

Avec une précision d'horlogerie – Breguet



Le produit le plus réussi de l'entreprise était le 14e (LATECOERE – besopha – Flickr – Wikipédia)

NOTRE NOM EST UNE MARQUE DÉPOSÉE

■ VIKTOR HORVÁTH

Aujourd'hui, la France, à l'instar de la Grande-Bretagne, est considérée comme un pays mono-entreprise dans l'industrie aérospatiale. Hormis quelques fournisseurs, Dassault domine le marché. Par le passé, de nombreuses entreprises, petites et grandes, se partageaient les commandes de guerre. Pendant près de soixante ans, Breguet en fut une. Bien qu'elle n'ait pas produit de modèle légendaire, elle a néanmoins marqué l'industrie, voire, si l'on veut, a été une véritable machine à fabriquer des avions.

Il fut assemblé à Douai, dans l'usine familiale, où fut ensuite créé l'aéroport de Brayelle. Un an plus tard, il s'aventura en terrain inconnu en commençant la fabrication d'hydravions. 1913-

En 1945, un bâtiment plus grand fut construit à Villacoublay, avec des bureaux, un département expérimental et – comme c'était l'usage à l'époque – une école de pilotage.

autogire (en réalité un quadricoptère à quatre rotors). En 1909, il construisit son premier avion de sa propre fabrication, le Type I, propulsé par un moteur Renault V8 de 60 chevaux, capable d'atteindre une vitesse de 60 km/h. Il fonda la Société anonyme des ateliers d'aviation – ou Breguet Aviation en abrégé – en 1911. Les premiers avions motorisés

Breguet – haute qualité et longue durée de vie (Rama – Wikipédia)



EN GUERRE

Les hangars quasi flambant neufs de Brayelle furent détruits par les troupes allemandes en octobre 1914, mais les travaux se poursuivirent ailleurs. Le premier avion militaire produit par l'usine fut le Breguet 4, un appareil de reconnaissance à hélice. Son moteur radial de 200 chevaux lui permettait d'atteindre une vitesse maximale de 138 km/h. Le biplan Type IV suivant, peu rassurant mais de conception traditionnelle, fut utilisé à la fois par les Britanniques et les Français.

Avec le bombardier Type V, le concepteur est revenu à l'hélice propulsive. Une série de chasseurs d'escorte, équipés d'un canon de 37 mm, a également été construite. Ce type d'appareil, propulsé par un moteur Renault de 220 à 250 ch, a aussi été produit par Michelin sous la désignation BM.5, tandis que les Britanniques l'ont également équipé d'un moteur Rolls-RoyceType 5 de 1916 (Wikipédia)



Ils ont conçu leur propre version. À la fin de la guerre, la version Bre.12, un chasseur de nuit équipé d'un projecteur, est entrée en service.

Un des premiers bombardiers : le XIV Breguet testa ses avions au combat. En 1910, il effectua une mission de reconnaissance à bord d'un Bre.X pendant la bataille de la Marne, ce qui lui valut la Croix de Guerre. C'est alors qu'il comprit la nécessité de moteurs plus puissants pour augmenter la charge utile et l'autonomie. Il conserva longtemps la configuration à hélice propulsive, mais en 1915, la catastrophe du Fokker le poussa à reconsidérer sa position.

À l'époque, il comprit qu'une hélice de remorquage et des mitrailleuses de protection à l'arrière permettraient de résoudre le problème. Le nouveau modèle, l'AV 2, était presque aussi rapide qu'un chasseur. Le commandement voulait imposer des moteurs Hispano-Suiza, mais l'ingénieur insista pour des moteurs Renault, dont le concepteur affirmait qu'ils atteindraient 300 chevaux.

Cet objectif fut atteint, même si, sur la plupart des Dragons, le moteur français à 12 cylindres ne produisait « que » 280 chevaux, mais le nouveau bombardier qui décolla en 1917 était également équipé de moteurs FIAT produits en grande série, qui atteignaient la valeur cible. La Breguet XIV (à partir de 1918, désignation de type 14) fut la première montre produite en série.

L'avion, doté d'une structure métallique au lieu de bois, était un biplan. Tout aussi résistant, il était plus léger, donc plus rapide et plus maniable pour sa taille. Malgré un poids maximal au décollage de 1 565 kg, il atteignait une vitesse de 191 km/h. Il pouvait atteindre une vitesse de 100 km/h, monter à 6 000 m d'altitude et avait une autonomie de 700 km. Il était protégé par une mitrailleuse de 7,7 mm tirant vers l'avant et deux mitrailleuses Lewis de 7,65 mm sur un affût rotatif à l'arrière. Le A.2 était la version de reconnaissance, le B.2 le bombardier. Six autres entreprises ont également construit cet appareil, dont Michelin, qui a aussi conçu les affûts des canons.

