

# J'ai visité le musée de l'Air et de l'Espace : le Breguet XIV

## → Le Breguet XIV



Le Breguet XIV du Musée (Photo A.A.M.A)

Il y avait déjà bien longtemps que notre visite du Musée n'avait pas conduit nos pas dans la Grande Galerie où beaucoup de présentations ont changé de place. Aujourd'hui, c'est du Breguet XIV dont je voudrais vous entretenir. Lui, par contre, profitant de l'exposition consacrée à la guerre 1914-1918, est toujours placé au même endroit, tout au fond de la pièce où, avec son compère, le De Havilland DH9, frère d'armes britannique des derniers affrontements de la Grande Guerre, ils représentent l'aviation de bombardement et de reconnaissance de cette époque.



Le Breguet XIV du Musée, remarquer le tuyau d'échappement en forme de corne de rhinocéros sur le dessus du capot moteur. Au plafond, on distingue le DH 9. (Photo A.A.M.A)

Pour ceux qui sont friands de détails sur la genèse de l'appareil, je leur conseille de se reporter aux Pégase numéros 70 et 71 des mois de juillet et octobre 1993 ; ils y découvriront un article très documenté écrit par Jean Devaux et Michel Marani. Il n'est, bien

sûr, pas question de reprendre ce qu'ils nous ont présenté, mais, nous chercherons à mettre en évidence ce qui nous semble le plus marquant dans leur récit et à aborder certains aspects opérationnels des tâches qui ont été confiées à cet appareil, pendant et après la guerre.



Les mécaniciens tendent à l'équipage, une caméra à grande focale. (Photo A.A.M.A)



Les postes d'équipage, remarquer la tourelle avec deux mitrailleuses. (Photo A.A.M.A)

Que savons-nous de l'aéronautique militaire en 1914 ? Je vous en avais donné les détails dans le pégase numéro 127 de décembre 2007. Au tout début des hostilités, l'armée française dispose de 134 avions de firmes et de types différents. Après la bataille de la Marne qui met en évidence l'intérêt de l'observation aérienne, si les commandes d'avions augmentent dans de très larges proportions, il est décidé d'en limiter la construction à quatre types d'appareils : les Caudron G3 (et son extension le G4) pour l'observation et le réglage d'artillerie, le Maurice Farman 7 pour la reconnaissance, le Morane Parasol pour la chasse et enfin, le Voisin LAS pour le bombardement.

La Section Technique de l'Aéronautique (STAé) va imposer aux différents constructeurs d'avions la fabrication d'un de ces quatre types d'appareils. Pour faciliter la tâche des observateurs en offrant une cabine libre à l'avant, la priorité est donnée aux avions à moteur arrière. C'est pourquoi les usines Breguet se voient confier la réalisation d'appareils Voisin à moteur propulsif arrière, alors que Louis Breguet, avec son avion biplan RU1 construit en 1911, préconisait déjà le moteur tractif placé sur l'avant de



MA 1173 : Avion Breguet 1 bis.

l'appareil. Par ailleurs, la firme Michelin, par simple élan patriotique décide d'offrir à la France, 100 bombardiers. Pour leur construction, elle s'appuie sur un avion Breguet construit avant la guerre, le BU3 qui deviendra le « Breguet-Michelin I » et qui donnera lieu à des modifications ultérieures.

Hélas, dans le courant de l'année 1915, il se confirme que ces avions, tant Voisin que Breguet-Michelin sont lents, peu maniables et particulièrement vulnérables aux défenses adverses. D'autre



MA 41069 : Un appareil de type SN.

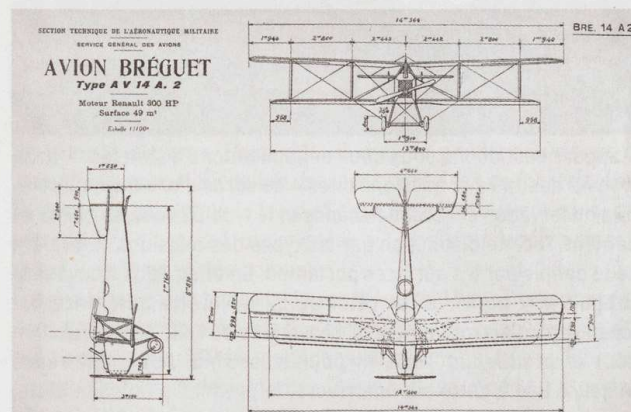
part, le seul moteur puissant disponible, le Salmson P9 (Canton-Unné) de 120 chevaux se révèle d'une fiabilité plus que douteuse. Au début de 1916, la bataille de Verdun qui met en évidence la nécessité de disposer d'une aviation de chasse puissante, fait passer au second plan les recherches en matière d'avions d'observation et de bombardement. Je passe donc sur les essais plus ou moins fructueux réalisés à ce sujet par les diverses firmes aéronautiques ; ils semblaient tous assez mal adaptés à l'avion dit « de corps d'armée » qu'attendait l'Etat Major. Pour pallier ce manque d'innovations marquantes dans ces domaines, la France se tourne alors vers son allié britannique et se propose de construire sous licence un excellent appareil : le Sopwith « one and half Strutter ».



