

Petite histoire des Breguet Deux Ponts



Le BR 761



Le Br 761 lors de son premier vol

Bien que des études soient menées dès 1936 sur un avion de transport à deux ponts, la véritable histoire des Breguet deux ponts ne commence réellement qu'en 1946 quand l'avionneur Breguet signa un contrat pour le développement d'un avion de ligne gros-porteur susceptible de remplacer les premiers Douglas DC-4, la version civile du C-54. Le constructeur français s'orienta alors vers une formule peu courante, celle du double pont. Cette étude dérivait d'un projet d'hydravion datant de 1936, le Breguet Br 730. Ce nouveau projet fut dénommé Breguet 761 et le premier vol de l'appareil équipé des moteurs Gnome et Rhône de 1600 chevaux eut lieu à Villacoublay le 15 février 1949.



L'hydravion Br 730

Les Br 761S



Le Br 761S aux couleurs d'Air Algérie

L'appareil se révéla rapidement très sous-motorisé et de ce fait ne suscita pas l'intérêt des compagnies aériennes. Ceci conduisit les bureaux d'étude de Breguet à plancher sur une version plus puissamment motorisée avec des moteurs Pratt et Whitney de 2100 chevaux et une importante modification de l'empennage arrière. Trois appareils de pré-série baptisés 761S furent construits. Il est à noter que dans cette version, l'appareil ne proposait pas de hublots au pont inférieur. Mais cette version ne connut toujours pas le succès escompté auprès des compagnies aériennes. En fin de compte, ces trois appareils eurent une carrière assez décousue. L'un d'eux fut loué comme avion cargo en 1952 à la compagnie Air Algérie pendant presque un an pour l'exploiter sur la ligne Alger – Marseille – Le Bourget. Puis en 1953, la compagnie Britannique Silver City le loua également en version cargo pendant trois mois pour assurer le pont aérien sur Berlin. Les trois appareils furent ensuite acquis par l'armée de l'air qui les utilisa de 1953 à 1969.



Le PA aux couleurs du Maine

Les Br 763 "Provence"



Br 763 aux couleurs d'Air France

En 1949, la compagnie Air France, sous la pression de l'Etat, montra enfin son intérêt pour un appareil de ce type mais demanda au constructeur une version encore plus puissante et comportant de nombreuses modifications dont, entre autres, des hublots au pont inférieur et un nouvel empennage arrière. Cette version baptisée Br 763 *Provence* fut équipée de moteurs Pratt & Whitney R-2800-CA18 de 2400 chevaux. L'appareil pouvait embarquer 59 passagers sur le pont supérieur et 48 autres sur le pont inférieur, bien que ce dernier servait surtout à transporter des véhicules et du fret. Air France passa sa commande en 1951 pour un lot de douze avions Ces appareils furent exploités par la compagnie nationale principalement sur la ligne Paris-Alger et vers la Corse entre 1953 et 1963.



Chargement de belles voitures



Parfois quelques soucis avec les Br 763

A la fin de leur exploitation, Air France mis en vente 8 des appareils qui n'étaient pas à bout de potentiel. Mais aucune offre ne fut proposée et en 1964, six d'entre eux furent finalement imposés à l'Armée de l'Air. Quatre d'entre eux rejoignirent la Polynésie française pour servir au centre d'expérimentation nucléaire du Pacifique au sein Groupe Aérien Mixte 82 (GAM-82) tandis que les deux derniers furent déployés au sein de l'ET-2/64 Maine en renfort des Br-761S et Br 765.



Un Br 763 au dessus de l'aéroport de FAAA

Les Br 765 "Sahara"



Oui, c'est bien le notre le PE

Au début des années 1950, l'Armée de l'Air dut supporter d'importants flux de transport entre la métropole et l'Indochine ou l'Afrique du Nord afin de soutenir les troupes engagées dans ces conflits. Disposant principalement d'avions d'origine américaine ou allemande depuis la fin de la Seconde Guerre Mondiale, la France chercha par tous les moyens à acquérir des appareils de transport stratégique, ou de transport gros-porteur, comme en disposaient alors l'US Air Force et la Royal Air Force. C'est à cette époque qu'elle fit l'acquisition des 3 Breguet 761S, dont personne ne voulait. Ils furent mis en service par l'Escadron de Transport 2/64 (ET-2/64) "Maine" pour des missions de transport de personnels, de transport de troupes, et de transport d'état-major. Malgré l'engagement français en Indochine, les Deux-Ponts de l'Armée de l'Air n'effectuèrent que trois voyages vers l'Asie du Sud-Est. Toutefois ils furent fréquemment utilisés pour desservir Berlin dans le cadre de la présence française dans l'ex-capitale du IIIème Reich. Lorsque la Guerre d'Algérie éclata les trois Br-761S furent employés pour le transport des troupes envoyées sur place, en sus des navires réquisitionnés.

