

Nom de l'avion : Bleriot - Spad S.510

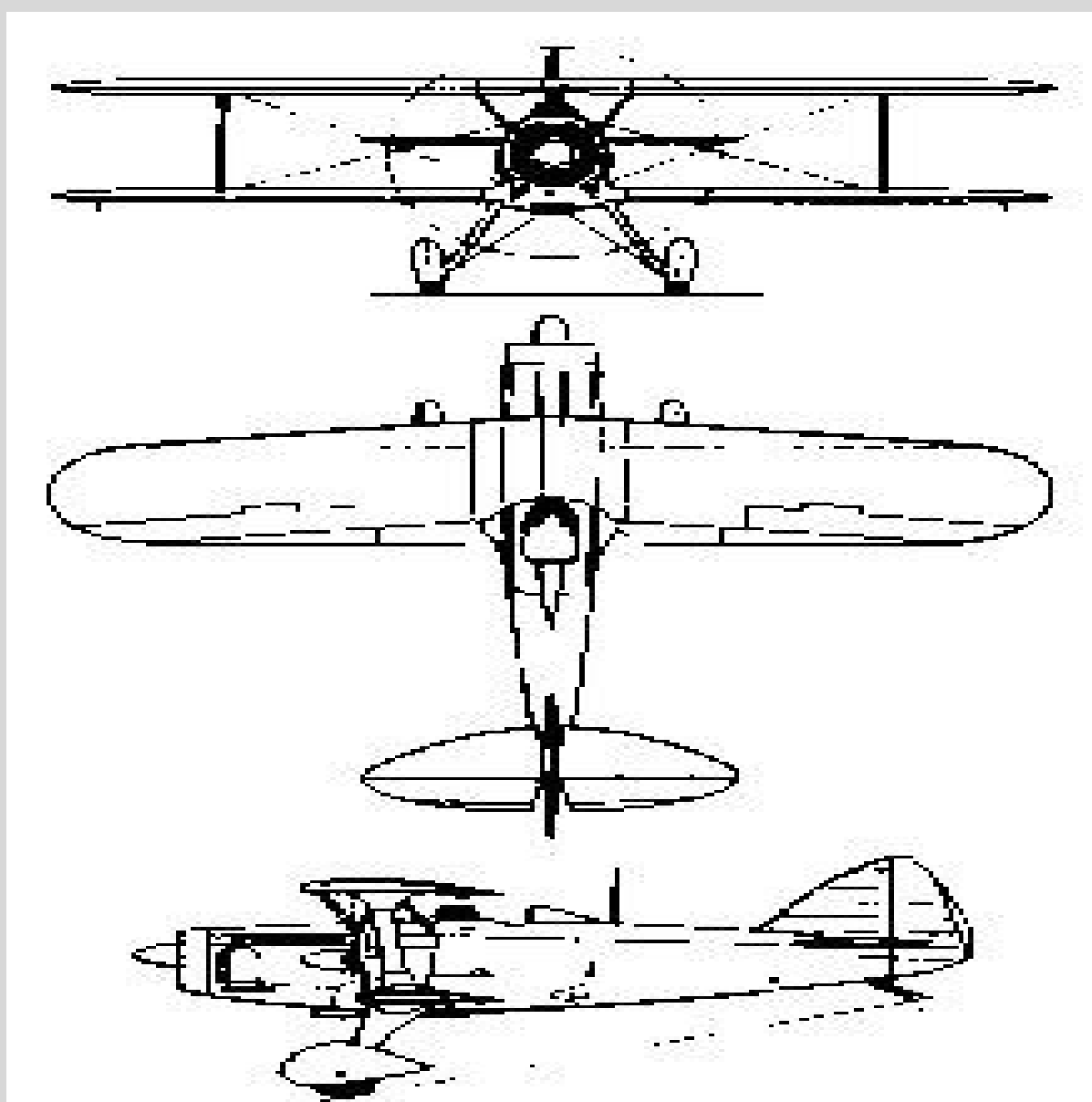
Type d'avion : Chasseur monomoteur monoplace