MA 39977 : Un Sopwith

Equipé d'un moteur rotatif Clerget de 130 ch, placé à l'avant, il est à la fois rapide et simple, bien qu'un peu limité en capacité d'emport de bombes. Construit pour nos armées, à environ 4.000 exemplaires, il arrive sur le front vers le mois de novembre 1916. Pendant ce temps, la S.T.Aé, placée sous les ordres du lieutenant colonel Dorand, fait dessiner par l'ingénieur Lepère l'avion tel qu'elle le conçoit et le propose aux firmes pour en assurer la fabrication. Etudié autour d'un moteur Renault V8 à refroidissement par eau, développant 180 ch et disponible en grand nombre, il prend le nom de « AR » [sans doute pour « Avant-Renault »]. Il sera produit à 750 exemplaires et arrive en escadrille sur le front en avril 1917.

C'est à partir des spécifications imposées pour le AR que Louis Breguet réalise un appareil de sa propre conception : le Breguet AV qui deviendra, après quelques mises au point, le fameux Breguet XIV dont nous allons parler. L'appareil fait son premier essai le 21 novembre 1916 aux mains de Louis Breguet, lui-même.



Plan 3 vues du Breguet XIV A2.

La tâche de fabriquer un moteur qui soit bien adapté à la nouvelle cellule est confiée à Louis Renault. Il ne va pas se perdre dans les détails. Depuis avant la guerre, la France dispose du moteur Mercedes qui développe 100 ch avec six cylindres en ligne. C'est un excellent moteur qui présente de bonnes possibilités de développement (la qualité allemande, bien sûr). Louis Renault, en couplant deux moteurs Mercedes sur le même vilebrequin, en fait un V12 de 200 ch. Plus tard, après d'autres perfectionnements, par adjonction d'un compresseur au rapport 4,25/1, la puissance est portée à 275 ch, puis à plus de 300 ch en augmentant le taux de compression. Le Breguet XIV a trouvé le moteur<sup>(1)</sup> qui sera un élément déterminant de ses succès.

Monomoteur à hélice tractrice avant, doté d'un moteur Renault de 300 ch, le Breguet XIV, tel qu'il apparaît en 1917 est un avion biplan. Le plan supérieur est en retrait de 152 mm par rapport au plan inférieur. L'aile haute, large de 2,00 m, présente un léger dièdre positif et l'aile basse, large de 1,53 m, est plate. Les deux plans ont une flèche de 4%. Les ailerons, longs de 3,70 m et larges de 0,83 m, sont fixés sur l'aile supérieure. Le tuyau d'échappement apparaît comme une corne dressée au centre du capot moteur. La dérive arrière, superposée au fuselage et sur laquelle est fixé le gouvernail de direction mesure 1,45 m ; elle a la forme d'un triangle rectangle à l'extrémité arrondie.

L'avion est de construction mixte comportant une ossature métallique en acier et duralumin. La voilure comprend, pour

chacun des plans, deux longerons en tubes de duralumin et les nervures sont en contreplaqué. Les ailes et le fuselage sont recouverts de toile de lin. Le radiateur rectangulaire est placé devant le moteur. Les réservoirs d'essence d'une capacité de 270 litres sont placés entre la cabine pilote et le moteur. Outre l'huile contenue dans le carter moteur, l'avion dispose d'un réservoir auxiliaire d'huile de 15 litres.

Le Breguet XIV est un biplace, le pilote est à l'avant et l'observateur à la fois bombardier ou mitrailleur occupe la place arrière.



MA 13494 : Un Breguet XIV B2. Remarquer les volets en position basse et le panneau transparent au niveau de la cabine du bombardier.

