

POTÉZ 453



**les  
belles  
bêtes du  
temps passé**

# LE CHASSEUR POTEZ 453

**L'**AUGMENTATION de la puissance de feu et du rayon d'action des hydravions et même des avions multimoteurs qui pouvaient alors survoler les mers avec sécurité fit apparaître à l'Etat-Major général de la Marine Nationale, la nécessité de posséder un hydravion de chasse capable d'intercepter l'attaque des bombardiers, d'éloigner les hydravions de reconnaissance et de protéger les navires.

C'était en 1934, la Société Potez figurait au rang des grands constructeurs aéronautique de ce monde, elle avait étudié le Potez 452, un hydravion de bord, comme on les appelaient ainsi à l'époque, capable d'assurer le travail de surveillance, de liaison, cet appareil existait, et il sembla tout naturel d'en dériver le fameux chasseur à coque que l'on appela Potez 453.

Ce Potez 452, dont la puissance du moteur ne dépassait pas 300 ch, volait à plus de 225 km/h, montait à 2.000 m en 7 minutes et dépassait l'altitude de 6.000 m. Ces performances laissèrent penser au bureau d'étude Potez, dirigé par l'ingénieur Coroller, qu'une puissance supérieure installée sur une coque au dessin retravaillé pouvait offrir un excellent hydravion à hautes performances, autrement dit un véritable chasseur.

La formule à ailes hautes présentait l'avantage d'être très stable, disaient les ingénieurs, et permettait d'utiliser un moteur tractif parfaitement refroidi.

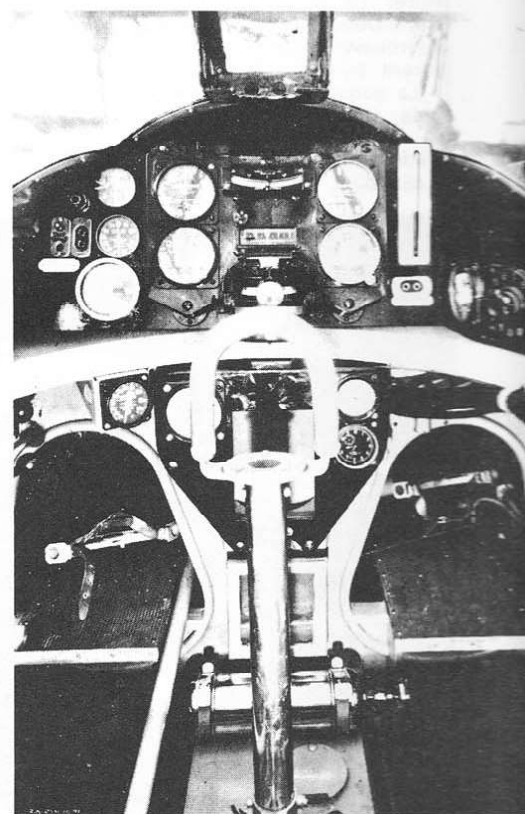
Quant à la coque, elle possédait des qualités marines incontestables, rendait l'appareil plus manœuvrable sur l'eau et plus apte à subir les épreuves imposées de décollage et d'amerrissage par mer très creuse. Son choix était d'autant plus judicieux pour un chasseur, qu'elle permettait d'améliorer la visibilité vers le bas du pilote (notons qu'à la même époque Américains et Japonais avaient opté pour la solution monoflotteur central).

Passer du P452 au P453 consistait pour Potez à augmenter la vitesse maximale sans modifier la vitesse minimale. De plus, l'altitude d'utilisation étant fixé par le programme à 3.600 m, un compresseur était nécessaire pour garder au moteur toute sa puissance.

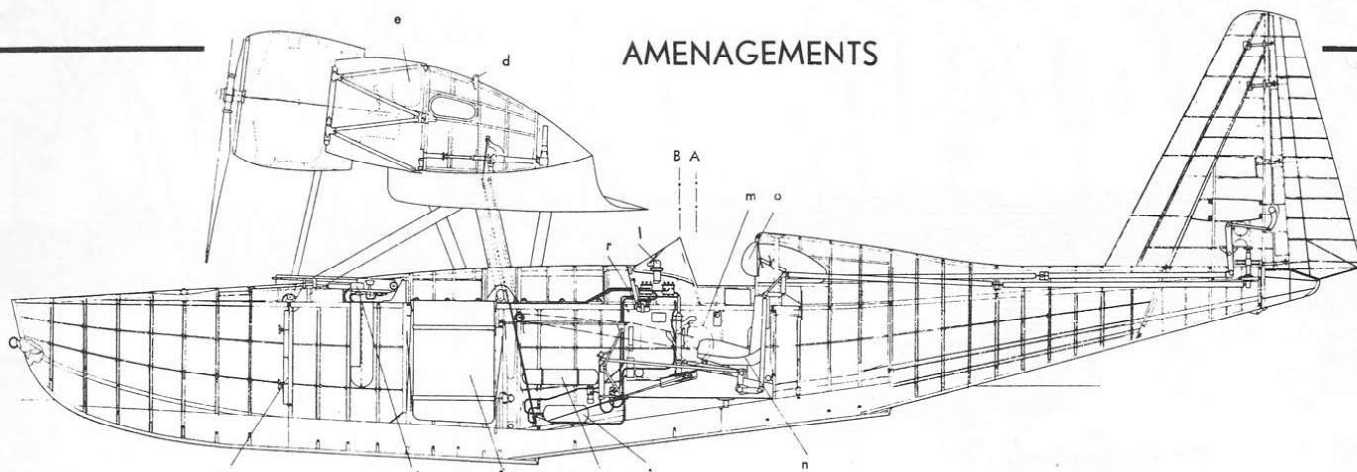
Des essais en soufflerie furent réalisés avec beaucoup de soins, haubans, ballonnets, fuseau-moteur étaient autant d'éléments hostiles aux bons écoulements aérodynamiques. Le raccordement du fuseau-moteur à la voilure fut particulièrement travaillé, on voit sur le plan sa forme en aile de mouette inversée. La voilure à revêtement travaillant fut inspirée de celle du Potez 56, avion utilisé alors dans les pires conditions climatiques.