MOTORISATION

Hispano-Suiza 12 Xbrs

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

4 mitrailleuses MAC1934 M-39 de 7,5 mm en gondole sous voilure



PERFORMANCES

Vitesse maximale= 370 km/h à 4000 m

Vitesse ascension= 14.85 m/s

Temps montée= 4000 m en 4mn 31s

Plafond pratique= utile : 3000 m - maxi : 9000 - 10500 m

Rayon action= 700 - 875 km



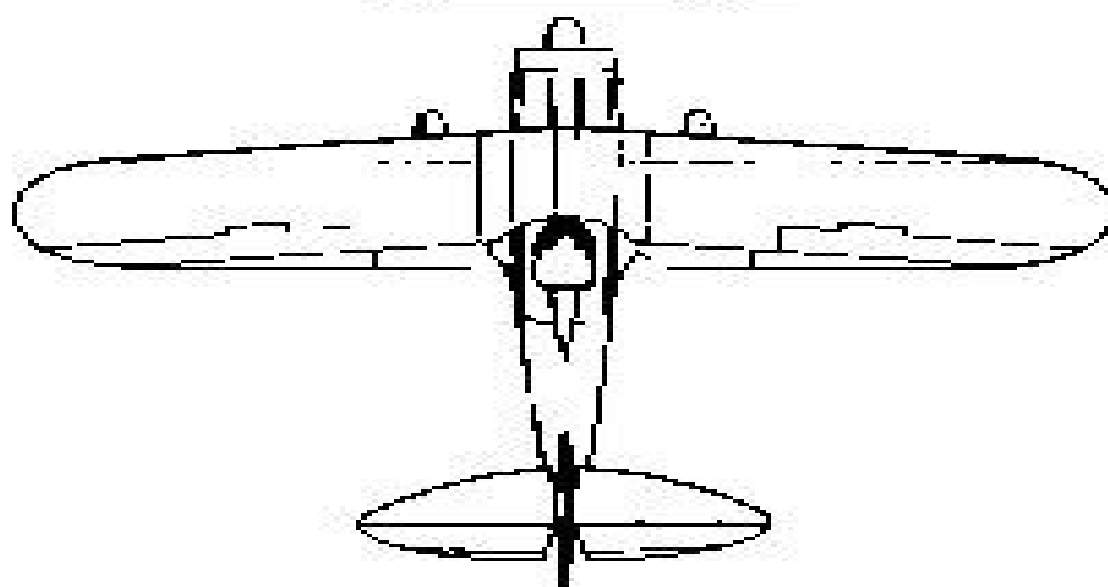
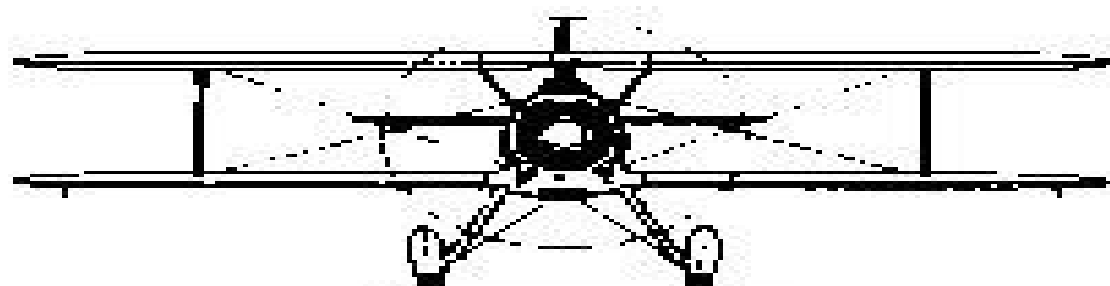
DIMENSIONS

