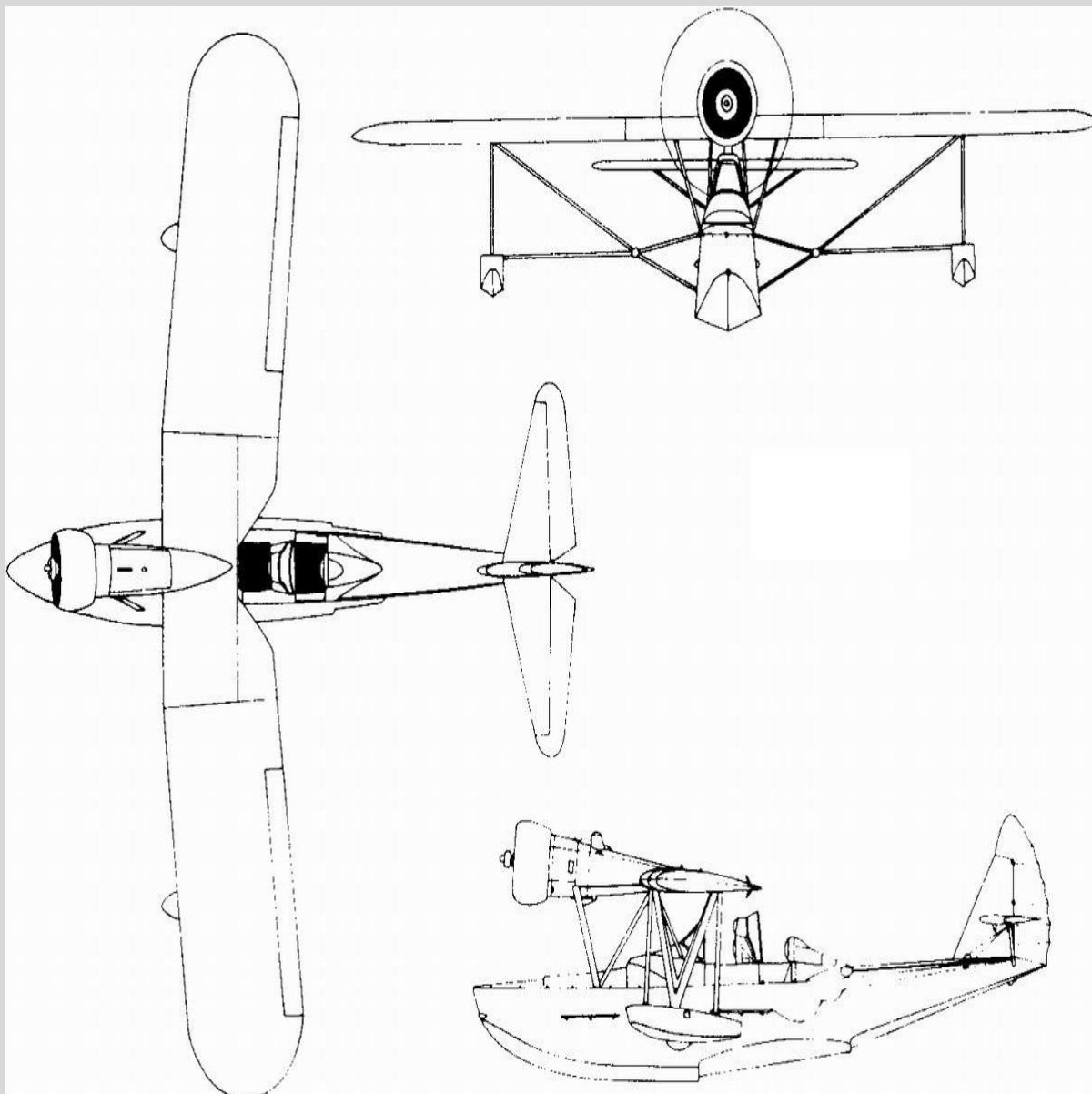


Nom de l'avion : Potez 452

Type d'avion : Hydravion d'observation embarqué monomoteur biplace

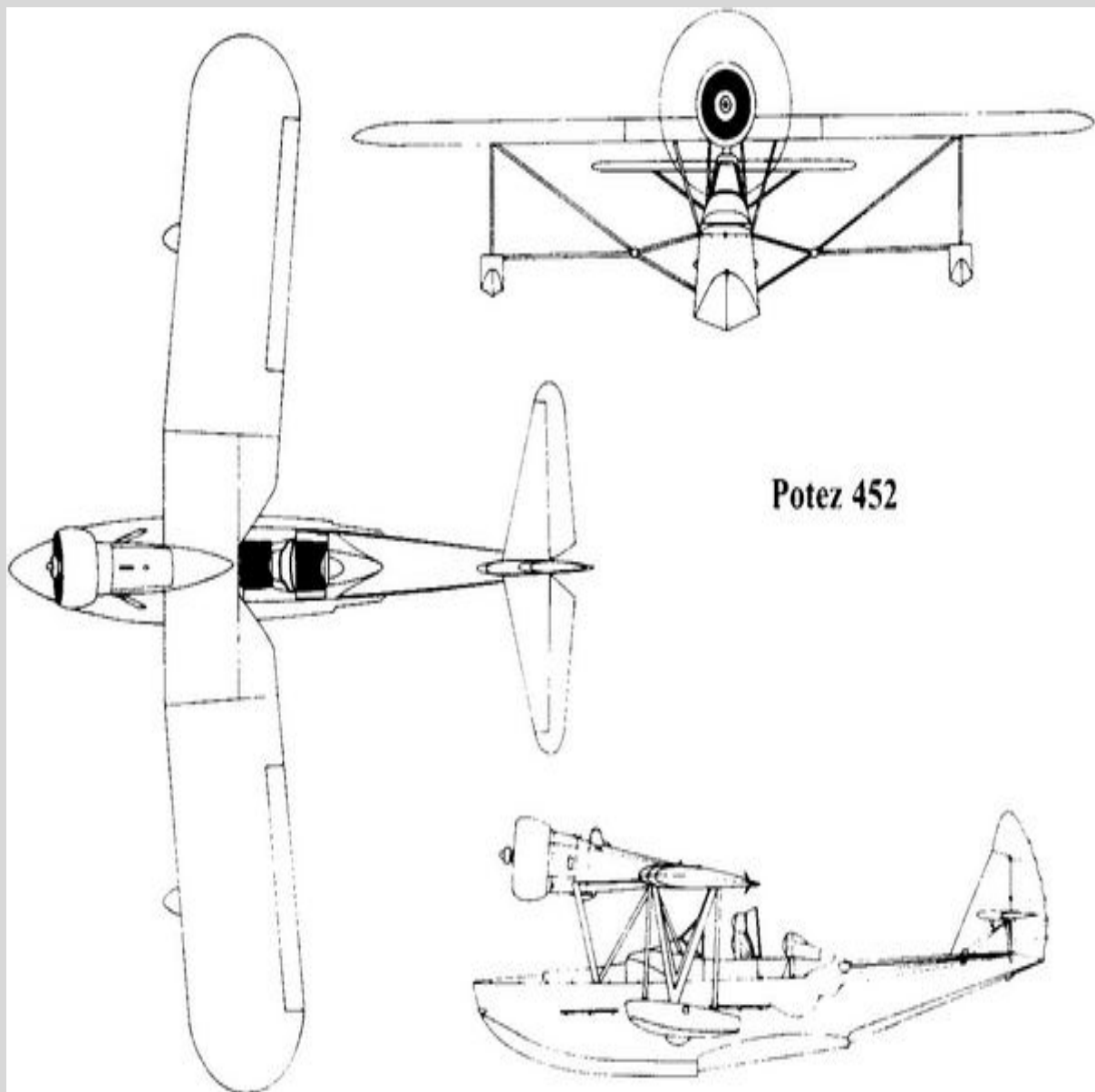


MOTORISATION

Hispano-Suiza 9 Qd



Moteur de 12 cylindres en V inversé refroidi par liquide
Puissance développée: 1050 ch au décollage, 1100 ch à 3700 m et 2950 ch