L'appareil est donné sous deux dénominations distinctes. Il y a le type A2 destiné aux missions dites « de corps d'armée », c'est-à-dire observation et reconnaissance et le type B2 voué au bombardement. A cette distinction par les types des missions, je préfère celle définie par les surfaces portantes. En effet, nous trouvons le Breguet XIV de 49 m<sup>2</sup> et celui de 52 m<sup>2</sup>. Cette différence est obtenue par l'accroissement de l'envergure de l'aile basse ; 12,40 m pour le premier et 13,66 m pour le second. Autre différence majeure liée à cette aile inférieure, le premier a une aile plate,



Les réservoirs d'essence sont situés immédiatement derrière le moteur.

indéformable, tandis que le second, dans le but de faire décoller des charges plus importantes, dispose de volets de courbure automatiques. Ces volets qui se déploient sur toute la largeur de l'aile, sont attachés par 12 sandows en caoutchouc ; ils sont en position basse tant que l'appareil n'a pas atteint une vitesse comprise entre 100 et 110 km/h ; passée cette vitesse, le vent relatif les remet en position haute et l'avion retrouve un profil normal. Si la totalité des Breguet XIV B2 sont équipés de ce dispositif et que la majorité des A2 sont du type 49 m<sup>2</sup>, on peut trouver aussi des A2 qui sont du type 52 m<sup>2</sup>. Remarquons, en passant, que le B2 dispose sur les côtés du fuselage, de panneaux transparents destinés à éclairer le viseur de bombardement.



MA 37716 : le montage d'une caméra de focale 50 centimètres.

**Ces distinguos étant bien établis, les caractéristiques du Breguet XIV sont les suivantes :**

- Longueur : 9,00 m.
- Envergure : 14,364 m (avec ailerons compensés : 14,860 m)
- Envergure du stabilisateur arrière : 4,60 m.
- Surface portante : 49 ou 52 m<sup>2</sup>.
- Poids à vide : 981 ou 1042 kg <sup>(2)</sup>.
- Autonomie : voisine de 4 heures 30.
- Vitesse : 179 km/h à 2.000m.
- Plafond : 6.000 m.
- Armement : une mitrailleuse Vickers synchronisée tirant dans l'axe et deux mitrailleuses Lewis montées sur tourelle pour la défense arrière.
- Bombes : jusqu'à 32 bombes de huit kilos sur le Breguet B2.
- Appareil photo à longue focale placé entre les deux cabines et manœuvré par l'observateur des Breguet A2.

Le prototype du B2 vole en avril 1917 et la production des deux types devient effective pendant l'été 1917. Au début de 1918, les Breguet XIV équipent 71 escadrilles à 15 avions. Quelques 6.000 appareils auront été construits avant l'armistice, pour une production totale de 8.000 appareils.

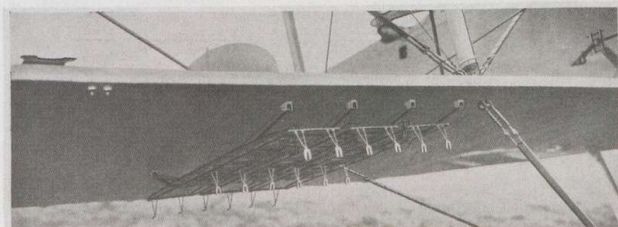
L'adoption du turbocompresseur Rateau qui ne sera pas effective avant la fin des hostilités, fait passer la puissance du moteur à 450 ch, améliorant ainsi considérablement les performances des appareils (215 km/h à 5.000 m, le 13 août 1919). Le système des volets automatiques est alors abandonné et, pour améliorer la stabilité, on adopte des ailerons dits « compensés » qui débordent de l'extrémité de l'aile.



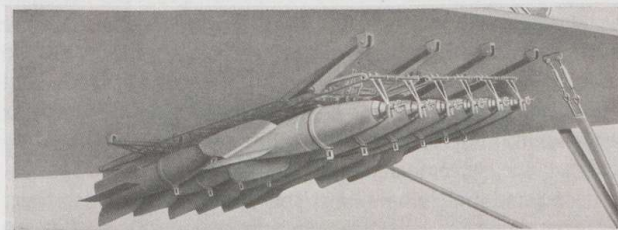
MSC 13850 : Un Breguet XIV à moteur Renault avec un compresseur Rateau. Remarquer que le tuyau d'échappement n'a plus la même forme.

On ne peut pas aborder le chapitre du bombardement sans se pencher sur l'action des usines Michelin. Nous avons déjà évoqué la construction des 100 premiers « Breguet-Michelin » dont le premier exemplaire est réceptionné à Villacoublay le 4 juin 1915, déjà par Louis Breguet lui-même. Mais, à ce cadeau à la nation est associé l'offre de fabriquer : « à prix coûtant » tous les avions qui leur seraient commandés ; il y aura les BM I et les BM II (ou BLM) équipés d'un moteur Renault, puis, enfin, les BM IV issus du concours « SN <sup>[3]</sup> » d'octobre 1915.

#### AMÉNAGEMENTS



Avion type XIV. — Vue du Lance-bombes amovible, coté droit



Avion type XIV. — Un Lance-bombes amovible, équipé avec 12 bombes de 10 kilos

Les lance-bombes qui sont montés sur les Breguet XIV.

