

Robert J Roux

1m

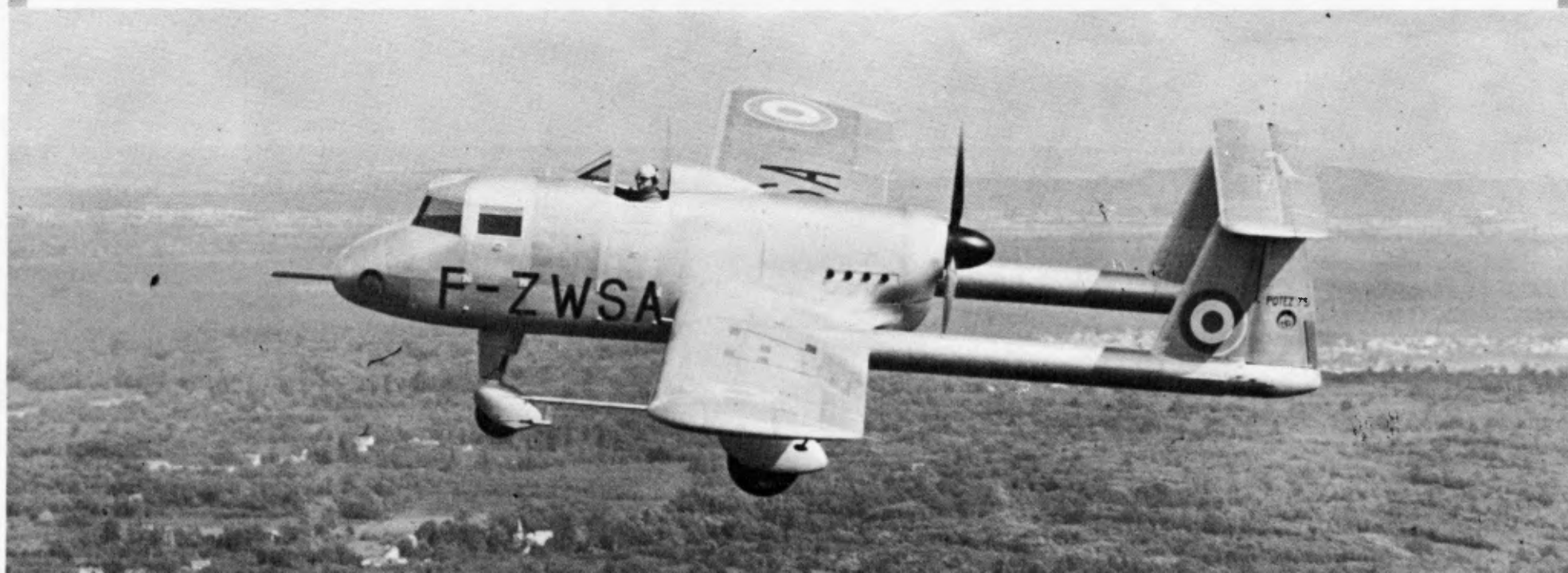
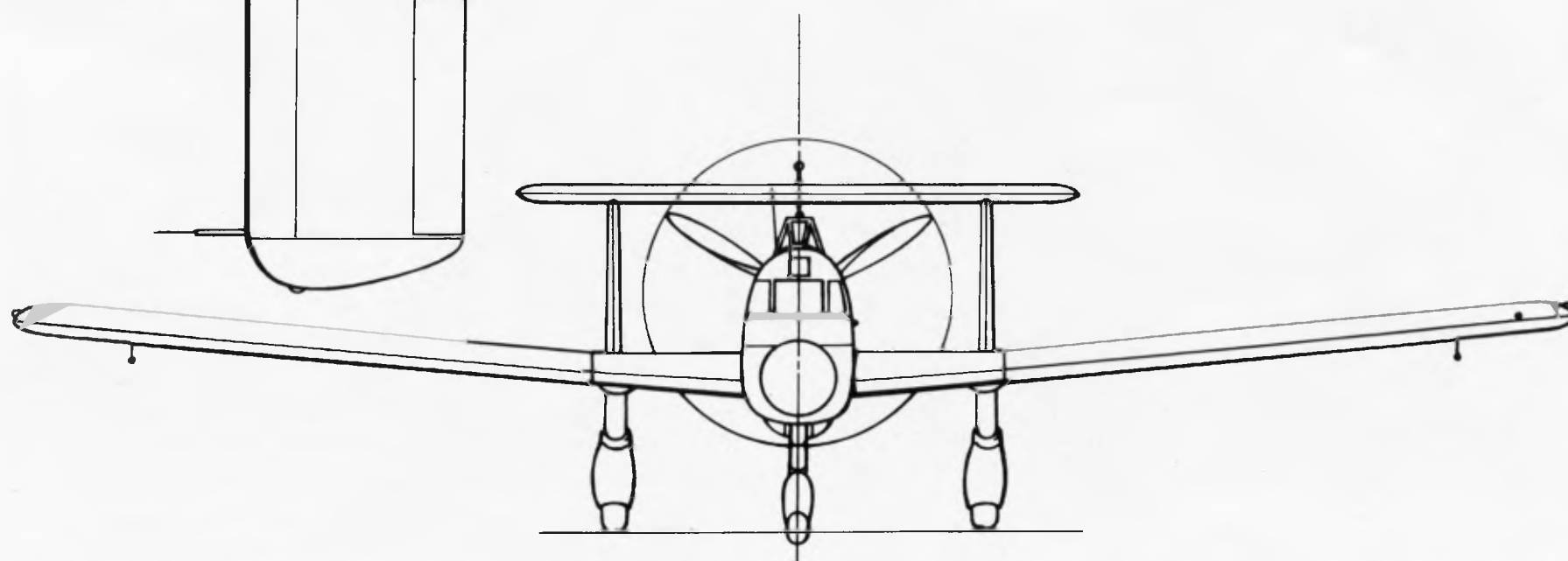
POTEZ 75-01

