



Avion de légende



Breguet XIV n°150AB F-POST
Lycoming IGO-540 B1A - 350cv

Le Breguet XIV

Bien que l'aéronautique militaire fut créée par la loi du 29 mars 1912, et que le 2 août 1914 celle-ci disposait de 23 escadrilles totalisant 132 avions, l'opinion des états-major français était que l'avion n'était qu'un jouet pour amuser quelques sportifs riches et téméraires

Cependant le 2 septembre, alors que les Allemands ont envahi le nord est de la France et s'approchent de Paris, le caporal Louis Breguet, pilotant un de ses propres avions, permet à son passager, le lieutenant WATTEAU de déceler le changement de direction de l'avance ennemie, ce qui permettra au Général GALLIENI de déclencher l'opération « taxi de la Marne » et de remporter la première bataille de la Marne. Le 5 octobre, le sergent pilote FRANTZ accompagné du mécanicien GUENAUT, partis à bord d'un biplan VOISIN type 3 pour un vol d'essai, croisent un AVIATIK allemand et l'abattent. C'est la première victoire en combat aérien du monde.

Le point de vue de l'armée évolua alors plus favorablement. L'aviation se subdivisa en avions de chasse, de reconnaissance et de bombardement, construits en grand nombre.

Les chasseurs étaient des avions monoplaces, monomoteurs, monoplans, légers, maniables, armés d'une mitrailleuse synchronisée tirant à travers le cercle de l'hélice.

Les bombardiers et les avions de reconnaissance et de réglages d'artillerie étaient bi ou triplaces, biplans, monomoteurs propulsif, lourds et lents. Le fuselage n'était qu'une courte nacelle placée entre les ailes. À l'avant, un balcon pour l'observateur, avec une vue imprenable vers le sol, mais nulle vers l'arrière. Derrière lui le pilote, suivi du moteur propulsif entouré de deux poutres portant les empennages. Cette disposition était imposée par les militaires, car c'était la meilleure pour l'observation du sol et des cibles à bombarder. Malheureusement, si l'observateur disposait d'une mitrailleuse à l'avant, il lui était impossible, à cause du moteur et de l'hélice, de tirer vers l'arrière. Bien entendu c'est par l'arrière que les chasseurs Fokker allemands attaquaient, en toute sécurité, les Farman, Voisins, Breguet – Michelin qui ne pouvaient se défendre. En 1916, pendant la bataille de Verdun, les pertes furent telles que la France acheta en Angleterre des SOPWITH STRUTTER, biplaces biplans à moteur de 130 che-



Breguet Br 14 B2
Renault 300cv

vaux placé «à l'avant» du fuselage ; l'observateur placé derrière le pilote disposait d'une mitrailleuse pouvant battre le secteur arrière de l'avion. Le SOPWITH fut bien apprécié par les équipages français, mais c'était un avion léger, emportant peu de bombes et de faible autonomie. Aussi fin 1916, le Service Technique Aéronautique lança le programme d'un "Avion de Corps d'Armée" puissant, rapide et bien armé, muni d'un moteur «à l'avant» !

Le caporal sapeur Breguet a depuis longtemps été renvoyé dans son usine de Villacoublay car l'armée pense qu'il serait plus utile derrière sa planche à dessin qu'aux commandes d'une "cage à poule". Louis Breguet charge l'ingénieur VUILLEME des calculs de la structure de son nouveau prototype, appelé Breguet AV pour «moteur avant». Ce moteur est le Renault 12 Fe, prévu pour fournir 300 chevaux, mais qui en novembre 1916 n'en délivre encore que 260. L'avion est biplan, biplace avec le pilote à l'avant. La structure est en aluminium, une nouveauté à l'époque. Le bord de fuite des deux ailes est articulé sur toute l'envergure, braqué vers le bas par des sandows au sol et à faible vitesse (décollage et atterrissage) et relevé au profil normal en vol de croisière ; c'est l'invention du volet de courbure.

Le 21 novembre 1916, Louis Breguet est installé au poste pilote du Br.AV1 ;

il appelle VUILLERME :

- Vous êtes sûr de vos calculs ?
- Parfaitement, cela tiendra bien !
- Eh bien, montez avec moi !

Le premier vol du futur Breguet 14 n'a duré que cinq minutes.

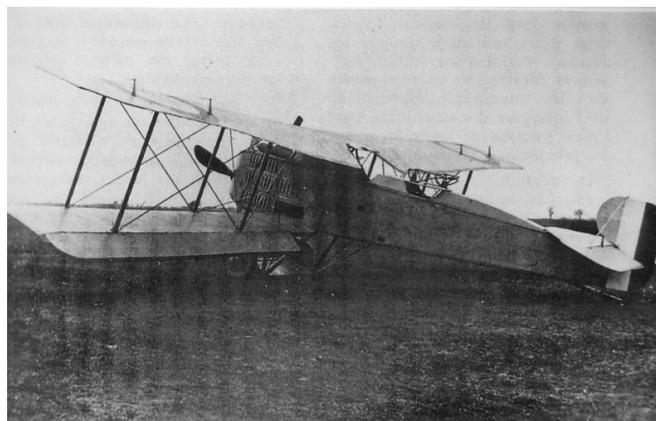
Il faudra remplacer l'essieu en dural de l'atterrisseur, qui s'est déformé, par un essieu en acier. Le 30 novembre, l'AV1 atteint la vitesse

moyenne de 179 km/h au niveau du sol ; son prédécesseur, le Breguet – Michelin, volait à 130 km/h !

