

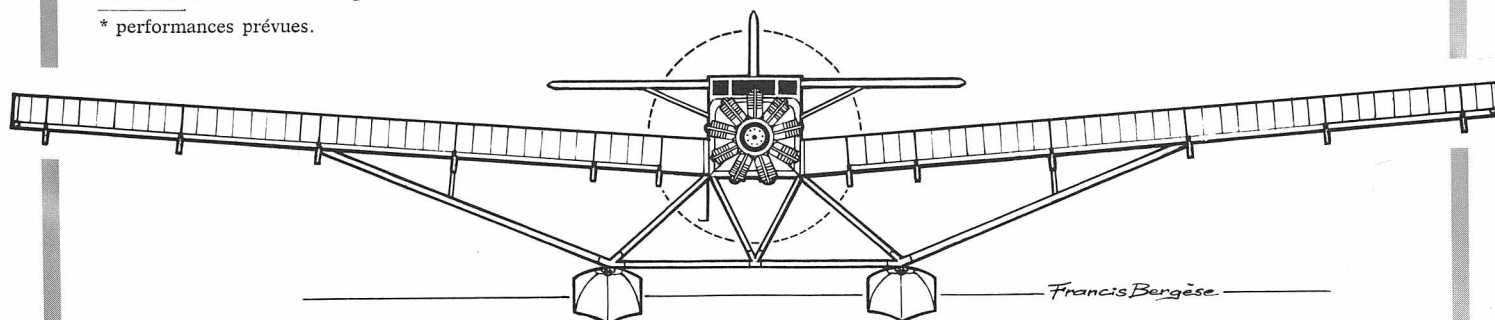
VILLIERS 26

Avec un moteur Gnôme-Rhône 9 Ab Jupiter VI de 420 ch, hélice bipale en bois Chauvière.

Envergure :	21,92 m
Longueur :	12,705 m
Hauteur :	4,77 m
Surface portante :	68 m ²
Poids à vide :	2105 kg
Poids total au décollage :	2800 kg
Vitesse maximale au sol* :	175 km/h
A 2000 m* :	195 km/h
Vitesse d'amerrissage* :	55 km/h
Plafond* :	6000 m
Autonomie* :	9 h à 140 km/h

Armement : deux mitrailleuses Lewis de 7,7 mm + deux bombes G de 50 kg. Equipement de vol de nuit et fusées de signalisation.

* performances prévues.

