

*Les avions*  
**Louis Breguet**  
*Paris*

**2. LE RÈGNE DU MONOPLAN**

**par Henri Lacaze**

**Préface de Patrick Pinganaud**

## Éditions LELA PRESSE

Hameau Les Farges, 15 rue des Ligures,  
87110 Le Vigen, France  
Tel/Fax : 05.55.31.08.28

Site Internet : [www.avionsbateaux.com](http://www.avionsbateaux.com)  
[www.aircraft-navalship.com](http://www.aircraft-navalship.com)

E-mail : [contact@avions-bateaux.com](mailto:contact@avions-bateaux.com)

Composition : couverture Jean-Baptiste Delcambre  
ouvrage Jean-Marie Gall

La reproduction, même partielle, du texte et des illustrations  
est soumise à l'autorisation préalable de l'éditeur  
et de l'auteur.

*All contents copyrights LELA Presse*

Achévé d'imprimer en février 2016

Dépôt légal février 2016

ISBN 978-2-914017-89-3

Imprimé en Union Européenne  
par l'Imprimerie de Champagne à Langres (52), France  
PRINTED IN EUROPEAN UNION



## SOMMAIRE

8	13. La modernité gagne les avions de combat
36	14. Les hydravions
84	15. Des avions de transport modernes
108	16. 1940-1944 : Des réalités et des rêves
126	17. Le retour du Gyroplane
142	18. Le transport aérien
174	19. Les planeurs
190	20. Au service de la Marine
236	21. Machines diverses, opportunités, moutons à 5 pattes et autres
248	22. Les STOL 94
274	23. Les projets VTOL
284	24. Les avions de combat
335	Index des deux tomes - Crédits





## AVANT-PROPOS

Le tome 1 intitulé *L'ère des biplans*, qui couvre jusqu'aux premières années 1930, comportait cependant déjà quelques monoplans, comme le "Colibri" ou "La Marseillaise". De même le présent tome 2, *Le règne du monoplane*, présentera quelques biplans comme le "Bizerte" dont la construction va se poursuivre jusqu'en 1940. Mais Louis Breguet, sous l'influence de son nouvel ingénieur en chef, G. Ricard, se convertit à partir de 1933 à cette architecture, plus efficace au stade où sont parvenues les techniques d'aérodynamique, de conception (et matériaux) des structures et de propulsion. Il en résulte les malheureux bombardiers des familles 46 et 48, les avions d'assaut 69, les hydravions 73, les avions de ligne 47 et 76.

Les circonstances n'ont pas permis l'épanouissement de ces filières: les nationalisations, la guerre et après-guerre les restrictions budgétaires dans un pays convalescent et ayant à porter le poids de guerres coloniales. Les véritables succès, Atlantic, Jaguar, Alphajet, viendront plus tard de projets conduits en coopération internationale, bien après la mort de Louis Breguet.

Au fil des chapitres on remarquera un certain nombre de projets dont on ne sait rien ou bien peu. J'invite cordialement tout fana qui détiendrait ou trouverait des informations sur ces projets à m'en informer, via l'Éditeur ou directement.

H.L.



# PRÉFACE

## UN PIONNIER DES PROGRAMMES AÉRONAUTIQUES MILITAIRES EUROPÉENS

Si l'histoire des avions Breguet – longue, riche et souvent mouvementée – a suscité de nombreux écrits, le rôle important joué par la société Breguet au début de la coopération aéronautique européenne est rarement mis en exergue, probablement parce qu'il a été peu médiatisé à l'époque. C'est sur ce thème que je voudrais mettre l'accent dans cette préface.

À la fin des années cinquante, Breguet disposait d'un large spectre de compétences et était capable de remporter les grands concours nationaux et OTAN. En revanche, la société n'avait pas eu l'opportunité de fabriquer des avions en grande série depuis la fin de la deuxième guerre mondiale et n'avait donc pas une surface industrielle et financière suffisante pour assurer seule la maîtrise d'œuvre d'un grand programme aéronautique.

Le programme OTAN de patrouilleur maritime lancé en 1959 sous l'appellation ATLANTIC a permis à Breguet de changer de dimension. Ce programme bénéficiait de deux circonstances favorables : la fiche programme faisait l'objet d'un large consensus des forces des pays participants et une des nations, la France, avait un poids important dans le financement du programme. Il a donc été possible de mettre en place une gouvernance simple et particulièrement efficiente, avec une seule agence exécutive, française, et une seule société maître d'œuvre industriel, la SECBAT, structure légère constituée par les avionneurs des différents pays clients, dans laquelle Breguet jouait un rôle majeur sans être dominateur.

Ce montage ne tenait que si la solidarité et la confiance s'installaient entre les acteurs. Le rôle des dirigeants des Services officiels français et de Breguet a en l'occurrence été déterminant : ils ont farouchement défendu et maintenu l'organisation initiale tout en étant particulièrement transparents dans leur action. Leur exemple a imprégné tous les contributeurs au programme et leur engagement sans faille leur a fait gagner la confiance des gouvernements et des utilisateurs des pays participants. L'ATLANTIC a été une réussite.

En 1965, le modèle d'agence exécutive et de maître d'œuvre industriel uniques a aussi été retenu pour l'avion et le moteur du programme franco-britannique JAGUAR, avion école et d'appui. Pour l'avion, l'agence exécutive était française et la société SEPECAT était codirigée par Breguet Aviation et British Aircraft Corporation. Comme les besoins opérationnels des deux nations présentaient des différences significatives, qu'il fallait développer simultanément l'avion et le moteur et que le poids financier des deux nations était le même, il a fallu faire des compromis qui ont compliqué l'organisation et donc diminué l'efficacité par rapport à celle de l'organisation de l'ATLANTIC. Cependant, le programme JAGUAR a été mené à son terme et a conduit à la réalisation de près de 500 avions.

La démonstration était faite qu'il est possible de concilier coopération européenne et efficacité. Cette aptitude au fonctionnement en coopération était devenue chez Breguet une facette majeure de cette entité un peu nébuleuse qu'on nomme culture d'entreprise. Cependant, les restructurations industrielles de la fin des années soixante ont changé les équilibres et les nouveaux programmes en coopération, bien qu'ayant le même souci d'efficacité et d'économie, ont été lancés sur des modèles différents.

Patrick Pinganaud  
Président de l'Association des Amis des Avions Breguet