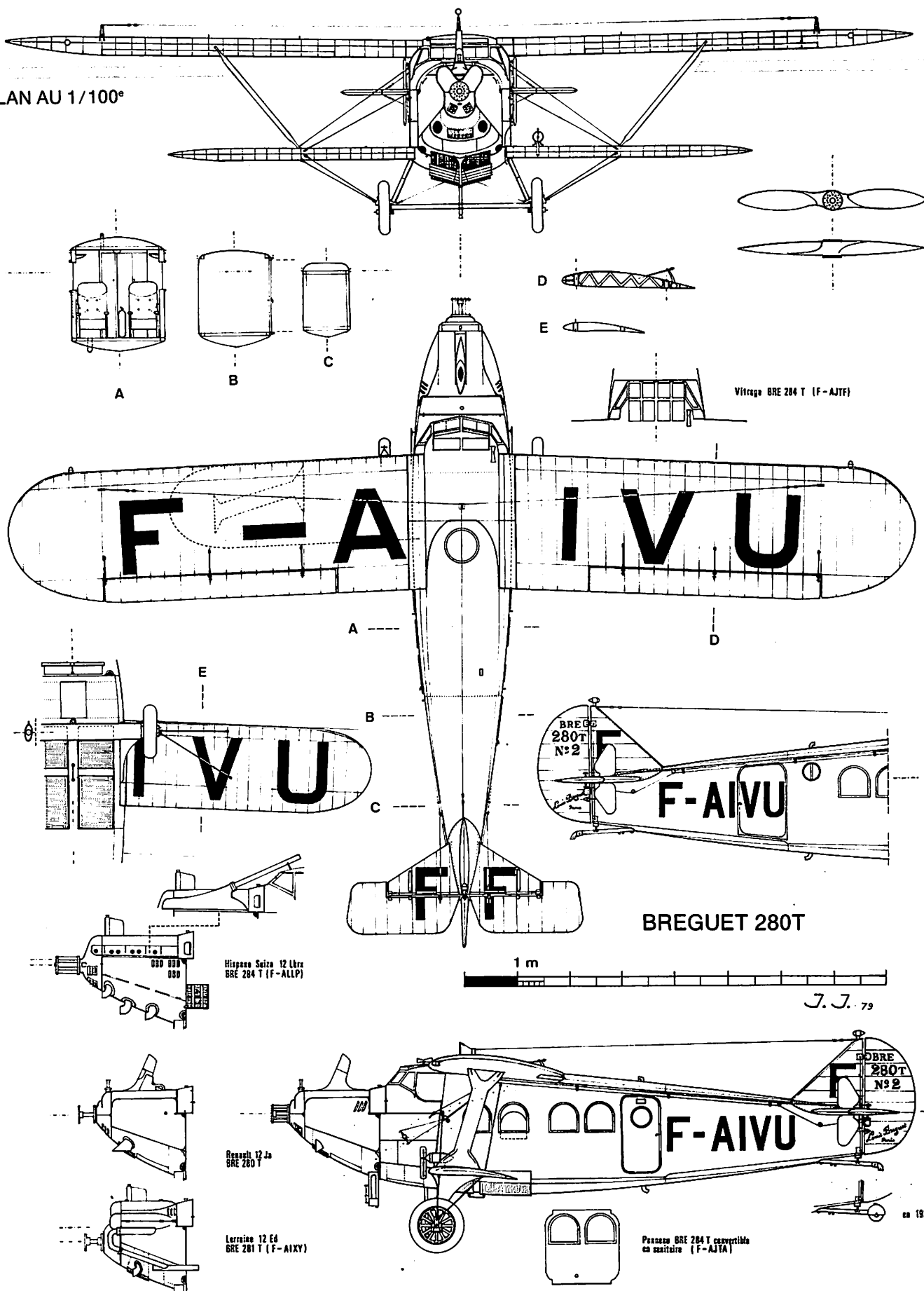


PLAN AU 1/100°



Avec un moteur Renault 12 Jb de 500 ch entraînant une hélice Ratier série 729 bipale.

Envergure ..... 17,25 m  
Longueur ..... 12,12 m  
Surface alaire ..... 55,86 m<sup>2</sup>  
Poids à vide ..... 2 040 kg

Carburant ..... 500 kg  
Charge utile ..... 480 kg  
Poids maximal ..... 3 320 kg  
Vitesse maximale ..... 210 km/h  
Vitesse de croisière à 2 000 m ..... 198 km/h  
Vitesse d'atterrissage ..... 90 km/h

Montée à 1 000 m à pleine charge en ..... 6 mn  
Montée à 2 000 m à pleine charge en ..... 16 mn  
Plafond ..... 4 700 m  
Autonomie ..... 1 100 km



Sur la couverture de l'album «Bécassine en aéroplane», réédité il y a quelques années chez Gautier-Languereau, l'héroïne «rétro» à la coiffe caractéristique contemple de son œil rond un bloc-notes sur lequel son voisin, le pilote-portraitiste paysagiste Rapin, a griffonné quelques renseignements ayant trait à la navigation.

La scène se passe dans la cabine de pilotage d'un appareil ventru, aux curieuses fenêtres en arc de plein cintre, qui repose sur deux roues à jantes à rayons.