A partir de 1917, elles vont se consacrer à la fabrication des bombardiers B2.

Après l'armistice, elles reprendront leur activité première de constructeur de pneumatiques.

Mais, l'action de la firme Michelin ne va pas se limiter à la simple fabrication des avions. Sans attendre que le premier appareil sorte



S.T.Aé 0216 : Un avion Breguet-Michelin IV.

des chaînes, elle se lance dans l'étude et la fabrication de lance-bombes ainsi que de bombes dotées d'ailettes stabilisatrices, qui seront construites à partir des obus de 115, 90 ou 75 mm. Ultérieurement des bombes de 50 kg et des bombes éclairantes seront également mises au point.

Les lance-bombes sont constitués de deux châssis comportant chacun 20 bombes. Pour éviter un déséquilibre dans la répartition des charges, un déclencheur automatique répartit le largage des bombes alternativement à droite et à gauche.

Plus exceptionnel, en contradiction avec les idées de l'Etat-major qui n'envisageait, pour des raisons de précision, que des bombardements en piqué, Michelin défend la doctrine des « traînées de bombes » réalisées en vol horizontal par un nombre important d'avions. Pour cela, il met au point un « viseur de bombardement » qui donne des visées précises en fonction de la vitesse des avions, de la force et de la direction du vent, ainsi que de l'altitude du raid. L'observateur est ainsi apte à déterminer le « top » de largage des bombes.

Pour démontrer la justesse de ses théories, Michelin aménage un terrain d'aviation à Aulnat<sup>[4]</sup>. Pour pallier les inconvénients dus aux aléas de la météo, on y construira une piste de 400 m en béton. Ce terrain devient ainsi le premier au monde à être doté d'une piste en dur.

Enfin, il met sur pied une école de bombardement. Les élèves s'entraînent sur un simulateur perfectionné où la vitesse de l'avion est représentée par le défilement d'un tapis roulant. Exécuté depuis une estrade surplombant ce tapis roulant, le tir est matérialisé par le déclenchement de petites bombes de plomb qui se plantent sur le tapis, permettant ainsi de juger de la qualité des résultats. L'entraînement en vol se déroule à partir du terrain d'Aulnat sur le champ de tir de Malinrat situé à proximité. Les élèves sont tantôt pilotes, tantôt observateurs. Les missions se font d'abord par avion isolé, puis par vol de groupe.

Les résultats de l'école de bombardement sont si probants que c'est à Aulnat que les Américains viendront entraîner les équipages de leur aviation naissante.

**Quel va être l'emploi de nos Breguet XIV ?** L'incontournable livre sur l'Histoire de l'Aviation Militaire Française des généraux Christienne et Lissarrague ainsi qu'un article de Patrick Facon, paru dans le Fana de l'Aviation de novembre 1998 nous renseignent sur l'évolution de l'organisation des unités aériennes.

En 1917, la Russie se retire du conflit ; sur le front de l'ouest on s'attend à une reprise des offensives allemandes dès le printemps de 1918 afin d'obtenir des résultats déterminants entraînant la



MA 2625 : Le général Duval.

victoire avant que les Etats-Unis, entrés dans le conflit le 6 avril 1917, aient atteint un bon niveau de préparation.

Le général Pétain qui a découvert dans les combats de Verdun, tout l'intérêt de l'aviation, vient de remplacer le général Nivelle comme Chef d'Etat-major des armées françaises. Il s'attache les services du colonel (bientôt général) Duval qui prend le commandement du Service Aéronautique aux Armées, rattaché au Grand Quartier Général. Ce dernier a toute la confiance de Pétain dont il partage les idées sur l'organisation des forces aériennes. La période qui coïncide, à la fois, avec l'arrivée des Breguet XIV dans les unités du front et avec la faible activité aérienne de l'hiver 1917 - 1918 va être mise à profit pour organiser et codifier l'emploi de l'aviation de combat. Le premier « règlement de manœuvre » sort le 2 mars 1918. L'aviation de chasse est divisée en deux parties. La première composée de groupes dits « indépendants » est réservée à la protection des avions d'observation des commandants d'armées. La seconde est mise à la disposition du G.Q.G dans un ensemble dit : « d'unités réservées », pour la réalisation d'actions offensives d'envergure, en coopération étroite avec les unités de bombardement.