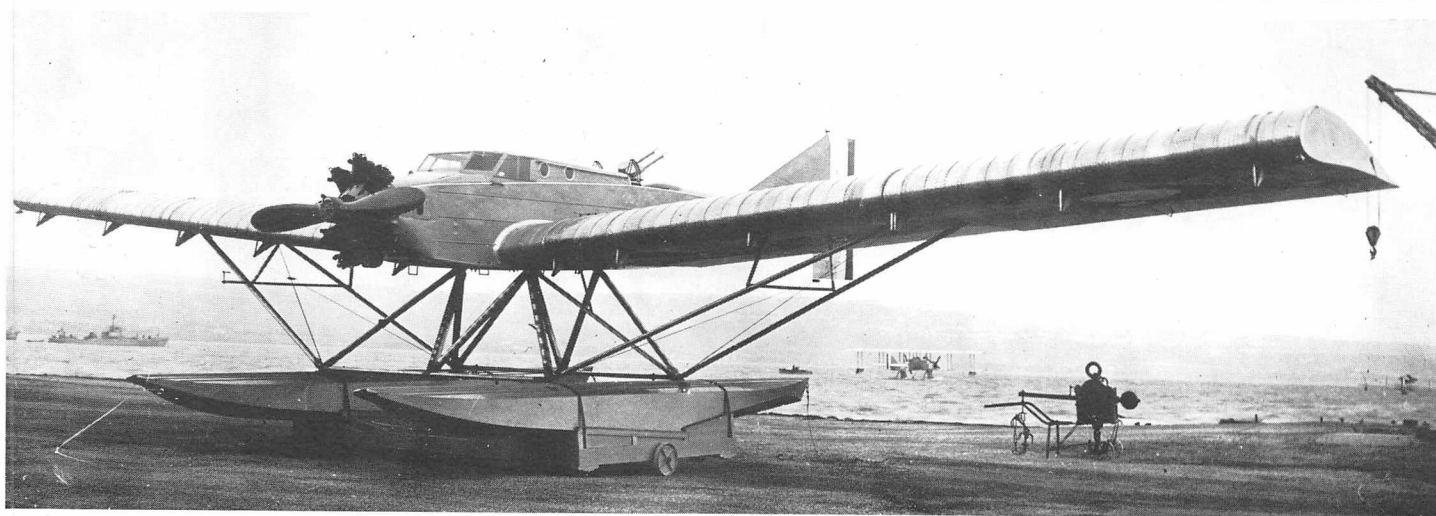


Francis Bergèse

LE VILLIERS 26

il flottait bien... mais
ne voulait pas décoller !

par Pierre Ropolo



Le Villiers 26 au bord de l'étang de Berre avant sa mise à flots, au début de l'année 1930. Le poste de pilotage à conduite intérieure était une chose rare à l'époque. On remarque l'emplacement du mitrailleur, à l'air libre, où se trouve un jumelage Lewis de 7,7 mm.

Vers les années 1924-1925, on commence à parler de plus en plus souvent dans les milieux aéronautiques, de la firme Villiers, nouvelle venue parmi les constructeurs d'aéronefs. François Villiers, né le 16 mars 1888 à Paris, a fait la première guerre mondiale comme observateur à l'escadrille MF 16, commandée par le Capitaine Mauger-Devarenne. A l'armistice, il fonde avec M. Pelabon, une société de transport : « Les Grands Express Aériens », dont il devient l'Administrateur délégué. Ce sont

alors les premières liaisons régulières Paris-Londres, sur dix bimoteurs, en majorité des « Goliath ».

Le 1^{er} janvier 1923, les Grands Express Aériens, réunis aux Messageries Aériennes, deviennent la Compagnie Air-Union. Pourtant, Villiers, poussé par un besoin incessant d'activités et désireux de réaliser ses propres idées en matière d'aviation, ne se satisfait pas de l'œuvre accomplie et décide d'entreprendre lui-même la construction d'aéronefs.

