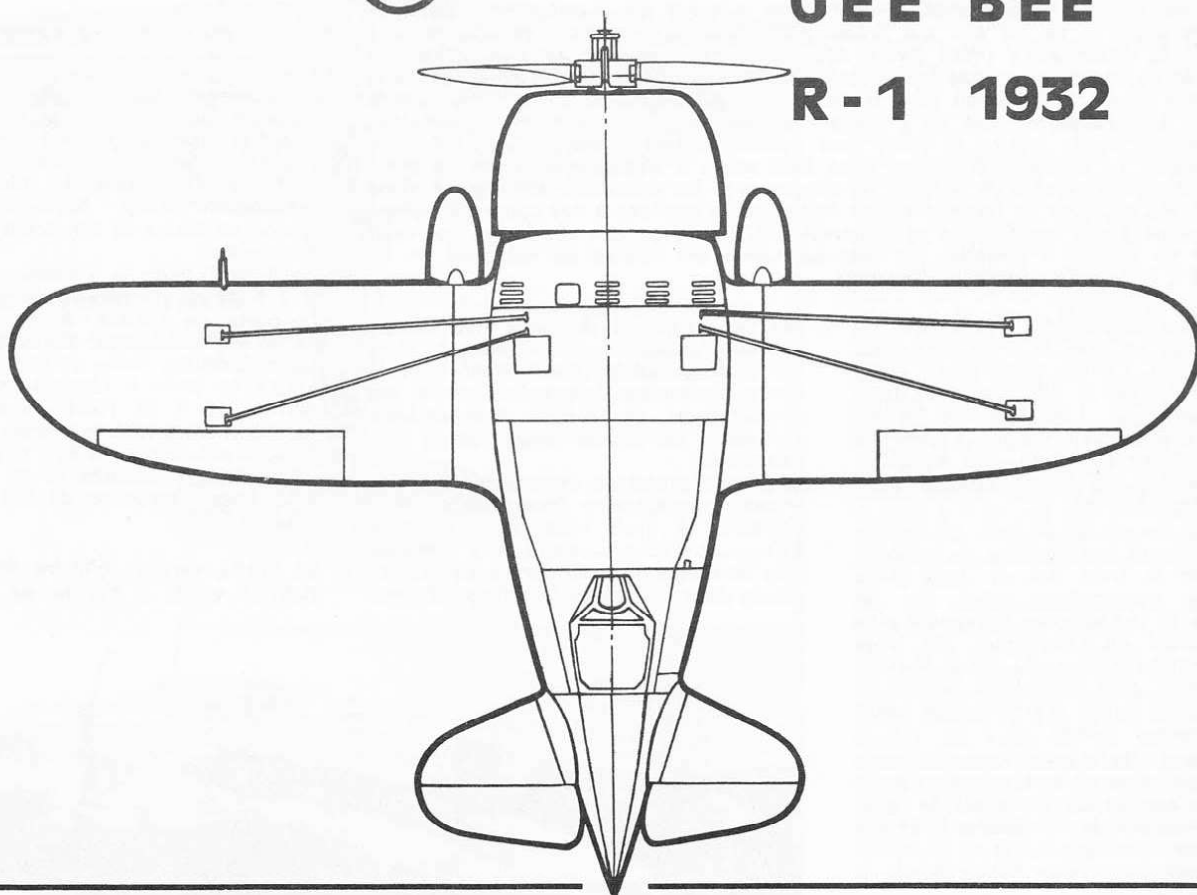
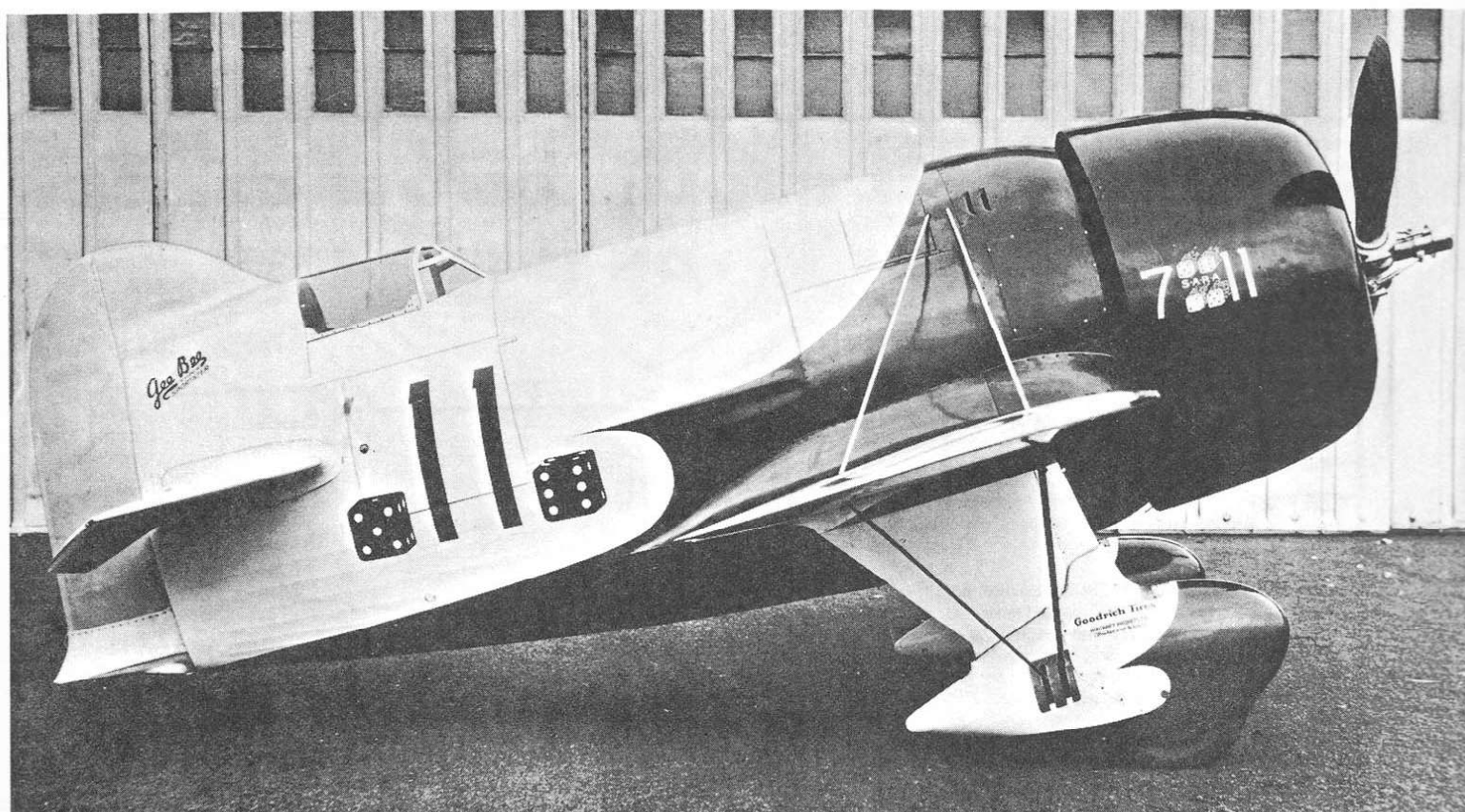