Dans un premier temps, l'aviation réservée du Groupe d'Armées Nord (G.A.N) est organisée en trois « Groupements » qui prennent le nom de leur chef ; deux de jour ; les groupements Ménard et Féquant, qui mettent en œuvre presque exclusivement des Breguet XIV, et un de nuit (il y en aura bientôt un autre) qui utilise les appareils des autres types. Les groupements de jour sont composés de trois « groupements de combat » qui vont devenir des escadres. Chaque escadre comprend trois groupes de chasse à quatre escadrilles de 15 avions et trois groupes de bombardement à trois escadrilles, chacune mettant également en œuvre, 15 avions.

A partir du 14 mai 1918, le général Duval crée la 1<sup>ère</sup> Division Aérienne dont il prend, lui-même le commandement. Pour marquer la pérennité de cette organisation, les « Groupements » perdent le nom de leur chef pour devenir des « Brigades » avec des numéros.

Pour mener les combats qui aboutiront à l'armistice, le Haut Commandement dispose maintenant, en permanence, d'une force mobile qui peut être engagée, avec des délais d'intervention très courts, d'une extrémité à l'autre du front, pour des actions de masse.



MA 6469 : Un vol de groupe de Breguet XIV

Le temps des « As » qui se mesuraient à l'ennemi, à titre individuel, dans des duels homériques et glorieux est bien fini. Les ordres précisent que les avions de combat devront se consacrer en toute priorité à assurer la sécurité des avions qu'ils ont à protéger, que ce soit des avions d'observation à cause de la primauté du renseignement ou des bombardiers à cause de la

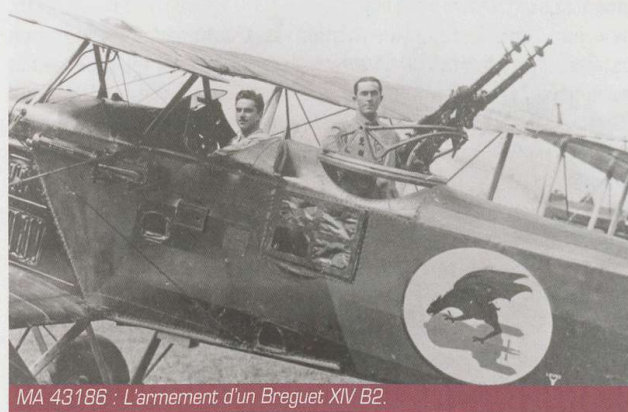
primauté de l'intervention. Aujourd'hui encore un des principes du règlement d'emploi de l'aviation de chasse est la « *poursuite d'un objectif unique* ». Il indique aux chasseurs qu'ils ne doivent pas se laisser distraire de leur mission, quelles que soient les circonstances, pour ne pas disperser leurs forces.



MA 41770 : Un Caudron R.IX.



MA 8140 : Un SPAD 13.



MA 43186 : L'armement d'un Breguet XIV B2.

Les unités d'observation ont bien changé depuis l'avion de la Marne. Adaptées aux armées ou corps d'armées, elles survolent les lignes sur une profondeur de 30 km, environ. D'abord réservé sur la crédibilité du renseignement aérien, le général Mangin voulait « voir du boche ». C'est pourquoi les appareils vont s'équiper d'appareils photos à grande focale pour ramener aux généraux commandants d'armées des renseignements qui ne souffrent aucune contestation. Ils rendent compte, en temps réel du déroulement de la bataille et peuvent avoir un impact direct sur la poursuite des opérations. On cite l'exemple d'une offensive qui a été décommandée parce que les avions ont constaté et signalé immédiatement que la préparation d'artillerie n'avait eu qu'un effet négligeable sur les lignes de défense allemandes qui étaient toujours intactes. Rétrospectivement et devant la similitude des situations, on ne peut s'empêcher de penser que l'utilisation judicieuse des observations aériennes aurait pu, en ce jour maudit du 16 avril 1917, faire annuler l'opération désastreuse du « Chemin des Dames » ... Mais, on ne refait pas l'Histoire et les Breguet XIV n'étaient pas encore opérationnels.

On doit aussi à l'action du capitaine Paul-Louis Weiller la constitution d'unités de reconnaissance stratégique qui photographient les arrières du front sur une profondeur de 100 km. Tous les jours où la météo le permet, en volant à des altitudes de 4 à 5.000 m, en prenant des photos qui se recourent partiellement, elles mettent à jour la cartographie du champ de bataille<sup>[5]</sup>. Elles renseignent le G.Q.G sur les intentions de l'ennemi en photographiant des itinéraires, des mouvements et des concentrations de troupes ou de matériel. C'est ainsi qu'on s'est aperçu que lorsqu'ils préparaient une attaque, les Allemands installaient d'abord des hôpitaux. Cela donne au Commandement un délai pouvant aller jusqu'à un mois, alors que l'exploitation des patrouilles et les interrogatoires de prisonniers donnaient un préavis qui ne dépassait guère les 24 heures.