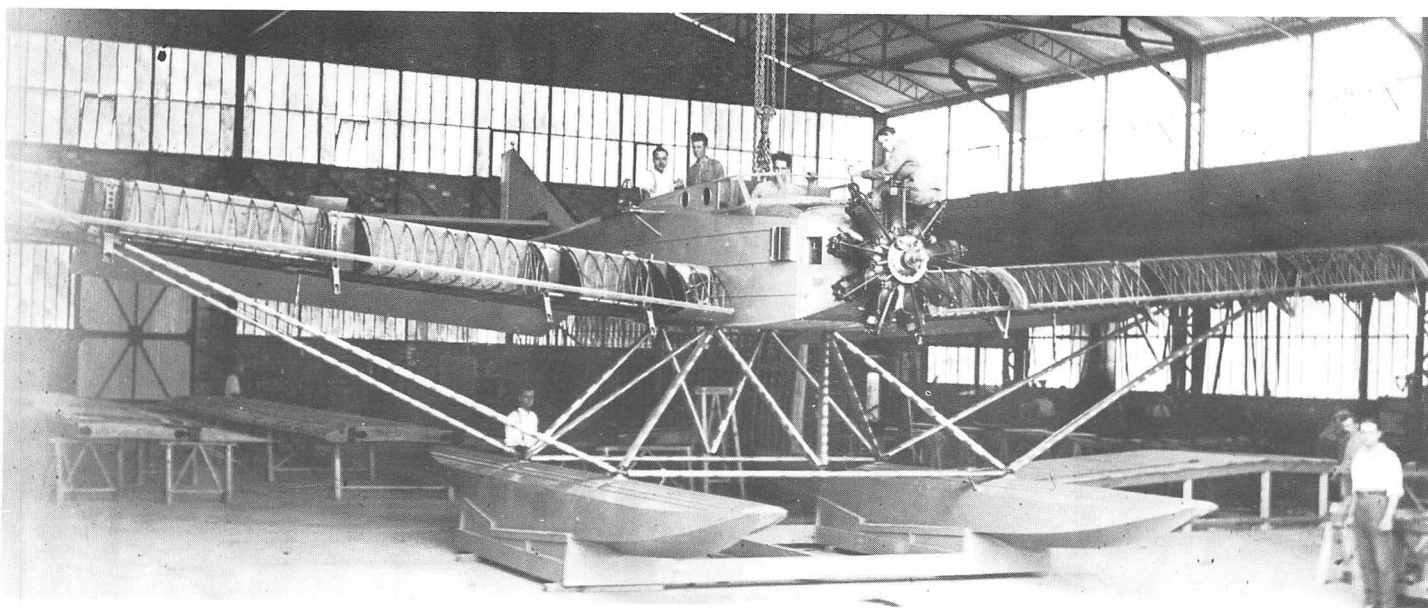
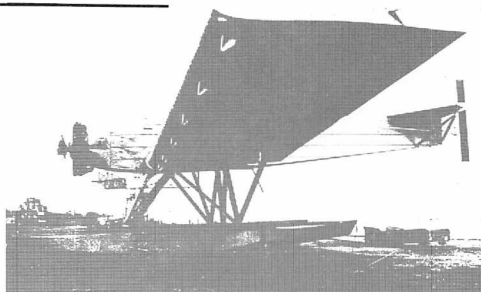
A la fin de 1924, l'usine Vil-

liers de Meudon commence à produire plusieurs modèles d'appareils, avec une préférence nettement marquée pour les hydravions. Entre temps, Villiers, indépendamment de la création d'ateliers, a fondé une école de pilotage pour la Marine à Mérignac et mis sur pied une école d'hydravions au Cap Ferret.

Au mois de mai 1925, le Villiers II, à train largable et coque étanche, enlève le concours des avions marins de chasse biplaces. Puis l'hydravion type IV, aux mains du Lieutenant de Vaisseau De-

mougeot, bat avec charges, le record du monde de vitesse sur 100 km ainsi que celui d'altitude pour sa catégorie. Le 8 février 1928, pour la première fois en France, est essayé en vol un complexe hypersustentateur comprenant des volets de bord d'attaque mobiles et des volets de courbure. Ce système à fentes, qui autorise d'importants écarts de vitesse, est monté sur le biplace Villiers 24, prototype de chasse de nuit. Les divers succès de la firme et les idées originales du constructeur finissent par séduire

Ci-dessous, l'appareil en construction dans le hangar Villiers à Berre. Les nombreuses nervures de l'aile apparaissent au bord d'attaque pas encore coffré.



L'Aéronautique Maritime qui passe commande de plusieurs exemplaires d'appareils.

En 1929, un programme est émis pour un hydravion de surveillance. François Villiers se met aussitôt sur les rangs et réalise le Vi-26, à moteur Jupiter de 420 ch, seul hydravion à flotteurs parmi les appareils à coque présentés par les constructeurs concurrents.

