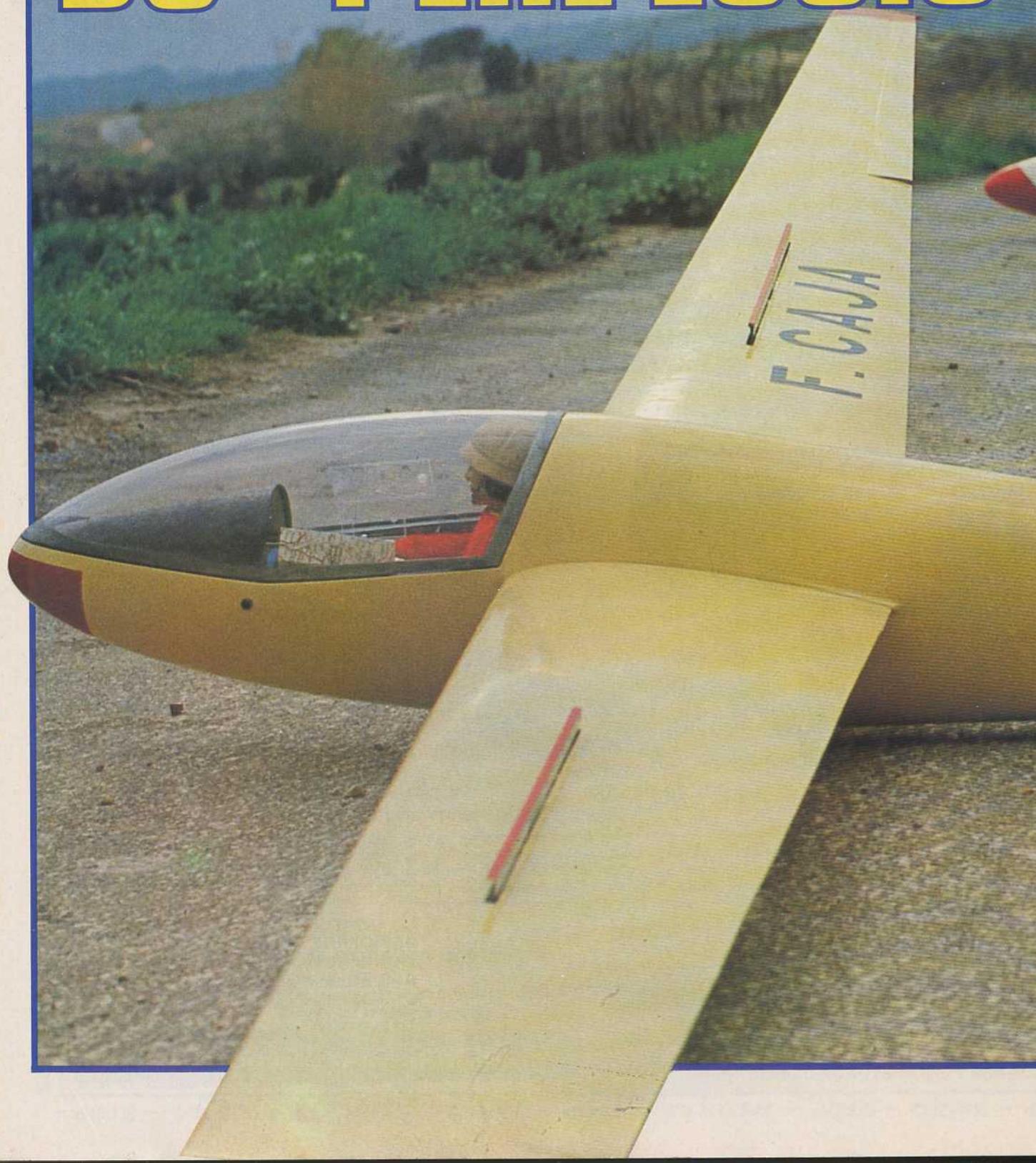


LA MAQUETTE DU "PERE LOUIS"





Quand on parle aujourd'hui de planeurs performants, on pense immédiatement « plastiques teuton ».

Savez-vous qu'il n'y a pas si longtemps les planeurs français représentaient le sommet de la technique et gagnaient régulièrement les Championnats du Monde ?

Je vais vous raconter la belle histoire du plus prestigieux d'entre eux, le Breguet 901 « Mouette ».