**GEE BEE
R-1 1932**





**les
belles
bêtes du
temps passé**

CES FABULEUX "GEE BEE"

LA Grandville Bros Aircraft Inc fit son entrée dans l'industrie aéronautique américaine en 1930 sous l'impulsion de son président Z. D. Granville. Sa première réalisation fut le Gee-Bee « Biplane » biplace côte à côte de sport à moteur Kinner K-5, cinq cylindres en étoile de 118 ch. Vint ensuite un monoplacement de course, le « Sportster » à moteur Menasco B 4 de 95 ch puis le « Senior Sportster » biplace en tandem à moteur Pratt et Whitney en étoile de 425 ch ou Lycoming de 215 ch. La vitesse maximale de la version P. et W. se situait à 330 km/h. En 1931 une version « Super Sportster » R-1 pilotée par Lowell Bayles gagna le Thomson Trophy des National Air Races à la vitesse moyenne de 236,24 miles par heure (377,982 km/h), c'était le premier appareil d'une lignée célèbre de Gee Bee aux formes caractéristiques qui les faisaient ressembler à de véritables tonneaux volants. Un énorme capot NACA pour les moteurs en étoile, un fuselage trapu, court, terminé par une dérive qui se distinguait à peine du contour des lignes du fuselage avec une petite verrière de cockpit, laissant juste assez de place pour la tête du pilote. L'accès du poste de pilotage se faisait selon les versions, soit par le haut soit par une trappe ménagée au flanc droit du fuselage. Autre caractéristique une

aile de faible allongement haubannée par le bas et par le haut et un train d'atterrissage fixe constitué de deux grosses roues à pneus ballons presque entièrement carénées et d'une petite roulette arrière à moitié encastrée dans un profilé. Le moteur du Gee Bee, année 1931, était un Pratt et Whitney « Wasp Junior » donnant 535 ch à 2.400 tr/mn. Le 30 novembre 1931, Lowell Bayles tenta de battre le record de vitesse pour avions terrestres et réalisait 452,2 km/h, mais un défaut dans le système de chronométrage ne permettait pas l'homologation du record. Le 5 décembre, au cours d'une nouvelle tentative Bayles se tua. En 1932 deux Gee Bee R-2 furent construits pour les National Air Race. Ils étaient de mêmes dimensions, mais l'un