Pour satisfaire au programme de l'Aé-

En haut, le P.453 sur la Seine à Sartrouville. Ci-contre le poste de pilotage.



## AMENAGEMENTS



a - Cloison étanche. d - Ferrure de hissage. e - Réservoir d'huile. f - Réservoir d'essence. g - Réservoir d'air du démarreur. i - Réservoir d'air de la commande de mitrailleuse.

k - Mitrailleuse. l - Collimateur. m - Commande des hypersustentateurs. n - Siège pilote. o - appui-tête. r - Compas.

ronautique Maritime, le nouvel hydravion devait pouvoir être lancé par catapulte et, bien sûr, se poser en mer. La voilure fut donc dotée de dispositifs hypersustentateurs, volets et bords de bord d'attaque, mis au point en collaboration avec Handley-Page, qui préconisa également des ailerons à fente.

Le prototype du Potez 453 effectua ses premiers essais en vol à Sartrouville, piloté par le chef-pilote de chez CAMS, le maître de l'aéronavale Yves Lagadou. Dès les premiers essais l'appareil démontra d'excellentes qualités de vol et bien vite la recherche des performances maximales fut entreprise. La vitesse à l'altitude d'utilisation fut de 335 km/h, la vitesse d'atterrissage de 90 km/h, chiffre extrêmement bas dû au hypersustentateurs. Le commandant Maurice Hurel (il devint plus tard le « H » de Hurel-Dubois) réalisa pour le compte de l'aéronavale quelques essais en vol qui furent très concluants.

La coque du P453 était entièrement en bois, elle possédait 2 redans et était

Ci-dessous, l'hydravion de servitudes P.452 dont fut dérivé le chasseur P.453.

directement issue de la coque du P452. Le revêtement était en contreplaqué de bouleau renforcé de lamelles d'acajou pour les surfaces immergées... La voilure, en bois également, était repliable, les 2 demi-ailerons venant se plaquer vers l'arrière aux flancs de la coque. Les ballonnets, par contre, étaient entièrement en alliage léger. Le moteur Hispano Suiza Type 80 (14 Hbs) était enfermé dans un capot NACA formé de 3 coquilles. Des déflecteurs placés entre les cylindres accéléraient et canalisèrent le flux de refroidissement. Le poste de pilotage monoplace avait été étudié pour offrir au pilote le maximum de confort, un rembourrage arrière du siège et un appui-tête amortissaient les effets de l'accélération au catapultage. L'armement de l'appareil était installé sous le pontage de la partie avant de la coque, entre les mâts de cabane. Il se composait de 2 mitrailleuses fixes tirant hors du cercle de l'hélice, un canon avait été prévu mais ne fut jamais installé. Le P453 fit l'objet d'essais très complets, notamment sur l'hydrobase de Saint-Raphaël où l'aéronautique navale s'était appliquée à définir sa doctrine d'emploi. Puis les

partisans du chasseur à roulettes reprirent le dessus, et le P453 fut définitivement relégué aux oubliettes.

Robert J. ROUX

Moteur Hispano Suiza 14 Hbs, série 80, 14 cyl. en étoile à compresseur 800/900 ch.

Envergure .....	11,20 m
Ailes repliées .....	4,64 m
Longueur .....	10,20 m
Hauteur .....	3,46 m
Surface portante .....	19 m <sup>2</sup>
Poids équipé .....	1.480 kg
Poids total .....	1.877 kg
Charge par ch .....	2,9 kg
Charge aile .....	98,5 kg
Réserve essence .....	310 L
Réserve huile .....	29 L
Vitesse max. au poids de 1.877 kg .....	335 km/h
Vitesse minim. de sustentation .....	94 km/h
Temps de montée à 3.500 m .....	4'30"
Plafond absolu .....	8.600 m