Envergure	Longueur	Hauteur	Surface alaire
8,85 m	7,45 m	3,70 m	22,0 m ²



MASSES

Vide	Charge	Maximale
1250 kg	1675 kg	1830 kg



HISTOIRE

A la fin des années 1930, la construction aéronautique française était dans un état de grande fébrilité. Les nombreux constructeurs, souvent reconnus au niveau international, en étaient souvent restés à un système de fabrication semi-artisanal, peu productif. De plus, les difficultés budgétaires rencontrées par la France avaient pesé sur la conception et la mise en service de nouveaux modèles, et il subsistait encore de nombreux autres problèmes, liés par exemple à des questions de doctrine d'emploi. Aussi, quand la Seconde Guerre Mondiale débuta, en septembre 1939, nombre d'observateurs ne furent pas surpris de constater que la force aérienne française était globalement en retard par rapport à la Luftwaffe allemande. Et que parmi son parc hétéroclite d'appareils se trouvaient encore des biplans d'une conception ancienne, bien incapables de participer efficacement à un conflit moderne. Le Blériot-SPAD 510 fut conçu en réponse à une demande du gouvernement français, baptisé programme C1, et dont l'objectif était de rééquiper les unités de chasse de l'Armée de l'Air. De nombreux candidats se mirent au travail, dont Dewoitine, Morane-Saulnier ou Wibault. Blériot-SPAD, une entreprise au passé prestigieux (héritière des usines SPAD de la Première Guerre Mondiale) y participa également. Le chef du projet chez Blériot-SPAD, l'ingénieur André Hébermont, dirigea la conception du prototype. Des retards liés aux problèmes de financement subis par l'entreprise retardèrent la mise au point du Blériot-SPAD S.510 et le mirent en fâcheuse posture face à ses concurrents. En effet, quand le 510 fut présenté officiellement, en 1932, il était le seul biplan en lice pour le concours. Tous les autres constructeurs avaient travaillé sur des modèles monoplans d'aspect bien plus moderne, tels que le Loire 43 et surtout le Dewoitine D.500, un appareil très innovant. Le premier vol du S.510 eut lieu le 6 janvier 1933, presque six mois après celui du D.500 (juin 1932). Les essais révélèrent que l'appareil était plus instable qu'il n'aurait dû, ce qui obligea les ingénieurs à apporter des modifications structurelles : l'empennage fut agrandi, tandis que l'on rallongea le fuselage d'une quarantaine de centimètres. Rendu ainsi plus stable et agréable à piloter, l'avion attira l'attention des autorités militaires françaises. Bien que moins performant aux yeux des militaires que le D.500, le S.510 reçut cependant une commande gouvernementale en août 1935. Un comparatif mené avec le D.500 démontra en effet que l'avion était très manœuvrant, une qualité très utile dans le cadre de combats tournoyants. Il est également possible que le gouvernement ait voulu soutenir financièrement les usines Blériot-SPAD, ou encore pallier une défaillance de Dewoitine. Le Blériot-SPAD S.510 était un chasseur biplan à structure monocoque, construit en métal. La partie arrière du fuselage, facilement amovible, était composée de Duralumin, tandis que les ailes et les gouvernes étaient entoilées. Le train d'atterrissage fixe se composait de deux jambes principales, pourvus de carénages profilés, et d'une béquille de queue. On s'aperçut à l'usage qu'il encaissait mal les atterrissages "durs". La voilure comptait deux plans de taille identiques, reliés par deux mâts profilés, le plan de voilure supérieur affectant une légère flèche. Le pilote prenait place dans un cockpit ouvert, avec un petit pare-brise à l'avant. Ce poste de pilotage se situait juste derrière le moteur, un Hispano-Suiza de 690 ch, à refroidissement liquide et radiateur frontal, entraînant une hélice bipale en bois. Ce moteur posa d'emblée des problèmes aux pilotes. Il était peu fiable et avait tendance à s'arrêter lors de piqués trop abrupts, l'alimentation en carburant étant mal conçue. Il assurait cependant à l'avion une vitesse convenable, aussi bien en vol horizontal qu'en ascension. L'armement était composé de quatre mitrailleuses légères, de calibre 7,5 mm. Il aurait pu être plus lourd : les deux derniers avions construits furent en effet équipés d'un moteur Hispano-Suiza 12Xcrs, qui pouvait recevoir un canon de calibre 20 mm tirant à travers l'hélice. Mais cette modification resta en l'état et ne fut pas poursuivie. Soixante exemplaires furent livrés, à partir du début de l'année 1936. Mais les Blériot-SPAD S.510 ne furent déclarés "bons de guerre" qu'en février 1938, lorsqu'ils furent

dotés de radios. Ils équipèrent deux groupes de chasse de la 7^e Escadre de Chasse, les GC I/7 et II/7. Ces avions devaient assurer un rôle de transition, avant la livraison d'avions plus récents, tels que les Morane-Saulnier MS.406. Ils furent aussi utilisés à des fins de propagande, dans le cadre d'une patrouille acrobatique baptisée "Cirque Weiser". La dégradation de la conjoncture internationale accéléra la modernisation de l'aviation française. L'arrivée en nombre croissant des MS.406 entraîna la transformation des GC I/7 et II/7. En septembre 1939, les S.510 furent officiellement retirés de ces deux unités et envoyés dans la réserve. Mais ils continuèrent de servir durant quelques mois : le 24 août 1939, les escadrilles de réserve furent mobilisées et les appareils survivants transférés au sein des Escadrilles Régionales de Chasse (ERC) 3/561 et 4/561 de Saint-Inglevert et Villacoublay. A l'hiver 1939, plusieurs exemplaires sont envoyés en Afrique du Nord, au sein des ERC 572 et 574, toutes deux déployées à Sidi-Ahmed, en Tunisie. En octobre, les ERC 3/561 et 4/561 furent fusionnées et formèrent le GARC (Groupe Aérien Régional de Chasse) II/561, au Havre. Il n'existe aucune mention d'une rencontre d'un avion de ces unités avec un appareil allemand, ce qui est sans doute une bonne chose pour leurs équipages. Le GARC fut finalement transformé sur Bloch MB.151 en décembre et devint le GC III/10 en janvier 1940. Les ultimes avions encore en état de voler après janvier 1940 avaient été versés à des formations d'instruction, et furent détruites au moment de l'Armistice en juin 1940. Aucune commande à l'exportation n'avait été enregistrée, même si des rumeurs faisant état de l'engagement de S.510 dans la guerre civile espagnole, au côté des Républicains, ont été signalées. Au total, 61 exemplaires furent construits. Blériot-SPAD travailla par la suite sur un dérivé, désigné S.710, mais dont l'unique prototype s'écrasa lors de ses essais, tuant son pilote. Le Blériot-SPAD S.510 fut le dernier chasseur biplan et le dernier modèle Blériot-SPAD ayant servi au sein de l'Armée de l'Air. L'entreprise elle-même devait disparaître en 1936, après sa nationalisation par l'Etat.

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/spad_510.htm