Première configuration du prototype

Avec un moteur propulsif Potez 8D-32 8 cylindres
en V inversé de 450 ch à 2.650 tr/mn

Envergure	13 m
Longueur	9,10 m
Hauteur	2,65 m
Allongement	7 m
Longueur nacelle fuselage	5,80 m
Voie du train	3,10 m
Poids à vide équipé	1.675 kg
Poids total	2.400-2.500 kg
Vitesse maximale	275 km/h
Vitesse de croisière	245 km/h
Vitesse ascensionnelle près du sol	7 m/sec.
Vitesse minim. de sustentation	105 km/h
Autonomie	750 km

Armement prévu : missiles air-sol filoguidés
type AS 11 et 12 ; 1 canon de 20 mm ; 2 mi-
trailleuses d'ailes en nacelles ; blindage poste
de tir avant et cabine pilote.





dans le "C.O.I.N. français" de l'avion léger d'appui...

LE POTEZ 75

par Robert J. Roux

Le Potez 75 a été la première réalisation de la société des Avions Henry Potez après la seconde guerre mondiale. A l'époque la guerre d'Indochine touchait à sa fin et celle d'Algérie commençait à connaître ses premiers accrochages. Tous les experts s'accordaient pour reconnaître l'avantage d'un avion d'appui léger capable d'opérer au-dessus de ces champs de bataille d'un style nouveau avec le maximum d'efficacité. Un programme français dit d'avions d'intervention d'outre-mer donna naissance à deux bimoteurs : le « Voltigeur » et le SIPA 1100 qui, après des essais complets, furent malheureusement l'un et l'autre détruits en vol. Henry Potez ne croyait pas à l'avion bimoteur lourd pour ce genre de mission, mais concevait par contre un avion léger très maniable, capable d'opérer depuis des terrains variés en très mauvais état.

C'est en 1952 que les travaux commencèrent sur le projet du P 75, dus à l'ingénieur Delaruelle. Les premiers dessins furent remis pour exécution des pièces dès septembre 1952. L'avion, fin mai 1953, était terminé dans l'usine de Sartrouville. Transporté sur le terrain des Mureaux il y effectuait son premier vol le 10 juin 1953 aux mains de Georges Détré.

Dès ses premiers essais, l'avion se révélait réussi sur le plan des qualités de vol et pouvait être présenté aux démonstrations du Salon du Bourget en juin 1953, après avoir reçu un certificat de navigabilité provisoire. Puis ce furent pendant quelques mois des présentations en tous genres destinées à mettre en valeur les qualités de l'avion, qui pouvait selon son constructeur être mis entre les mains de pilote ayant uniquement un entraînement de début, mais sans grande expérience. L'avion fut évidemment présenté de nombreuses fois à la presse spécialisée et certains d'entre nous purent essayer l'avion en vol soit à la place avant soit même comme pilote.

La guerre d'Algérie entre temps avait pris de l'extension et nos T-28 étaient engagés souvent dans des missions d'appui-feu pour lesquels ils n'étaient pas toujours très bien adaptés, sans parler des T-6 armés qui, trop lourds, firent presque autant de morts parmi les équipages par manque de possibilités d'évolutions que du fait des tirs ennemis.

En 1956 le Potez 75 fut envoyé en opérations en Afrique du Nord, c'était là son

terrain de prédilection, il y fut engagé depuis la base de Biskra. C'était la première fois qu'un avion privé (Monsieur Potez ayant entièrement financé son étude et sa construction) était engagé sur un terrain d'opérations de guerre.

L'avion donna sur bien des points satisfactions, mais n'était ni assez puissant et bien sûr pas assez rapide pour ce type d'utilisation. Ses écarts de vitesse étaient spectaculaires, mais la vitesse maximale fut jugée trop faible.

Une commande fut passée à Potez, elle devait porter sur 115 exemplaires, légèrement modifiés. Mais les événements, les problèmes budgétaires et les restrictions de crédits qu'ils entraînèrent à l'époque firent que la commande Potez 75 figura en tête de liste des opérations à abandonner.

Le 2 septembre 1958, au cours d'un vol d'expérimentation au profit de l'ALAT, le Potez 75 fut victime d'une panne de moteur. Son pilote, l'adjudant-chef Gay, de l'ALAT, le posa dans un champ où malheureusement un accident de terrain le fit passer sur le dos. Le général Redon, qui commandait l'ALAT, installé dans le balcon avant, put s'extraire de l'avion, mais la verrière du poste de pilotage qui était coincée laissa prisonnier le malheureux pilote. Un incendie se déclara longtemps après le capotage, mais le pilote ne put pas être dégagé à temps et périt dans l'incendie.

M. Henry Potez entreprit aussitôt après l'étude du P 91, un biplace d'observation destiné à l'ALAT, dont la conception fut menée jusqu'à la maquette grandeur d'aménagement mais qui à son tour fut abandonné. ●



Ci-dessus, le pilote Georges Détré s'installe pour le premier vol du prototype. En bas de la page 7, le P.75 dans sa configuration d'origine.

Ci-dessous, première transformation, l'avion reçoit une canopée goutte d'eau et son armement pour effectuer ses essais opérationnels. Il a reçu un camouflage et une nouvelle immatriculation, ce qui fit croire à beaucoup qu'il s'agissait d'un second prototype.

En haut, état final de la machine, le balcon avant est modifié; il est agrandi et à « vision totale ». Les essais en Algérie avaient démontré que la visibilité devait être améliorée vers le bas.