ARMEMENT

1 mitrailleuse Darne de 7,5 mm à tir arrière



PERFORMANCES

Vitesse maximale= 195 km/h au niveau marin - 215 km/h à 2000 m

Temps montée= 2000 m en 7' 15" - 3000 m en 12' 15"

Plafond pratique= 5500 m

Rayon action= 5h 10' à 130 km/h

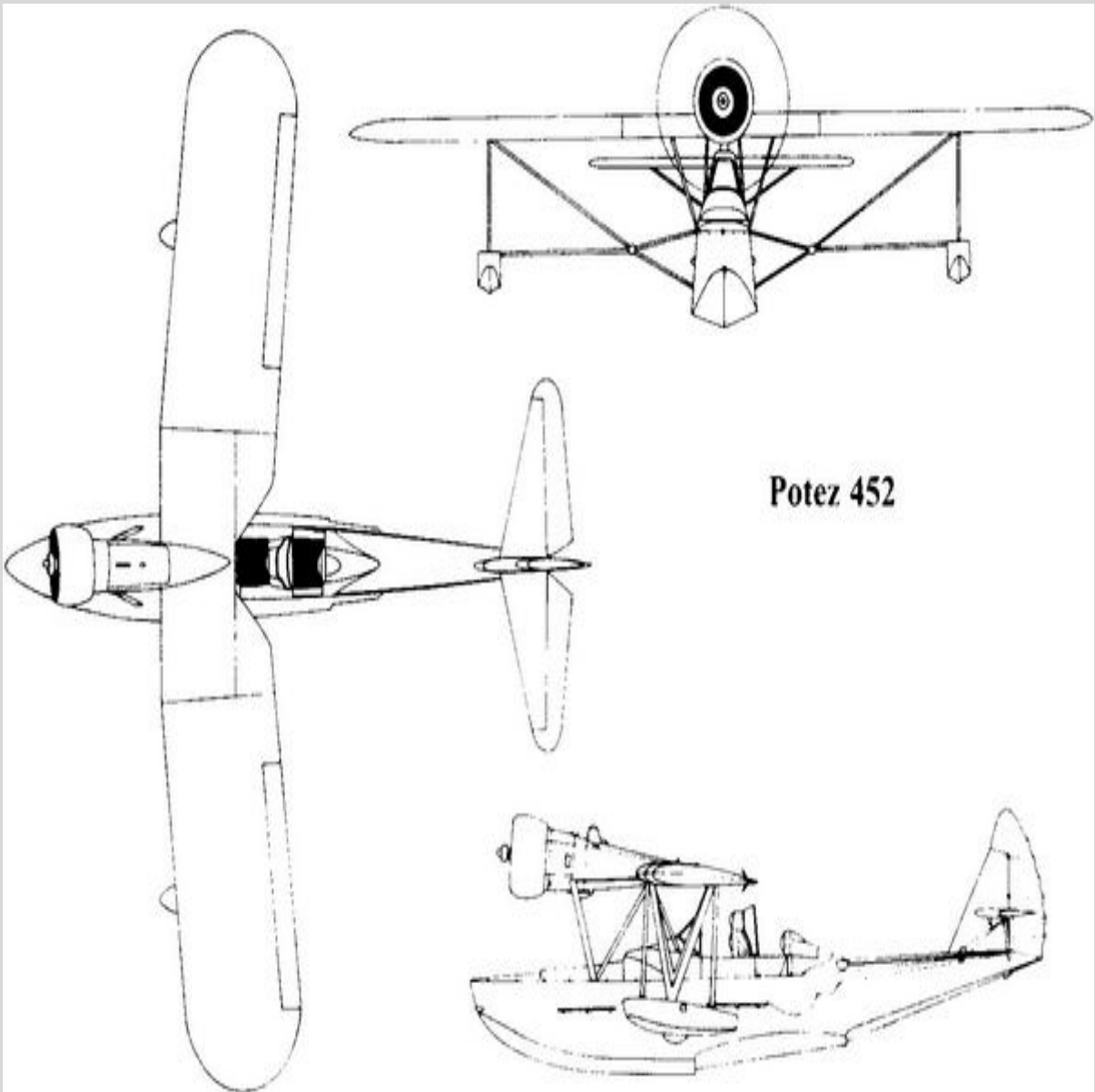


DIMENSIONS

Envergure	Longueur	Hauteur	Surface alaire
13,0 m	10,25 m	3,40 m	24,30 m ²

MASSES

Vide	Charge	Maximale
1100 kg	1620 kg	0 kg



Potez 452

HISTOIRE

Sans doute l'un des appareils les plus méconnus de l'Aéronautique navale, sans que sa faible diffusion, 16 exemplaires, en soit responsable. Le type 45 fut la réponse de Potez au programme édité par la Marine en 1930, concernant un petit hydravion d'observation embarqué. Il y eut bien sûr d'autres prétendants, nommés Gourdou-Leseurre, CAMS ou Levasseur. Les caractéristiques demandées, si elles n'étaient pas contraignantes, n'en n'étaient pas moins précises, avec un appareil biplace, peu encombrant, à ailes repliables, robuste, facile à entretenir et pouvant être catapulté, principalement des avisos dotés de catapultes de 1,6 tonne de charge admissible. Autre contrainte, la vitesse minimale devait être inférieure à 84 Km/h, la maximale devant dépasser les 140 Km/h, pas de quoi fouetter un chat en 1930. Les choix de l'entreprise se portèrent sur un hydravion à coque, biplace en tandem, monoplan à aile haute, portant un Salmson 9 Ab, 9 cylindres en simple étoile refroidi par air de 230 ch., muni d'une hélice tractive bipale en bois, à pas fixe. En mixité avec le métal, le bois avait aussi été choisi, pour la construction de la machine, l'argument principal étant que ce matériau était pratiquement disponible partout sur la planète. Le prototype fera son premier vol à Berre en avril 1932, démontrant que si les performances pouvaient convenir, au moins à Potez, quelques modifications importantes étaient nécessaires sur les ballonnets. A la présentation à la CEPA de Fréjus Saint-Raphaël, à partir du 5 septembre suivant, le détail des défauts relevé fut beaucoup plus important, entre autres une tendance au marsouinage, ou passage à travers la vague au lieu de la négocier, ne plaisant pas obligatoirement à l'équipage installé en plein air. La sous-motorisation fut le second point de rejet de la machine. On retrouve là une des principales critiques à adresser à la Marine entre les deux guerres. Les fiches programmes proposées