était équipé d'un P.W. « Wasp » de 800 ch à 2.350 tr/mn, l'autre d'un P.W. « Wasp Junior » à compresseur de 550 ch. Par rapport au Gee Bee R-1 les fuselages étaient encore plus gros... Le 3 septembre 1932 James Doolittle (qui devait devenir le chef du fameux raid sur Tokyo) battait le record du monde de vitesse (appareils terrestres) avec 473,8 km/h. Son Gee Bee Spécial avait reçu un P.W. « Hornet » donnant plus de 900 ch. Doolittle remportait également en 1932 le Thomson Trophy.

Au total un peu plus de dix Gee Bee furent construits et vendus souvent à des pilotes particuliers qui eurent à leur bord des fortunes diverses. Les Gee Bee étaient connus pour leur excellente construction et le fini irréprochable des surfaces de la cellule. La voilure était en bois de spruce, avec recouvrement de contreplaqué. Le fuselage était en tubes métalliques, carénés à l'avant par des tôles et entoilé marouflé à l'arrière. Plusieurs types de moteurs ont équipés les Gee Bee, ils entraînaient tous des hélices bipales métalliques à pas variable. Les verrières étaient largables en vol, les postes de pilotage ventilés et éventuellement chauffés. La décoration des Gee Bee était originale pour chaque pilote et les couleurs employées spécia-

Notre photo du haut de la page, le Gee Bee de Jimmy Doolittle avec ses dés peints sur le fuselage. C'est avec cet avion qu'il battit le record du monde de vitesse. On voit distinctement la porte d'accès au poste de pilotage ménagée dans le flanc droit. Le moteur était un Pratt et Whitney « Wasp » à compresseur développant 800 ch à 2.300 tr/mn. Poids de l'avion à vide 835 kg et en charge 1.390 kg.

lement éclatantes. La Granville Bros Aircraft Inc disparut quelques années plus tard, prématurément, après la mort de son fondateur, Z. D. Granville.

Robert J. ROUX

CARACTERISTIQUES MOYENNES

Envergure	: 7,16 à 7,60 m
Longueur	: 4,50 à 5,40 m
Hauteur	: 1,28 à 1,34 m
Poids vide	: 650 à 850 kg
Poids en charge	: 1.180 à 1.798 kg.

