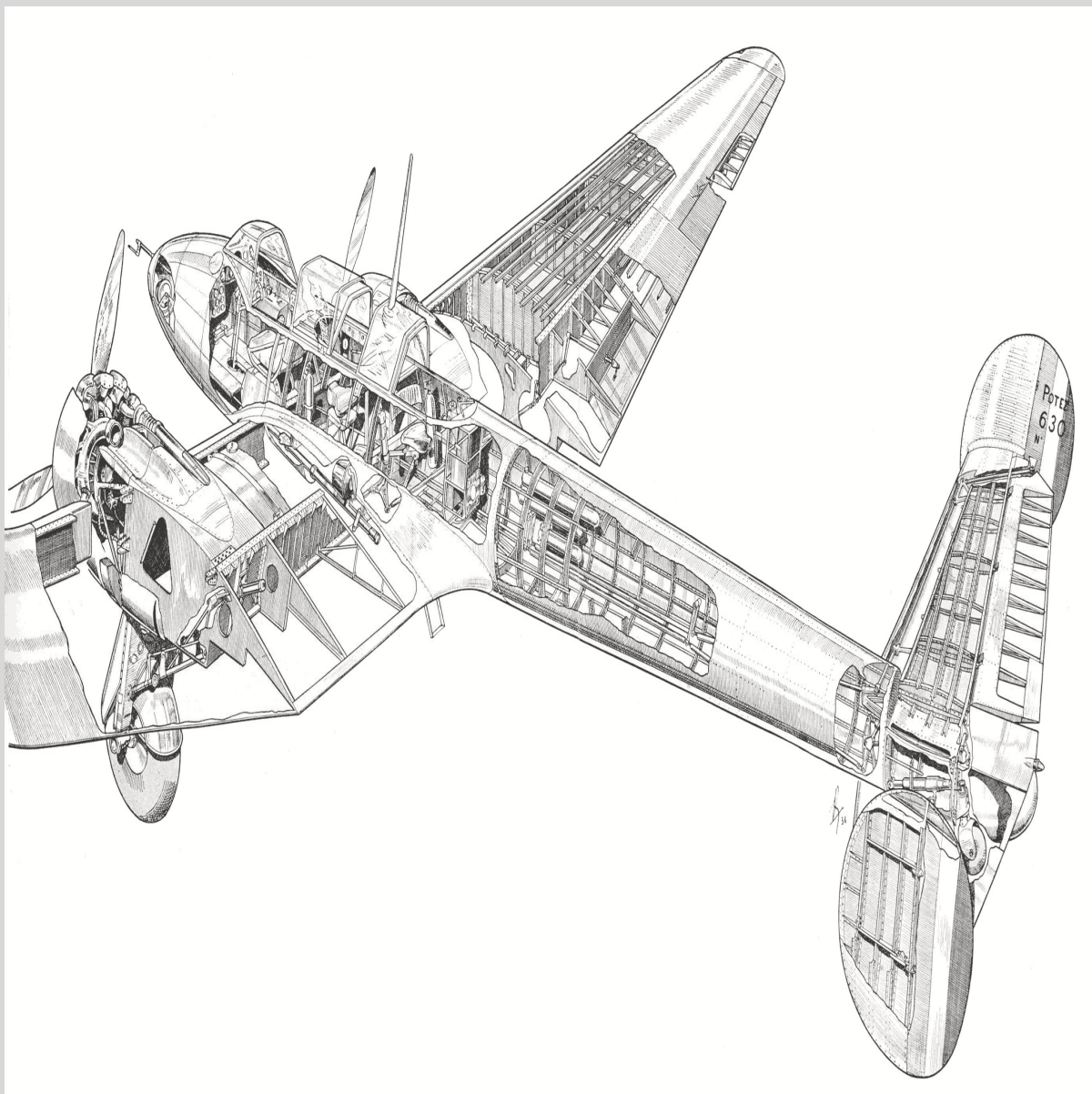


Nom de l'avion : Potez 630

Type d'avion : Chasseur-intercepteur de bombardier bimoteur triplace

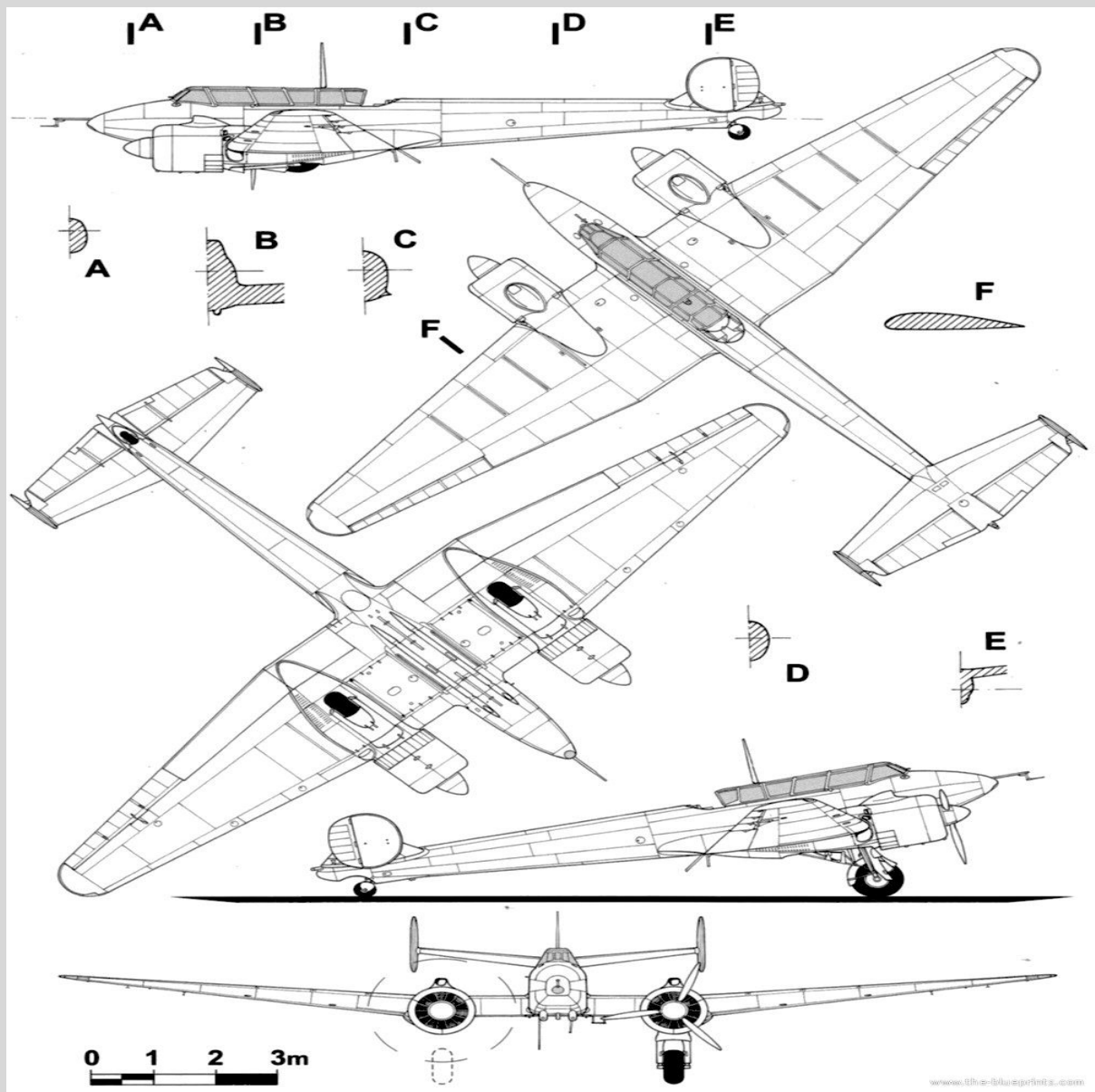


MOTORISATION

Hispano-Suiza 14AB 10/11



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

2 canons Hispano-suiza de 20 mm
1 mitrailleuse MAC1934 M-39 de 7,5 mm



PERFORMANCES

Vitesse maximale= 455 km/h à 6095 m

Vitesse croisière= 445 km/h

Temps montée= 4000 m en 5' 56"