Louis Breguet – un ingénieur aux idées innombrables (Agence Meurisse - Wikipédia)

– prit entièrement en charge l'assemblage de la version d'attaque. Le 14e entra en guerre durant l'été 1917 ; il attaqua des usines, des gares et des ponts allemands, et près de 2 millions de kg de bombes furent largués depuis son pont jusqu'à l'armistice. Les États-Unis en achetèrent 600, mais c'est aux pilotes français qu'Ernst Udet dut sauter en parachute de la ville en flammes durant l'été 1918. Le Fokker VII, que même les pilotes de l'époque reconnaissaient comme l'avion de chasse allemand le plus exceptionnel. Le F-14 est considéré par beaucoup comme le meilleur bombardier moyen de la guerre et le plus

Considéré comme le biplace le plus rapide, il n'est pas étonnant que plus de 8 000 exemplaires aient été construits, dont 5 500 pendant la guerre, et que ce type d'appareil soit resté en service actif même lorsque ses contemporains de guerre étaient depuis longtemps tombés en désuétude. Parmi ses innombrables versions, l'avion ambulance 14S a connu un succès particulier. La qualité de sa conception est démontrée par le fait que le service de courrier aérien



Dans les années 1930, des pilotes comme Mermoz et Saint-Exupéry prirent les commandes, et la compagnie aérienne civile l'utilisa sur la ligne Paris-Londres.

UNE EXPÉRIENCE TRAGIQUE

Gustave Eiffel peut sans conteste être qualifié de génie ; ses créations l'ont immortalisé. Il a notamment conçu un avion, un avion de chasse, le Breguet Laboratoire Eiffel. Louis XVI entreprit la construction du prototype, qui devait atteindre une vitesse de 260 km/h. En mars 1918, à la fin du premier vol, le train d'atterrissage se brisa, mais fut bien entendu réparé. Lors du second vol, le lieutenant Jean Sauclière atteignit 250 km/h, mais à l'atterrissage, l'aile heurta le sol, l'avion prit feu et son pilote périt.

APRÈS 1918

Il convient de mentionner un instant le rôle de l'ingénieur en chef fondateur de l'aviation civile, car il a conclu un accord novateur avec trois partenaires tout aussi influents, dont l'impact se fait encore sentir aujourd'hui : en février 1919, il fonde la Compagnie des Messageries Aériennes, avec Louis Blériot, Louis Renault et René Caudron, que nous connaissons aujourd'hui sous le nom d'Air France.

Après la Première Guerre mondiale, les Français ne démantelèrent pas leurs forces aériennes au même rythme que les autres grandes puissances. L'occupation exigeant également des ressources, et la France étant frontalière de l'Allemagne, son aviation demeura importante et performante. Le digne successeur du F-14 fut le F-19, sorti en 1922 ; environ 2 700 exemplaires sortirent des usines et plusieurs forces aériennes parvinrent à les vendre. Sur cet appareil, conçu par l'ingénieur Marcel Vuillerme, les pilotes disposaient, selon la version, d'une puissance de 400 à 600 chevaux grâce à des moteurs V12 et W12. Une version hydravion fut également produite. Louis pouvait rester calme quant au travail de son subordonné, en plus de la planification,

Un véritable bombardier : le 14e (Archives nationales de College Park)



En tant que propriétaire, il a également eu le temps de remporter une médaille de bronze olympique en voile en 1924. Les deux séries de bombardiers, les 410 et 460, s'intégraient bien à l'aviation de chasse française de l'époque, du moins par leur allure peu soignée. L'ingénieur était connu pour privilégier la fonctionnalité à l'esthétique. Son entreprise fabriquant également des mines navales entre les deux guerres, il put utiliser les importants bénéfices pour se développer : des usines furent implantées à Nantes et au Havre, cette dernière profitant de la production tout aussi lucrative d'hydravions. La grande vague de nationalisations des années 1930 épargna l'entreprise, grâce notamment à son alliance avec Latécoère.

PIONNIER DE L'AILE ROTATIVE

Louis Breguet travailla à nouveau sur son idée antérieure dans les années 1930.