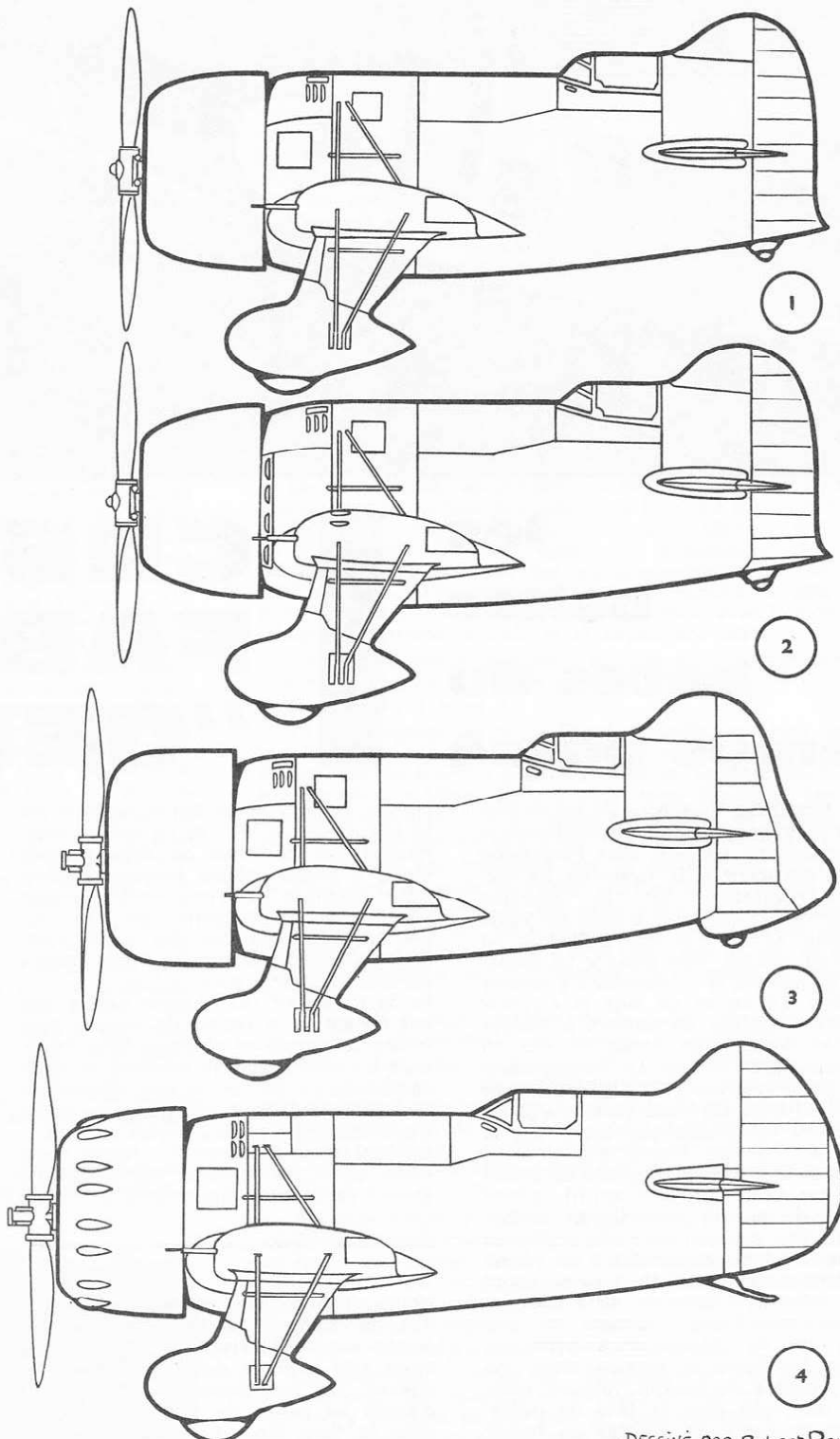
1 - Le Gee Bee R-1 de 1932. La dérive qui ne dépassait pas la ligne supérieure du fuselage (notre plan trois vues représente ce premier modèle) était considérée comme insuffisante. Russel Boardman fut gravement accidenté sur ce premier R-1. Un deuxième exemplaire reçut un supplément de dérive arrondie sur le haut. L'avion portait le n° 11, deux dés à jouer étaient peints sur le fuselage, le 4 et le 6.

2 - Le Gee Bee R-2 1932, n° 7, NR2101. Un système de refroidissement nouveau pour le moteur était installé. Le R-2 fut construit pour participer à la course Bendix Race, il fut piloté par Lee Gehlbach. Le moteur était un « Wasp » de 800 ch. La réserve d'essence était doublée. La vitesse atteinte aux essais fut de 482,76 km/h.

3 - Le Gee Bee R-1 de 1933, n° 11, NR2100. Cet appareil reçut le P.W. « Hornet » de 900 ch pour le record de Doolittle. La dérive était modifiée, la capacité en essence considérablement augmentée. L'avion fut surnommé « Bumble Bee's » ou « Flying Barrel's ». Le pilote Russel Boardman eut des troubles d'alimentation au décollage d'Indianapolis pour le Bendix Trophy le 2 juillet 1933. Blessé dans l'accident qui s'ensuivit il mourut le lendemain.

4 - Le Gee Bee R-1/R-2. Cette version hybride, était constituée d'un fuselage de R-1 reconstruit après un accident et d'une aile de R-2 1932 calée avec un dièdre sensible. La roulette de queue était remplacée par un patin. Le fuselage était un peu plus long. Un gros P.W. « Hornet » était installé à l'avant. Cette version était surnommée « Intestinal Fortitude ». Cet avion fut éliminé aux National Air Races de 1934. En 1935 le pilote Cecil Allen se présenta avec le Gee Bee 7-II au départ du Bendix Trophy qu'il risquait de ne pouvoir prendre, car désargenté, il ne pouvait même pas se procurer l'essence pour la course. Son avion portait sur le flanc le « Ficaloola » célèbre oiseau d'un « comic ». A l'heure de son départ pour la course inter-cité Allen fut pris dans un banc de brouillard et se tua quelques minutes après son décollage.

L'EVOLUTION DES GEE BEE DE 1932 A 1935



DESSINÉ PAR Robert Roux