Le bombardement, quant à lui, intervient maintenant par plusieurs dizaines, sinon centaines d'appareils protégés par des myriades de chasseurs monoplaces SPAD en protection haute ou des triplaces Caudron R XI, fortement armés, en protection rapprochée.

Citons quelques exemples des interventions en 1918. Le 21 mars, les Allemands lancent une offensive en Picardie ; dès que les conditions météo le permettent, le 27 mars, les Breguet XIV interviennent par groupes de 80 avions sur les rassemblements de troupes ennemies. L'offensive est suffisamment freinée pour permettre aux renforts d'arriver et, le 4 avril, Ludendorff suspend son attaque.

Le 4 juin, une forte concentration de troupes allemandes est signalée dans le ravin de Savière, à l'est de la forêt de Villers-Cotterêts, à l'abri des tirs d'artillerie. Le général Duval fait intervenir 120 bombardiers. Conduits par le commandant Vuillemin ils larguent 7.000 bombes sur cet objectif. L'assaut allemand n'aura pas lieu.

Lors de la dernière offensive de l'armée allemande en juillet, les ponts sur la Marne sont bombardés en permanence par les Breguet XIV de deux escadres, transformant ce secteur, aux dires des prisonniers allemands, en véritable enfer. Le 15 juillet, pas moins de 45 tonnes de bombes de 10 ou 20 kg auront été larguées sur ces objectifs.

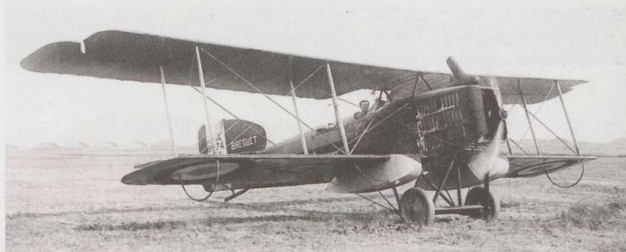
A partir de l'été 1918, chaque offensive alliée est appuyée par une force aérienne mettant en œuvre jusqu'à 500 appareils.

Début septembre, la 1<sup>ière</sup> Division aérienne participe à la réduction du saillant de Saint-Mihiel, première manœuvre d'envergure confiée aux Américains. Le général Mitchell qui commandait l'aviation disposait de 1.500 appareils dont 900 français. Les avions seront engagés dès le premier jour de la bataille et le général Pershing, commandant en chef des forces américaines adressera, à l'issue des combats, une chaleureuse lettre de remerciements au commandement français de cette grande unité pour la participation déterminante de ses appareils dans le déroulement de la bataille.

Dans son livre : « L'Allemagne et la guerre de l'air » paru en 1923, le général Von Hoepfner qui commandait l'aviation allemande en 1918 raconte : « *L'ennemi attaquait simultanément sur presque tout le front...Partout nous étions en état d'infériorité numérique* ».

Enfin, c'est le lieutenant Minier qui pilotait un Breguet XIV de l'escadrille Br 35, qui est allé chercher, sur le terrain de Tergnier, le capitaine allemand Von Geyer, porteur de la convention d'armistice.

La Grande Guerre finie, des Breguet XIV vont être extraits des surplus militaires pour jouer un rôle dans des missions pacifiques. Dès le début de l'année 1919, Louis Breguet crée la Compagnie des Messageries Aériennes ; elle comprend, dans son conseil d'administration tous les grands constructeurs de l'époque. Elle sera la première à utiliser les Breguet XIV (A2 ou B2) pour le transport aérien régulier. Les services postaux commencèrent entre Paris et Lille au mois d'avril pour être prolongés vers Bruxelles, en août 1919. Ultérieurement, il y eut aussi un service Paris-Londres. Dans un premier temps, les appareils utilisés étaient en tout points semblables aux versions militaires auxquelles on avait simplement retiré leur armement. Le courrier prenait place dans la cabine arrière, quand il n'y avait pas un passager, ou dans deux petits caissons fuselés placés sous la voilure inférieure. Tel quel le confort offert aux clients éventuels s'est vite révélé trop médiocre. Des modifications de la cellule vont permettre d'emporter dans de meilleures conditions, un nombre plus conséquent de personnes. Ce seront des Breguet XIV de type T, et, à partir de 1921, des T bis. Dans ces versions, l'habitacle avant à ciel ouvert disparaît, le pilotage se faisant alors depuis la place arrière. Il est remplacé par une cabine fermée pouvant contenir deux à quatre sièges. Cette cabine est dotée de fenêtres ou hublots de différentes dimensions. Les appareils prendront alors les noms de « Berline Breguet », « Limousine Breguet », « Breguet Salon » (réservés aux passagers) ou « Breguet Fourgon » (réservé au fret). Petit problème qu'il a fallu résoudre : cette cabine empiétait sur le volume où se trouvaient les réservoirs d'essence ; ceux-ci ont alors été transférés dans deux petits cylindres profilés accrochés sous chacun des plans supérieurs. Cela dit, un voyage effectué, certes à l'abri du vent, mais placé juste en arrière du moteur devait mettre en évidence des nuisances de chaleur, d'odeurs et de bruit qui devaient rapidement devenir pénibles.