Il était enthousiasmé par la solution permettant le décollage à l'arrêt. Au sein d'une nouvelle société, avec le directeur technique René Dorand, il créa le Gyroplane Laboratoire, l'un des tout premiers aéronefs expérimentaux qui, même aujourd'hui, ressemble à un hélicoptère.

Le Breguet 16 était une version agrandie du 14 – représenté sur cette photo de 1924 avec les armoiries portugaises. (Musée de l'air et de l'espace de San Diego)

Le pilote était assis entre les tubes d'acier du châssis, avec le moteur radial Hispano Suiza de 240 chevaux et le réservoir de carburant derrière lui. Le train d'atterrissage était positionné de manière à empêcher tout renversement. Le levage de la structure était confié à un système de rotor coaxial.

Le prototype du Bréguet-Dorand 1933- Sa construction s'acheva en 1935. Un accident ralentit également les essais, et le premier vol eut finalement lieu durant l'été 1935. En décembre, l'hélicoptère effectua un circuit fermé de 500 mètres sous le commandement de Maurice Claisse, et l'automne suivant, il atteignit une altitude de près de 160 mètres et parcourut 44 km en un peu plus d'une heure. Sa vitesse maximale était de 120 km/h. Après un atterrissage d'urgence en 1939, les essais furent interrompus par la guerre, et en 1943

Gyroplane Laboratoire – hélicoptère de 1935 (wikipedia)

et le bombardement allié de Villacoublay détruisit le seul avion construit.

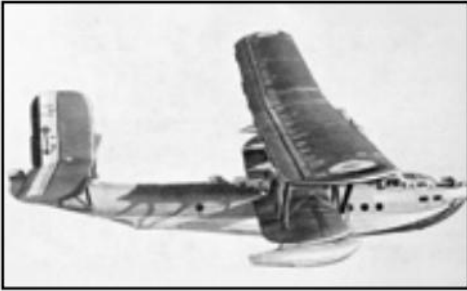
RETOUR À LA MER

Les traversées océaniques n'étaient pas encore conquises par les navires à vapeur. Cependant, les passagers fortunés se détournaient déjà des paquebots transatlantiques. Rejoindre le Nouveau Monde en un jour ou deux dans un confort luxueux était aussi prestigieux que de passer une semaine à siroter du champagne bercé par le clapotis des vagues. La vitesse devenait synonyme de luxe. Le marché des hydravions et des grands hydravions à coque était en plein essor, et Breguet ne pouvait rester à l'écart. Ceci lui ouvrit une nouvelle opportunité commerciale : les flottes avaient besoin d'avions de reconnaissance à long rayon d'action.

L'avion 521 a été achevé avec une assistance étrangère en 1933. Les Français ont développé le S.8/2 de la société britannique Short, qui avait de l'expérience dans l'industrie.



Ils poursuivirent leur production. Trente-sept biplans à structure métallique de 35 mètres d'envergure et 20,5 mètres de long furent construits après 1935, et cinq escadrilles d'avions de reconnaissance navale furent déployées. Cet amphibie trimoteur de 16 tonnes avait une autonomie de 2 100 km, suffisante pour les missions en haute mer, emportait des bombes en suspension externe et était protégé par cinq mitrailleuses. Ce type d'appareil était encore en service en 1940.



Le premier grand hydravion fut le 521 (Le Pontentiel) Aérien Mondial, 1936)

Les Allemands en exploitaient une douzaine à Berre, dans le sud de la France, et à Karouba, en Tunisie, les utilisant dans des opérations de sauvetage en mer. Le 730 était déjà un véritable géant avec une envergure de 40 mètres et une longueur de 24 mètres. Le prototype décolla du Havre en 1938, mais fut victime d'un accident lors des essais.

Le G.111 n'a généré aucun profit pour l'entreprise (Stéphane Gallay – Wikipédia).



La flotte commanda quatre appareils dans un premier temps, puis d'autres lorsque la guerre fut déclarée, mais aucun n'était achevé au moment de l'occupation allemande. Entre-temps, l'usine racheta son concurrent, le Latécoère, qui avait jusqu'alors fait référence en matière d'hydravions français. Huit des 730 construits ultérieurement furent détruits lors d'un bombardement de l'usine. Après la guerre, quatre prototypes furent achevés et la marine conserva en service ces appareils quadrimoteurs d'une autonomie de 2 500 km jusqu'en 1954. Ces avions de transport furent baptisés Vega, Sirius, Altaïr et Bellatrix, les deux derniers volant sous la désignation 731 après modernisation.