Plafond pratique= 10000 m

Rayon action= 1000 km



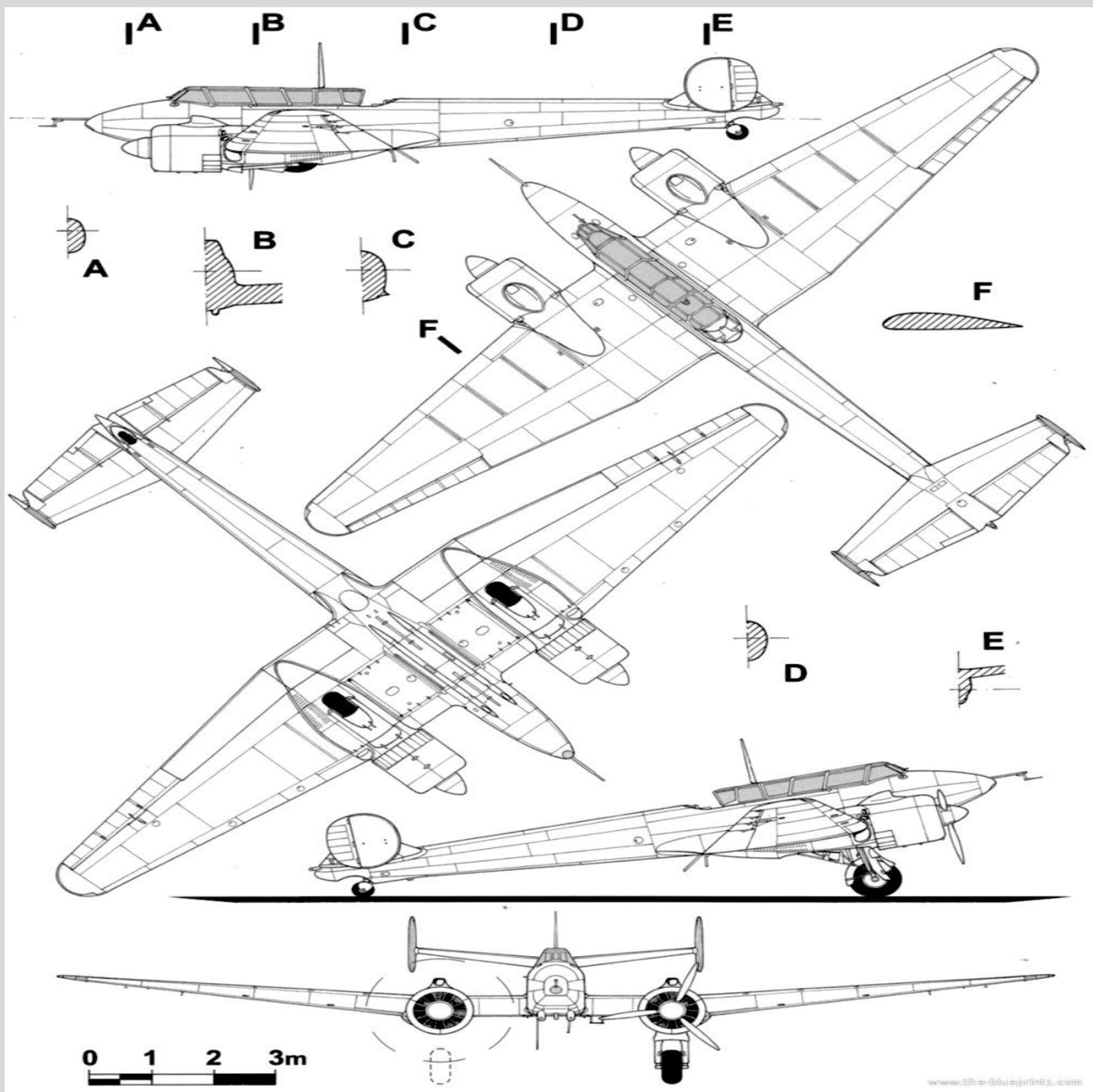
DIMENSIONS

Envergure	Longueur	Hauteur	Surface alaire
16,0 m	11,0 m	3,60 m	32,70 m ²



MASSES

Vide	Charge	Maximale
2960 kg	4500 kg	0 kg



HISTOIRE

Avec plus de 1100 appareils sortis des chaînes, la série des Potez 63 en fait l'avion français le plus produit entre 1935 et 1940. Il doit sa naissance à un appel d'offre datant de 1934, pour un bimoteur "multiplace léger de défense". Ce dernier doit assurer trois missions principales: chasse de nuit et escorte en biplace, avion de commandement en triplace. Cette troisième mission est nécessitée par les faibles performances des premières générations de matériel radio. L'avion est ainsi équipé de plusieurs postes, qui permettent la liaison avec le commandement au sol, mais aussi de pouvoir communiquer et conduire la manoeuvre des monoplaces qu'il accompagne. Après un an d'étude, le prototype du Potez 630 vole en avril 1936, équipé de moteurs Hispano Suiza en double étoile. Il est suivi en mars 1937 par le vol de la version Potez 631, second prototype motorisé par des Gnôme et Rhône. Pour l'époque, c'est un avion particulièrement moderne: de construction entièrement métallique, il possède une voilure cantilever à revêtement travaillant. A ces nouvelles techniques, il faut ajouter une cabine fermée, un train d'atterrissage escamotable, des moteurs avec compresseurs et des hélices à pas variable. Surtout, l'avion est conçu dès le départ pour une production en série. Sa conception modulaire permet de construire séparément les sous éléments avant d'être assemblés, tout en étant interchangeables. Ainsi il ne demande que 7500 heures de travail, quand il en faut 18 000 pour un Morane-Saulnier MS-406. Ceci explique en partie le nombre d'avions produits, à une période où la France doit alors accélérer son équipement. Pourtant, cela n'empêche pas des retards dans les livraisons, car la production des moteurs, des hélices ou de l'armement, ne suit pas la cadence de celle des cellules. Contrairement aux constructeurs aéronautiques, les