M.A.E : Un Breguet XIV du service postal. Remarquer les containers sous les ailes basses et les ailerons dits « compensés »



MA 28562 : Un Breguet XIV T. Remarquer les réservoirs d'essence sous les ailes hautes et la présence d'une seule cabine.

Mais, c'est surtout sous les couleurs de la société des « Lignes Aériennes Latécoère » que l'emploi du Breguet XIV dans le secteur civil prendra toute sa dimension. Dès le mois de juillet 1919, l'Etat met à la disposition de cette compagnie quinze Breguet XIV A2 et quinze moteurs Renault 300 ch correspondants. Ils seront extraits du parc militaire d'Etampes. D'autres cessions suivront et environ 150 de ces appareils, auxquels il convient d'en ajouter 6 de type T bis seront finalement employés sur l'ensemble du réseau des « Lignes Aériennes Latécoère ». Le tronçon Toulouse-Casablanca, via Perpignan, Barcelone, Alicante, Malaga, Tanger et Rabat, est ouvert au trafic régulier, dès la fin de 1919. En 1922, un embranchement vers Oran, via Rabat et Fez est ouvert. C'est en 1925 que la ligne est prolongée jusqu'à Dakar avec des escales à Agadir, Cap Juby, Villa Cisneros, Port Etienne et Saint Louis. Ce trajet, évoqué par Saint Exupéry dans ses livres, s'effectuait en zones non seulement désertiques, mais souvent hostiles où les tribus maures n'hésitaient pas à capturer les équipages qui tombaient entre leurs mains et qu'ils ne rendaient que moyennant rançon. Pour pallier ces inconvénients, le voyage s'effectuait par groupe de deux ; ainsi, si l'un des avions tombait en panne, l'autre pouvait se poser auprès de lui, dans le désert et sauver ainsi au moins le pilote, sinon la totalité du chargement de celui qui était en difficulté. Faute de moyens radioélectriques, la navigation se faisait en suivant les côtes ; manière hasardeuse de traverser les vents de sable qui réduisaient fortement la visibilité.



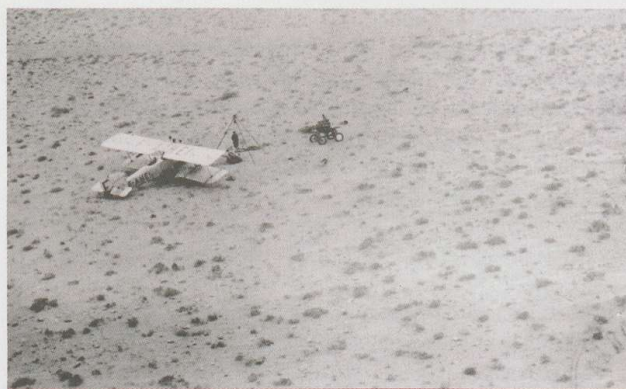
M.A.E : Un Breguet XIV des lignes Latécoère.



MA 10826 Un Breguet XIV des lignes Latécoère. Remarquer les containers sous les ailes basses.



MA 13667 : Le chargement d'un Breguet « fourgon ».



MA 35038 : Un Breguet XIV posé dans le désert.

A cette époque, la traversée vers l'Amérique, soit-elle du Sud, se faisait encore par bateau ; c'est donc par ce moyen très peu aéronautique que quatre Breguet XIV, transportés en caisses depuis le port français de La Pallice, sont débarqués du cargo « Hoëdic », dans le port de Rio de Janeiro, au Brésil, en novembre 1924. Remontés sur place, ils rejoindront, par la voie des airs, Sao Paulo, Montevideo et Buenos Aires. Ainsi commence, avec des Breguet XIV, la grande aventure de « La Ligne » en Amérique du Sud. Elle fera couler beaucoup d'encre, mais aussi de la sueur et parfois des larmes, mais ce n'est plus l'objet de cet article. Les Lignes Latécoère utiliseront les Breguet XIV jusqu'en 1927 ; ils seront remplacés alors par les Laté 25 et Laté 26.