description

Le Vi-26 était un hydravion triplace de surveillance côtière et de patrouille, ainsi qu'escorteur de navires. La voilure rectangulaire, à dièdre marqué et profil épais, était constituée par deux ailes fixées de part et d'autre du fuselage par des ferrures réglables et contenant chacune un réservoir à carburant. Elle était reliée aux flotteurs par des mâts profilés en dural, dotés de contrefiches. L'ossature se composait de deux longerons-caissons, réunis par des tubes et des cordes à piano. Les nervures, en nombre important, étaient en spruce, et le revêtement, en classique toile de lin émaillée. Le fuselage, de section rectangulaire, disposait d'une structure en bois constituée par des couples simples ou en caissons réunis par quatre longerons en spruce et des lisses. Le recouvrement était

en tôle mince de dural, pour la partie abritant l'équipage et en contreplaqué pour les autres parties. Un bâti en dural soutenait à l'avant le moteur. Après une cloison pare-feu, on trouvait, sous verrière, le poste de pilotage à double-commande côte à côte, puis celui du navigateur radio éclairé par des hublots circulaires de bonne dimension. Enfin dans un orifice circulaire percé au sommet du fuselage, était placé le mitrailleur qui disposait d'un jumelage Lewis sur tourelle. Deux flotteurs à compartiments étanches soutenaient l'appareil à flot. Leur structure en bois de frêne était constituée par une quille centrale, deux quilles d'angles inférieurs, trois longerons supérieurs et des lisses. Du contreplaqué de bouleau revêtait l'ensemble, à l'exception du fond formé d'un triple bordé d'acajou avec interposition de toile vernie.

La particularité de l'avion résidait dans son système hypersustentateur. C'était, amélioré, l'ensemble expérimenté sur le modèle Vi-24. Une fente mobile de bord d'attaque, système Handley-Page, se trouvait divisée en deux parties, l'une à ouverture commandée à la main et conjuguée avec celle du volet de courbure correspondant et de même envergure, l'autre à ouverture automatique, dès que l'incidence

atteignait 8°, indépendante de l'aileron auquel elle correspondait. Les ailerons, compensés à l'aide de flettner, conservaient leur amplitude normale de déplacement, soit 20° vers le haut et 12° vers le bas.

une brève existence

C'est dans un hangar de la firme Villiers situé au bord même de l'étang de Berre que sera bâti, au cours du troisième trimestre de 1929, l'hydravion Vi-26, sous la direction de François Denhaut. Ce dernier, bien que créateur du premier hydro-aéroplane à coque habitable était alors directeur de constructions aux Etablissements Villiers qui, depuis quelques années, s'étaient spécialisés dans la réalisation d'appareils à flotteurs.

Pour la petite histoire rappelons que lorsque Denhaut se rendait en visite à la base de St-Raphaël, Mecque des hydravions prototypes, il était invariablement muni d'un parapluie. Il ne s'agissait cependant pas pour lui de se garantir de quelque possible averse de pluie. Cet ustensile lui servait exclusivement d'unité de mesure pour définir discrètement les côtes d'un hydravion et l'emplacement d'un redan !

Mis à l'eau au début de 1930, le Vi-26 va faire ses premi-

ères lignes droites. A la première tentative de décollage, l'appareil hydroplanera, moteur à pleine puissance, sans arriver à quitter l'eau. D'autres essais suivront sans plus de résultats positifs. Malgré plusieurs modifications dans la position du gouvernail de profondeur, l'hydravion restera obstinément collé à l'eau de l'étang de Berre. Un poids excessif, un centrage défectueux et des gouvernes insuffisamment soufflées conduiront en fin de cause à l'abandon de la machine, le mal étant trop grave. Peu de temps après les Ateliers d'Aviation Villiers allaient être contraints de fermer leurs portes, des difficultés financières étant intervenues par suite de l'absence totale de commandes d'Etat. En septembre 1931, Henry Potez rachètera les ateliers de Berre pour y produire, entre autres, son petit 452.

Le 25 mai 1934 le Ministre de la Marine faisait connaître à son homologue de l'Air qu'aucun des hydravions résultant du programme de 1929 ne serait commandé en série. Il s'agissait, bien entendu, des appareils passés devant la Commission d'Etudes Pratiques d'Aviation de St-Raphaël. Quant au Villiers 26, qui n'avait pu quitter Berre pour les raisons que l'on sait, il allait rejoindre le paradis des avions malchanceux. ●