aux constructeurs étaient toujours trop timorées sur les exigences de performances à atteindre. Ici encore, le prototype réalisait sans peine les chiffres demandés en étant sous motorisé! Au retour à Méaulte, dans la Somme, un avant allongé, plus performant hydrodynamiquement fut installé, tandis que le moteur était remplacé par un Hispano-Suiza 9 Qd, de même architecture, produit sous licence Wright, donnant 350 ch. en autorisant une autonomie de 650 Km. Ce propulseur était enveloppé d'un capotage étudié, ce n'était pas le NACA, mais il avait progrès. Il devint donc Potez 452 après travaux, les performances étant nettement améliorées avec 72 km/h en mini et surtout 222 en maxi. Après les dernières retouches d'usage, portant sur le remplacement des mitrailleuses Lewis.303 de calibre 7,7 mm dépassées par des Darne de 7,5 mm aux performances plus en phase avec l'époque et sur le renforcement de la coque, un premier marché fut signé en 1935 pour 10 exemplaires, le premier de série s'envolant pour la première fois le 20 décembre suivant. Tandis que la production avançait, une seconde commande pour 6 machines fut passée le 6 octobre 1936. Aménagé assez confortablement, principalement pour que l'équipage supporte les contraintes de la catapulte, il était également muni d'un émetteur de TSF et d'un appareil photo à main, acceptant les films de 200 vues. Les dix premiers furent réceptionnés par l'annexe de l'EGAM aux Mureaux entre décembre 1935 et février 1936, les six derniers seront affectés aux unités au cours du premier trimestre 1937. Outre les avisos de la FNEO, on le trouva sur le vieux cuirassé Lorraine et sur les croiseurs métropolitains, dont le Jean de Vienne, mais cette idée, au moins pour les croiseurs, fut rapidement abandonnée, la cohabitation avec les Gourdou-Leseurre à flotteurs posant d'importants problèmes opérationnels sur les catapultes. Après cet épisode, il ne servira que sur les bâtiments d'outre-mer, particulièrement sur les avisos Amiral Charner, Bougainville, d'Entrecasteaux, d'Iberville et la Gandière, ainsi que sur les croiseurs La Galissonnière et La Motte-Picquet et le cuirassé Lorraine déjà évoqué. De ce fait, ils volèrent sous pratiquement tous les cieux du monde durant leur carrière qui se déroulera, presque exclusivement en temps de paix. A la déclaration de la guerre en septembre 1939, il ne restait plus que onze machines