Louis Breguet est né à Paris le 2 janvier 1880. Ancien élève de l'Ecole Supérieure d'Electricité, il s'intéresse d'abord aux voitures tournantes et construit, avec l'aide du professeur Charles Richet un « gyroplane » qu'il présente à l'Académie des sciences le 21 septembre 1907. Il crée alors la « Société anonyme des ateliers d'aviation Louis Breguet » qui construira son premier avion en 1909. Une fabuleuse histoire de constructeur d'avions vient de commencer. Après la série des avions que nous venons d'évoquer, le Breguet XIV sera remplacé par le Breguet XIX qui équipera l'armée française dans les années 1920. Cet appareil va donner lieu à des extrapolations célèbres ; ce seront le Breguet « Grand Raid » de Costes et Le Bris de 1927, mais surtout le fameux « Point d'Interrogation » de Costes et Bellonte qui, le premier, réalise l'exploit de relier Paris à New York, les 1<sup>er</sup> et 2 septembre 1930 en 37 heures et 14 minutes de vol<sup>(6)</sup>.



M.A.E : Louis Breguet aux commandes de son biplan prototype de 1911

En 1919, Louis Breguet crée la Compagnie des Messageries Aériennes qui sera l'ancêtre d'Air France.



M.A.E : Gyroplane Breguet N°2.

En 1939, le Breguet 690 qui sera construit à plus de deux cents exemplaires, partagera, avec le Léo 45 l'honneur d'être un des seuls bombardiers modernes de la « Bataille de France » en mai et juin 1940.



M.A.E : Un Breguet XIX.

Après la guerre, avec de nombreux prototypes, les usines Breguet produisent le Breguet 763 « Deux Ponts » qui sera acheté par Air France pour ses lignes vers l'Afrique du Nord et la Méditerranée. Cet appareil équipera aussi l'escadron de transport « 2/64 Maine » du GMMTA<sup>(7)</sup> de l'armée de l'Air.



Le Point d'Interrogation tel qu'il est exposé dans le hall E du Musée. (Photo A.A.M.A.)

Officier de la Légion d'Honneur et titulaire de la Croix de Guerre 14-18, Louis Breguet décède le 4 mai 1955, à Saint Germain en Laye, à l'âge de 75 ans.

Après la disparition de leur dirigeant historique, c'est Sylvain Floirat qui prend la tête de la firme Breguet. Ses usines sortiront le Breguet « Alizé » avion embarqué de la Marine Nationale destiné à la lutte contre les sous-marins. Signalons le Breguet 941 à décollage et atterrissage courts (A.D.A.C) qui ne rencontrera qu'un maigre succès commercial. Enfin, l'avion de patrouille maritime « Atlantic » sera le dernier des appareils à porter le nom de Breguet.



Une vue impressionnante du Point d'Interrogation prise par en dessous. (Photo A.A.M.A.)



MA 43416 : Un Breguet 691.



MA 35564 : Un Breguet 763 dit « Deux Ponts ».



MA 33283 Un Breguet 941 à l'atterrissage.





M.A.E : Un Breguet 1050 « Alizé » sur le pont d'envol.



M.A.E : Le Breguet « Atlantic » est un avion de patrouille maritime.

En 1971, la firme est rachetée par Dassault et prend le nom d' « Avions Marcel Dassault - Breguet Aviation ». L'avion qui est présenté dans la Grande Galerie est un Breguet XIV A2 (49 m<sup>2</sup> donc à l'aile inférieure plate). Il porte le numéro de série 2016. Son histoire pendant la guerre n'est pas connue, mais il provient d'une cession de l'Armée en 1919. En 1977, il a été entièrement restauré à Meudon, dans les ateliers du Musée.

**Bon ! La visite continue, il y a encore beaucoup de choses à voir, dans ce Musée.**

Jean-Paul REYNAUD  
A.M.M.A



Une vue générale de l'avion du Musée. (Photo A.A.M.A)



Dessin d'un Breguet XIV B2

- (1) Le moteur Fiat A12 sera employé comme moteur de substitution.
- (2) Beaucoup de documents donnent des chiffres différents, mais ceux-ci, obtenus d'après les documents du Service Technique de l'Aéronautique, sont ceux qui me semblent les plus cohérents.
- (3) Ce concours portait sur un avion devant transporter une charge de 800 kg à une altitude de 2.000 m en gardant une vitesse de 120 km/h.
- (4) Le terrain de Clermont-Ferrand.
- (5) C'est ce que l'aviation de reconnaissance appelle, de nos jours, le « mapping ».
- (6) L'avion est présenté dans le hall E du Musée. Il a fait l'objet d'un article dans le Pégase N° 120 de mars 2006.
- (7) Groupement des Moyens Militaires de Transport Aérien.