Le Br AV2 débute ses essais en janvier 1917, légèrement modifié : le moteur Renault fournit 272 chevaux, la dérive est nettement agrandie, les volets de courbure automatiques de l'aile supérieure sont supprimés. L'armement est installé : une tourelle de mitrailleuses à l'arrière, une mitrailleuse fixe commandée par le pilote «à l'avant» gauche.

L'AV2 est testé par des pilotes militaires et du Service Technique en Février, et le 6 mars 1917 le ministère de la guerre passe une première commande pour 300 avions AV2, nommés Breguet type XIV A2 à moteur Renault 12 Fcx de 280 chevaux. L'avion A2 est un biplace destiné à la reconnaissance et au réglage des tirs d'artillerie ; il est équipé d'appareils photographiques et de TSF pour les liaisons avec les troupes au sol. Cette version sera suivie dès le mois de mai 1917 par le Br.XIV B2, un bombardier biplace emportant 260 kg de bombes. Il est construit sous licence par MICHELIN à 1600 exemplaires.

La fabrication en masse du Breguet XIV pose des problèmes. Renault a du mal, au début, à suivre la cadence pour les moteurs ; le moteur Fiat A12 de 280 chevaux est installé sur quelques Séries pour suppléer le Renault, mais avec un résultat décevant. L'approvisionnement du duralumin est insuffisant : les longerons métalliques de la voilure sont remplacés par des longerons en bois. À la fin de l'année 1917, le moteur Renault 12 Fe atteint enfin la puissance de 300 chevaux. De janvier 1917 à l'armistice du 11 novembre 1918, 5600 Breguet XIV auront été construits, y compris 600 avions pour l'US Air Service, équipés de moteurs américains LIBERTY 12 de 400. cv



Breguet AV1/ Br-13 -662
Renault 263 cv



Breguet XIV Salon - F-JAGB
Renault 12 Fe - 300cv

Avec les chasseurs SPAD VII et XIII, le Breguet XIV aura bien été l'avion de la victoire. Le monde ne s'y est pas trompé : il équipera les armées de 24 pays, dont USA, URSS, Japon, Espagne, Grèce, Brésil Chine... il sera construit jusqu'en 1926, totalisant 8200 exemplaires.

Avec la fin de la guerre, la carrière du Breguet XIV, devenu Breguet 14 ne s'arrête pas. Une nouvelle version voit le jour : le Br-16 BN2, bombardier de nuit biplace à moteur Renault 12K de 450 chevaux, extrapolé du Br-14 B2 et le Br-17 C2 chasseur biplace de 450 chevaux et 5 mitrailleuses, extrapolé du Br-14 A2.

Cent Br-14 A2 à moteur Renault 12 Fe R de 320 chevaux et turbo compresseur Râteau sont construits ; avec l'un d'eux l'adjudant LEBOUCHER bat le 6 juillet 1921 le record du monde d'altitude avec 6782 m. Déjà le 24 mai 1919, le lieutenant ROGET et le capitaine COLI avaient, à bord d'un Br-14 A2, relié Villacoublay à Kenitra au Maroc battant le record de distance en ligne droite avec 1900 km.

En 1919, 60 avions sont transformés en Br-14 S, S pour sanitaire, en découpant une grande



Breguet Br5 Type SN3 -1915
Renault 220 cv 12 Fb - Canon de 37mm Br-5 Ca2

porte dans le flanc gauche du fuselage et en installant deux civières derrière le pilote, à l'emplacement du mitrailleur arrière. Le Br-14 H est un hydravion monté sur flotteurs, utilisé en Indochine.

En mars 1919 Louis BREGUET crée la Compagnie des Messageries Aériennes, qui deviendra Air Union, puis Air France. Il se lance dans la production d'avions civils, les BR-14T, où le pilote est reporté à l'arrière, à l'air libre. Une cabine fermée pour deux à cinq passagers est installée entre les ailes, tandis que les réservoirs d'essence fuselés sont reportés sous l'aile supérieure. C'est le début d'un réseau européen de transport de courrier, puis de passagers.

Pierre Georges LATECOERE rêve de lignes aériennes reliant la France à l'Afrique. En attendant de pouvoir construire son propre matériel, il utilise un grand nombre de Breguet 14. Les 30 premiers sont d'anciens avions militaires qui lui sont confiés par l'État. La ligne aérienne Toulouse – Rabat est ouverte le 1er septembre 1919 par Didier DAURAT; elle sera progressivement prolongée sur Casablanca puis Dakar atteint le 1er juin 1925.

Des Breguet 14 sont expédiés à Rio de Janeiro début 1925 pour effectuer des reconnaissances du futur réseau d'Amérique du Sud. Au total les lignes Latécoère, future Aéropostale, utiliseront plus de 150 Breguet 14.

Marcel VERVOORT

Envergure... 14,36 m
Longueur..... 9,00 m
Surface..... 49 m2
Poids total.... 1750 kg
Vitesse..... 180 KmH
Plafond..... 6100 m
Autonomie..... 4 heures



Breguet XIV n°150AB F-POST
Lycoming IGO-540 B1A - 350cv