PAS TRÈS GENTIL,

MAIS EFFICACE

– ÇA AURAIT PU ÊTRE

Au début de la Seconde Guerre mondiale, les Français disposaient d'un avion de chasse polyvalent : le Bf 110. Adapté au bombardement léger et à la reconnaissance, il était également conçu comme chasseur lourd, bien qu'il n'ait jamais été construit. L'Hispano-Suiza 14

Le 730 était encore en service dans les années 1950 (L'Aéronautique)

Ses moteurs cylindriques à allumage commandé de 700 à 745 ch étaient installés légèrement en retrait du fuselage, une solution permettant de pallier la panne d'un moteur en cas d'avarie. Deux mitrailleuses de 20 mm étaient installées à l'avant et une mitrailleuse de 7,5 mm assurait la défense aérienne à l'arrière. Le prototype, désigné 690, effectua son premier vol en mars 1938, et les troupes furent rejointes par les versions de série 691, 693 et 695, cette dernière étant équipée de moteurs Gnome-Rhône et d'un armement modifié. 211 exemplaires de cet avion d'attaque relativement petit, emportant 400 kg d'armement, furent construits. Sa vitesse de 492 km/h ne lui offrait pas une protection suffisante contre la défense aérienne allemande ni contre les Messerschmitt. Durant la Blitzkrieg, 104 appareils furent perdus, soit près de la moitié des équipages.

VERTICALEMENT À NOUVEAU

Breguet a tenté pour la troisième fois de pénétrer le marché des hélicoptères. Dorand était de nouveau son partenaire, cette fois-ci



Chez SFG, ils ont conservé la configuration coaxiale. L'hélicoptère G.11E était conçu comme un appareil moderne pour le transport de passagers, doté d'un carénage et de gouvernes profilés. Après le premier vol en 1949, il fut décidé d'augmenter la puissance grâce au nouveau moteur P&W Wasp Junior de 450 chevaux, qui propulsait sans difficulté la structure d'une tonne et demie. En 1951, il effectua son premier vol sous la désignation G.111, mais une année d'essais épuisa les réserves et la société fit faillite. L'hélicoptère, capable d'atteindre 240 km/h, demeura ainsi une simple curiosité de l'histoire de l'aviation.

LES CINQUANTE ANS

À partir de 1951, un site au sein de l'OTAN fut mis à la disposition de l'US Air Force : une base de réparation et de maintenance à Châteauro-ux-Déols. Le fondateur, Louis

Breguet Alizé – la marinière persévérante (wikipedia)



Breguet décéda en 1955 à l'âge de 75 ans et Sylvain Floirat prit la direction de l'entreprise. Le bâtiment de l'usine de Biscarosse s'effondra sous le poids de la neige durant l'hiver 1956 et, le marché des hydravions ayant quasiment disparu, ce département fut liquidé. Cependant, les autres usines disposaient de capacités de production suffisantes pour permettre le recrutement de spécialistes externes. Les avions expérimentaux à turboréacteur de René Leduc furent assemblés de 1947 à 1958.

Le Leduc 0.21 a également été construit par cette entreprise (Alainh31 – Wikipédia).

Les essais à grande vitesse des Leduc 0.10, 0.21 et 0.22 étaient en cours. Le succès de la décennie fut incontestablement l'Alizé (dont le nom signifie « alizé »). Bien que seulement 89 exemplaires aient été construits, il mérite un article à part entière compte tenu de son importance.

ANCÊTRES FRANÇAIS

YANKEE AVEC PETITS-ENFANTS

Dans les années 1950, le besoin de capacités ADAC (décollage et atterrissage courts) se fit également sentir pour les avions de transport. Breguet obtint le contrat et le gouvernement prit en charge un quart des coûts de développement d'un nouvel avion de transport moyen. Le prototype 940

Livré en 1967, il reçut immédiatement une mission spéciale, quoique non militaire : photographier les 24 Heures du Mans, il fallait fournir un véhicule capable de maintenir une vitesse de 300 km/h dans les lignes droites principales.

à un rythme horaire que les hélicoptères n'étaient pas encore capables d'atteindre. Les avions de transport de fret, restés inégalés depuis, n'ont été en service que pendant sept ans, jusqu'en 1974. Lors d'une tournée de démonstration aux États-Unis, le prototype s'écrasa. Le pilote, à l'atterrissage, inversa le sens de rotation des hélices. La réparation fut effectuée chez McDonnell et, à cette époque (ou même avant), la direction de la société américaine décida de commercialiser l'appareil. Malgré le refus de la NASA et de l'armée de l'homologuer, une tentative fut menée sous la désignation 188 (puis 188E et 210).