Pour cela, je vous demande de retourner avec moi au début des années 1950.

Texte et photos de J. Boutin



Objectif : gagner le championnat du monde

Les Ateliers Breguet Aviation viennent de lancer le B.R. 900 « Louissette », qui obtient un relatif succès au sein des vélivoles français.

Aussi le Service de l'Aviation Légère et Sportive Française passe commande à Breguet de deux prototypes d'un planeur capable de figurer honorablement dans les compétitions internationales de vol à voile.

Pour mener à bien cette tâche, la Société dispose d'un potentiel technologique (soufflerie, essai en vol, soutien technologique du bureau d'étude) qui, à cette époque, est déjà très réputé, et surtout d'une équipe amenée par M. Ricard, directeur d'études, M. Cayla, ingénieur et pilote, M. Lèpanse, pilote, et bien d'autres. Ces hommes vont œuvrer, sans défaillir, pendant deux ans, afin de permettre à nos vélivoles de posséder un « pur sang » pour les Championnats du Monde de 1954.

Les objectifs du bureau d'étude

Il fallait créer une machine ayant une excellente pénétration aux grandes vitesses et de très sérieuses qualités de vol en spirale. Pour cela, l'équipe Ricard va réaliser un planeur autour du profil semi-laminaire N.A.C.A.-63 (pierre d'achoppement de la brillante carrière du B.R. 901 (Mouette)). A l'époque, ces profils commençaient tout juste à être utilisés.

45 % de traînée en moins

Nous n'entrerons cependant pas dans le labyrinthe des explications techniques qui nous feraient sortir du sujet ; toutefois, il faut savoir que le profil semi-laminaire sur l'aile et les empennages peut réduire la traînée d'un planeur de près de 45 %, d'où bien évidemment un gain appréciable en performance.

Breguet opte pour cette solution et pousse l'astuce à dessiner le fuselage en forme du même profil. Les lignes du planeur sont révolutionnaires ! Le maître couple se trouve à 1 900 mm de l'avant de la cellule, le poste de pilotage qui dispose d'une très grande visibilité se trouve parfaitement intégré dans le fuselage et la surface latérale de celui-ci va incontestablement améliorer la portance en spirale.

Une course contre la montre

La construction et les essais furent rondement menés à Toulouse ; la date des Championnats du Monde étant très proche. Le premier des deux 901 prototypes vole le 11 mars 1954 sur le terrain de Lasbordes, aux mains de Paul Lèpanse, et est immatriculé F-CAJA après certification.

Le deuxième prototype, terminé deux mois plus tard, est immatriculé F-CBYP. C'est lui qui se classe premier au Championnat du Monde de vol à voile qui se tient à Camphill, Angleterre, du 21 au 31 juillet 1954.

Après ce brillant succès, une première série de vingt unités est construite dès 1956 (la tête de série sortant d'usine est immatriculée 901 S. 003 F. CCBZ). Une légère modification a été apportée à la dérive qui devient plus importante et de forme rectangulaire.

Malgré le coût élevé du B.R. 901 S. et une réduction très importante des subventions de l'État, une deuxième tranche de huit appareils est lancée en 1958. Sous la dénomination B.R. 901 S1, la « Mouette » voit la surface de sa dérive agrandie, au détriment du fuselage, la disparition de l'arête de raccordement fuselage dérive et l'allongement du poste de pilotage de 13 cm (le premier appareil de cette série est immatriculé F-CCGA).

Description du B.R. 901 S (S-série)

A - Voilure :

Monolongeron caissonné, entièrement réalisée en bois, nervurage classique avec bord d'attaque en sandwich contreplaqué/klégécell moulé. Volets de courbure à fente et recul (adaptation pour le vol en spirale). Aérofreins en panneaux métalliques ajourés, sortant perpendiculairement au profil à l'intrados et l'extrados.

B - Fuselage :

De section ovoïde, la structure est du type semi-monocoque à quatre longerons, entièrement en bois. Il est constitué de deux demi-coquilles collées dans le plan de symétrie. La verrière en plexiglass d'une seule pièce est articulée sur le montant gauche du fuselage et s'intègre parfaitement dans le dessin de ce N.A.C.A. 63 aux dimensions quelque peu insolites.

C - Empennage :

Caissonné, il comprend une dérive et un stabilisateur revêtu partiellement de contreplaqué.