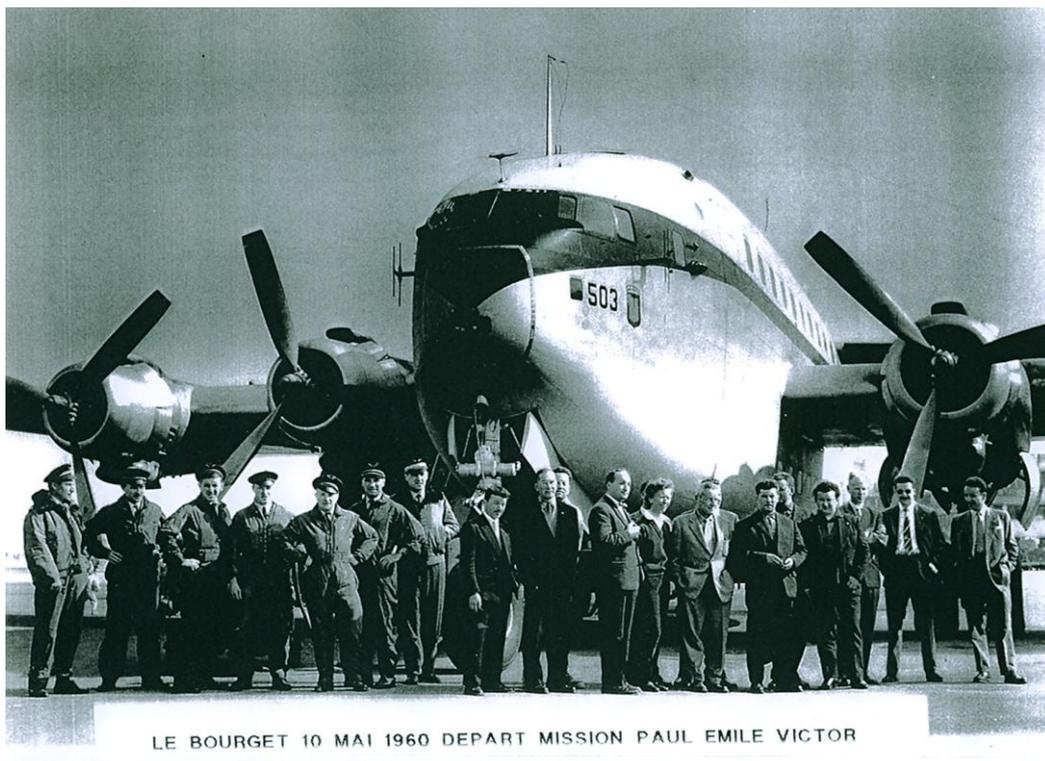
A partir de 1955, les événements d'Algérie, et surtout la prochaine installation du Centre d'essais nucléaires de REGGANE vont conduire le commandement à l'achat de nouveaux avions gros porteurs. Les BREGUET 761S déjà en service étaient bien adaptés comme moyens-courriers vers l'ALGERIE. Leur avantage principal résidant dans la possibilité d'équiper l'avion en transport de personnels au pont supérieur, matériels au pont inférieur, ou les deux ponts en personnels. Mais, ex-prototypes, ils étaient loin d'être des " racers ": tous différents, taux de montée en charge voisin de 250 pieds/minutes, moteurs Pratt et Whitney fatigués, hélices électriques capricieuses, les pannes étaient fréquentes (en septembre 1960, le passage inopiné en réverse des hélices des moteurs 1 et 4 a failli se terminer en

tragédie, le mécanicien équipement réussissant à déconnecter les relais électriques défaillants en quasi finale du crash).

Une commande de 15 appareils est passée auprès de Breguet pour une version militarisée du Br 765 d'Air France, spécialement aménagée pour le transport militaire, dotée de réservoirs supplémentaires en bout d'ailerons, avec une vitesse de croisière et une charge accrue. Ils s'avèrent performants et fiables. En 1959, le MAINE reçut son premier Br 765 " SAHARA ". Mais le C160 TRANSALL était déjà sur les rails et la commande initiale de 15 avions se transforma en une commande de seulement quatre appareils.