surtout placées dans la SHM créée en Indochine . Ils se distinguèrent sur ce théâtre, durant les combats contre le Siam, remplissant parfaitement leur rôle d'éclairage de la Flotte . Les informations sur la suite sont très parcellaires, il semble que le dernier vol d'un Potez 452 eut lieu à Bien Hoa le 7 septembre 1944, tandis que la présence d'un autre est attestée à Diego Suarez, juste avant le conflit mondial, que trois autres furent stationnés dans nos colonies africaines, deux autres stationnant à Port-Lyautey, où ils furent détruits durant le débarquement allié du 8 novembre 1942 au Maroc et en Algérie . Au début des années 1930 la Marine Française lança un programme pour se doter d'un hydravion de reconnaissance devant équiper ses bâtiments de ligne et pouvant être catapulté depuis ces derniers . La société Potez répondit à l'offre en présentant dans un premier temps un monomoteur à coque et aile haubanée, le Potez 450 . Bien que plus performant que ne l'exige le cahier des charges de la Marine Nationale, le Potez 450 n'est pas retenu et,c'est le Gourdou-Leseurre GL-831 qui emporte le contrat. Potez reprend alors les études sur son hydravion en y apportant quelques modifications, le moteur Salmson 9 Ab de 230 ch est changé, au profit de l'Hispano-Suiza 9 Qd de 350 ch, le profil de l'aile est également revu. Le Potez 452 effectua son premier vol en 1935 et, après des essais sur le porte-hydravions Commandant Teste qui se révélèrent satisfaisant une production de dix appareils fut lancée, ces derniers commencèrent à équiper ses avisos coloniaux et le croiseur Lamotte-Picquet de la Marine Nationale dès 1936. Six appareils supplémentaires sont fabriqués en fin 1935, ce qui porte la production totale à seize unités. Un Potez 452 fut livré au Japon afin d'être évalué en 1937, il reçut pour cela la désignation spécifique de Potez HXP1. Les appareils étaient encore en service lors du début de la seconde guerre mondiale, mais ils ne prirent part à aucune action en Méditerranée contre les armées allemandes et italiennes jusqu'à la capitulation de Mai 1940. L'armée de Vichy les engagea dans quelques missions de reconnaissances contre la Royal Navy, mais ce sont les quatre hydravions basé en Indochine qui furent surtout utilisés dans les quelques combats de l'armée de Vichy dans ce secteur et en Thaïlande. La production ne fut pas relancée et les machines qui ne furent pas détruite durant l'opération Torch ou le sabordage de la flotte de Toulon, furent retiré du service en 1944 .

Sitographie

Site Cyber Aéro breton = <http://cyber.breton.pagesperso-orange.fr/index.htm>

Site Cyber Aéro breton du pays = <http://cyber.breton.pagesperso-orange.fr/france/france.htm>



Site Cyber Aéro breton de l'avion = <http://cyber.breton.pagesperso->



orange.fr/france/pot452.htm