équipementiers n'ont pas été nationalisés en 1936. Or du fait de leur sous équipement par manque d'investissements, ils sont incapables de suivre les cadences nécessaires. Le premier des 82 Potez 630 est livré en mai 1938, suivi en août du Potez 631, qui comptera 200 exemplaires. La différence entre les deux versions porte essentiellement sur la motorisation. Le premier est équipé de deux Hispano Suiza 14Ab développant 720 CV, le second de Gnôme & Rhône de 660 CV. A 4500 m la vitesse du Potez 630 est de 460 km/h contre 443 km/h pour le Potez 631. En revanche ce dernier grimpe plus vite mais surtout, ses moteurs sont beaucoup plus fiables. D'ailleurs, suite à de graves pannes, les Potez 630 seront retirés progressivement des premières lignes, dès l'entrée en guerre. Lors de la Campagne de France, la Luftwaffe aligne de son côté un véritable chasseur lourd, le Messerschmitt Me 110 C. Avec des moteurs dépassant les 1000 CV, ce dernier possède une vitesse de pointe supérieure au Potez de près de 100 km/h. En fait l'avion français est beaucoup plus proche en performance, des versions précédentes du Messerschmitt Me 110 A et Messerschmitt Me 110 B. C'est là une bonne illustration des principales défaillances des avions français: la faiblesse de la motorisation et une entrée en service en retard d'une année. L'armement du Potez 631 est aussi plus faible: composé de deux canons de 20 mm et d'une mitrailleuse de 7,5 en défense. La situation est aggravée par la pénurie en canon Hispano, une de ces armes est remplacée au début par une mitrailleuse. Cette situation va se rétablir au fur et à mesure, et courant 1940, il sera même ajouté une paire de mitrailleuses sous chaque aile. L'avion a des qualités à ne pas occulter néanmoins: il est solide et exceptionnellement manoeuvrable pour un bimoteur, avec des qualités acrobatiques pratiquement équivalentes à un monomoteur, ce qui est en revanche le point faible du Messerschmitt Me 110 .

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/pot630.htm](http://cyber.breton.pagesperso-orange.fr/france/pot630.htm)