Les Breguet Deux Ponts seront surtout attachés aux transports logistiques sur l'Algérie et plus particulièrement au profit des Centres d'Expérimentations Nucléaires du Sahara à REGGANE et IN-AMGUEL . La première bombe atomique expérimentale fut transportée par un BR765.

Le BR765, en raison de sa capacité et de son rayon d'action avec réservoirs supplémentaires assura aussi de nombreux autres transports : transport logistique pour les Expéditions Polaires avec P.E.Victor au Groenland, voyages de l'Ecole de l'Air en Afrique, au Canada et USA via le Groenland, ...



Au bilan

Les Deux-Ponts, dans leurs trois versions servirent pleinement jusqu'en 1969, date à laquelle ils commencèrent à céder la place aux Transall C-160 franco-allemands. Le dernier Deux-Ponts, un Br-765 Sahara, quitta le service en juillet 1974. Toutefois l'un de ces avions servit jusqu'en 1975 comme plastron statique à l'EPNER. Une version de patrouille maritime désignée Br-764 fut envisagée, et même construite à partir du prototype Br-761 mais l'Aéronautique Navale préféra moderniser et remotoriser ses Lockheed Neptune.

Le Deux-Ponts a existé en 5 versions :

- Un prototype Br 761 équipé de moteurs SNECMA/Gnome et Rhône 14R de 1 600 ch
- Trois Br 761S équipé de moteurs Pratt & Whitney R-2800-B31 de 2 100 ch
- Un Br 764, version militaire anti-sous-marine, mais le projet fut abandonné.
- Douze Br 763 *Provence*, livrés à Air France et utilisant des moteurs Pratt & Whitney R-2800-CB 16 de 2 400 ch
- Quatre Br 765 *Sahara* version militaire dérivée de la précédente, équipée de réservoirs supplémentaires en bout d'ailes.

Au total, seuls 20 appareils ont été construits, et ont fini ferrailés pour la plupart.

À ce jour, il n'y a plus que 3 Breguet Deux-Ponts.

- Un Br 763, (c/n 6) 82-PP ex F-BASS d'Air France puis Armée de l'air, est utilisé comme restaurant à Fontenay-Trésigny, en Seine-et-Marne.
- Un Br 765, (c/n 501) 64-PE, est exposé sur la base aérienne 105 Évreux-Fauville.
- Un Br-765, (c/n 504) 64-PH, est en cours de restauration au musée des Ailes anciennes de Toulouse.



Retour du Breguet à son emplacement actuel



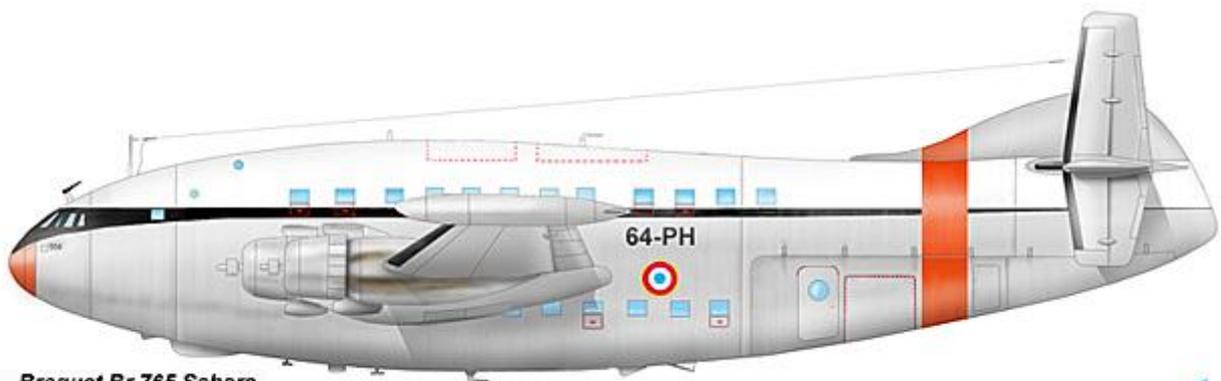
© Olivier Beernaert

<http://www.traditions-air.fr>

Br 761 S



Br 763



Breguet Br 765 Sahara
64ème ET. 1960

Br 765