D - Train d'atterrissage :

Monotrace, roue de 330/130 avec frein à tambour. Partiellement escamotable, cette roue permettait aux pilotes « distraits » de poser sans casser du bois.

E - Water ballasts :

Incorporés dans le bord d'attaque de l'aile.

Caractéristiques techniques

Performances en vol de 302 km (annexe 1)

Envergure : 17,32 m - surface alaire : 15 m².

Allongement : 20.

Longueur : 7,27 m - Maître couple : 1 x 0,60 m.

Poids à vide : 265 kg.

Poids maximum autorisé : 430 kg.

Charge alaire maximum : 28 kg/m².

Finesse max. : 36 à 85 km/h.

Vitesse de descente verticale :

0,60/s à 72 km/h (sans W.B.) ;

1,90/s à 150 km/h (avec W.B.).

Badin maximal autorisé en air calme : 225 km/h.

Décrochage avec 25° de volet et aérofreins : 53 km/h.

Coefficient acrobatique : 10.

Équipement du poste de pilotage : compas, altimètre, variomètre, horizon artificiel, radio, alimentation en oxygène.

Performances au poids de 302 kg, voir tableau page 68.

Décoration du B.R. 901

A. Version Championnat du Monde 1954

— Peinture générale beige clair.

— A la peinture noire : sur les deux flancs arrière, immatriculation F. CAJA ; sur les

deux flancs avant (au niveau verrière numéro d'enregistrement et de départ de l'appareil ; sur l'aile droite (à l'extrados intrados), ainsi que sur l'aile gauche (à l'intrados) ; sur les deux faces de la dérive signature « Louis Breguet » avec numéro de série ; sur l'aile, au niveau ailerons et sur fuselage, entre le bord de fuite de l'aile et début de l'immatriculation, un filet tricolore réalisé par des bandes de peinture de 80 mm de large.

B. version B.R. 901 S et 901 S1

— peinture générale beige clair.

— A la peinture noire : pour l'aile, identique à la description ci-dessus, seule modification, l'immatriculation qui se trouve sur fuselage est reportée sur la dérive, entre numéro de série et la signature.

(Référence de la peinture beige clair : FIA GIALLO TAHITI n° 276, que l'on peut trouver chez tous les carrossiers.)

Palmarès du BR 901

CHAMPIONNATS DU MONDE

1954 : Camphill (Angleterre), pilote Gérard Pierre.

1956 : Saint-Yan (France), pilote Mac Créady.

RECORDS DU MONDE

Le 17-5-1955. Vitesse 100 km : 76.285 km/h, pilote Lèpanse.

Le 4-5-1956. Vitesse 200 km : 77.495 km/h, pilote Rousselet.

Le 13-5-1956. Distance but fixé : 677 km, pilote Cdt Fontailles.

Le 6-5-1957. Distance libre (record féminin) : 566 km, pilote Abadie.

Le 17-5-1957. Vitesse 300 km : 57.555 km/h, pilote Barbera.

Février 1958. Gain d'altitude : 9 020 m, pilote Landi.

RECORDS DE FRANCE

Février 1958. Altitude absolue : 10 100 m, pilote Marchand.

Février 1958. Altitude absolue (record féminin) : 9 350 m, pilote Abadie.

Février 1958. Première traversée des Alpes axe N-S : 460 km de Saint-Auban à Ellikon, pilote Barbera.

En pilotage : une Rolls !

D'après les récits bibliques de mon camarade Gérard-Pierre Bès qui, avant d'entrer dans les ordres au plus haut niveau hiérarchique « Sa Sainteté », a effectué plus de 300 heures de vol au manche des 901 : prototype, version S, version S1, et qui, de surcroît gâche du balsa et tortille la gomme av brio...

— « Brelé » sur un siège en tube, recouvert de toile, le pilote dispose d'une visibilité excellente. Les instruments de bord ser encastrés sont disposés sur un tableau av colonne centrale.

Les commandes « tombent » bien sous main et sont très efficaces. Le manche tr court, et surtout d'une étonnante so plesse, rend le pilotage du 901 très agré ble ; il est tout à la fois précis et nerveux a sollicitations du pilote. Mais c'est en spir qu'il va rendre le meilleur de lui-même guidé comme sur un rail, il gratte comme u « bête ».

Il est regrettable que trop peu de vélivoles n'aient pu apprécier cette excellen