Conçue pour la vitesse : la 1100

(Marine américaine)

Ils souhaitaient occuper un créneau sur le marché des avions ADAC (à décollage et atterrissage courts). Ils pensaient que dans les très grandes métropoles, il serait possible de transporter des passagers depuis les grands aéroports de périphérie jusqu'aux centres-villes. Le concept de l'aile soufflée aurait pu leur fournir une source d'inspiration suffisante, mais finalement, aucune commande ne fut passée. Cependant, le savoir-faire resta à l'étranger et, après la fusion, McDonnell Douglas mit à profit toute cette expérience pour concevoir le YC-15A, doté d'un système de volets soufflés externes (EBF).

TAON – LE BÖGÖLY

Le Br.1001 était un prototype d'avion de chasse léger, intégré au programme d'avion de chasse tactique léger de l'OTAN, mais inférieur au FIAT G.91. Son nom fut choisi en conséquence ; l'organisation militaire est OTAN en français, anagramme de Taon.

La mission d'Atlantic était de détecter les sous-marins soviétiques. (Adrian Pingstone - wikipedia)



Sa principale mission était de fournir un grand nombre de MiG-17 et de Su-7, qui avaient été commandés pour entrer en service dans le Pacte de Varsovie à cette époque. aurait compensé les pertes. 1957- Il a effectué son premier vol en 1991 et a établi un record de vitesse dès sa première année, atteignant 1 075 km/h à une altitude de 7 620 mètres. Cependant, l'armement du chasseur, dont la masse maximale au décollage était de cinq tonnes et demie, était insuffisant : quatre mitrailleuses et une charge de bombes de 500 kg étaient inadéquates, et aucune commande ne fut passée. De plus, le Br. 1100 bimoteur, développé en parallèle, connut également un échec : la marine commanda plutôt le Dassault Étendard (prononcé « étandár »), son concurrent, et l'unique prototype du Breguet servit par la suite aux essais du système Jaguar.

LE DERNIER GRAND LANCER

En 1959, la société acquit 13 hectares de terrain près de Toulouse, à Colomiers, aux abords de l'aéroport de Blagnac. Une nouvelle usine de 3 100 mètres carrés y fut construite pour l'assemblage de l'Atlantic. Cet avion bimoteur, qui effectua son premier vol en 1961, devint un classique et, bien que seulement 115 exemplaires aient été construits, il acquit une renommée et une popularité mondiales. Son histoire mériterait un article à part entière, et il demeure l'emblème de la société.

MARIÉE FRANÇAISE

En 1966, Breguet participa comme sous-traitant aux programmes SEPECAT Jaguar puis Alpha Jet. Ce fut la fin de son histoire. Comme en Angleterre, un géant industriel était né. Marcel Dassault annexa l'entreprise à son empire, mais elle continua d'afficher son nom légendaire : jusqu'en 1990, le plus grand constructeur aéronautique français était officiellement Avions Marcel Dassault – Breguet Aviationra (AMD-BA), date à laquelle il abandonna la notoriété liée au nom de la famille horlogère.

Ils auraient pu en rester là, car l'œuvre de toute une vie de Louis mérite d'être reconnue. Il a mis son talent d'ingénieur à l'épreuve dans toutes les branches de l'aviation, et bien qu'il ne soit pas devenu un leader du marché ni n'ait conçu d'avions légendaires, il a été reconnu pour sa qualité et sa fiabilité pendant six décennies. Aujourd'hui, son nom ne se retrouve plus que sur des montres-bracelets valant des millions .

MILLENNIUM

HIVATALOS MÁRKASZERVIZ

MONTBLANC CERTINA

ORIS LONGINES

CHRONOSWISS

FORTIS

FREDERIQUE CONSTANT

MIRSCH MIDO

POLICE

TISSOT

MILLENNIUM ÓRASZERVIZ NYITVATARTÁSA:

Hétfő:	09–17 óráig
Kedd:	09–17 óráig
Szerda:	09–17 óráig
Csütörtök:	09–18 óráig
Péntek:	09–16 óráig
Szombat-Vasárnap:	ZÁRVA

1052 Budapest, Váci utca 19-21. (Millennium Center)
Telefon: 06-1 341-1042
E-mail: millennium@wdbservice.hu