Nommé «Montauciel» pour les besoins de la cause, cette machine, qui conduira la bonne bretonne et ses compagnons bien loin de Fontenay-aux-Roses, destination initiale de Bécassine, n'est autre que la limousine Bréguet à moteur Hispano, contemporaine de la première édition de l'album rédigé par Caumery et illustré par J.-P. Pinchon en 1930. Cet avion dérivait d'un des plus célèbres appareils d'avant guerre : le sesquiplan Bréguet 19, qui équipa par centaines, à partir de 1925, les aviations militaires française, argentine, belge, bolivienne, espagnole, grecque et polonaise, et dont les versions de «raid» contribuèrent à d'innombrables exploits, dont le plus célèbre demeure la première traversée Paris-New York par Costes et Bellonte les 1<sup>er</sup> et 2 septembre 1930.

## LES LIMOUSINES BREGUET 1926-1936

par Robert Espérou

Des versions du Bréguet 19 destinées au transport de poste d'abord, ensuite de passagers, furent envisagées en 1924 et en 1925 mais demeurèrent sur le papier. Ce projet de Bréguet 19T servit toutefois à l'élaboration, en 1926, de deux prototypes de Bréguet 26T. Ces deux prototypes furent réalisés avec des voilures de Bréguet 19-2 et des fuselages élargis (1,80 x 1,75) pour permettre l'installation de six sièges. La cabine de pilotage était surélevée, à l'air libre, au droit du plan supérieur.

Le moteur était un Gnôme Rhône Jupiter 9 AB à neuf cylindres en étoile refroidis par air.

Deux soutes à bagages, l'une au-dessous du

poste de pilotage, l'autre à l'arrière du fuselage, devaient permettre de transporter le courrier, les marchandises et les bagages de six passagers.

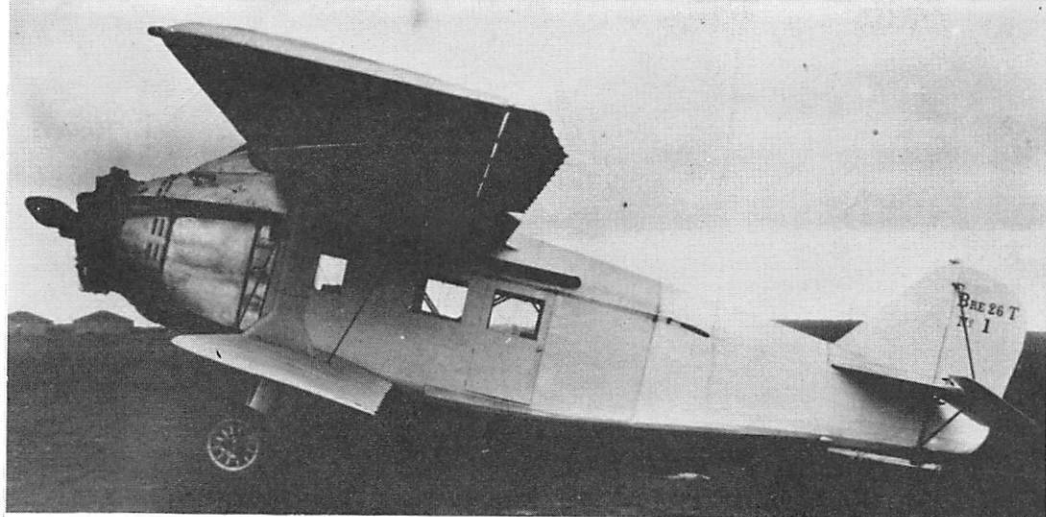
Mis au point par Dieudonné Costes à la fin de 1926, le prototype Bréguet 260T n° 1 donna entière satisfaction. Ses performances, homologuées par le service technique industriel de l'Aéronautique, se révélèrent supérieures à celles exigées par le cahier de charges pour l'obtention des primes attribuées au constructeur. L'avion atteignit une vitesse maximale de 206 km/h (le moteur tournant à 1 665 t/mn et sa vitesse minimale était de 99 km (moteur à 1 220 t/m); son plafond théorique à pleine charge était de 5 000 m et



sa longueur de décollage et d'atterrissage de 180 m.

Avec 830 kilogrammes de charge utile, sa vitesse était de 185 km/h sur une étape de 600 kilomètres. Des essais furent effectués avec des charges supérieures, jusqu'à 1 100 kilogrammes.

Après avoir terminé brillamment ses essais officiels, le Bréguet 260 n° 1 obtint son certificat de navigabilité en mai 1927 et reçut les lettres F-AIJ peintes sur un fuselage d'un blanc immaculé. Il figura dans la collection d'appareils présentés au président de la République par le maréchal Lyautey lors de la journée de propagande organisée par le comité français de propagande aéronautique



Page précédente, le Breguet 284 T n° 5 (F-AJTF). Ci-dessus deux vues de Breguet 26 T, sur la vue ci-dessus on aperçoit le pilote s'installant à son poste. Ci-dessous la limousine sanitaire 26 TS.

le 24 mai au Bourget.

Robert Bajac alla ensuite le présenter au service technique espagnol. Il effectua à cette occasion un Madrid-Lisbonne-Madrid en 6 heures et le retour fut effectué le 13 juin de Madrid (Cuatro Vientos) à Paris (Le Bourget) en 7 heures, dont quarante minutes d'escale à Cazaux.

Puis le F-AIJ fut engagé par Air Union sur Paris-Marseille via Lyon, aux côtés des berlins Blériot-Spad avec lesquelles la ligne avait été réouverte un an auparavant (25-26 mai 1926). Son utilisation fut de brève durée puisque la machine n'accusait que 121 heures de vol lors de sa dernière visite à Lyon, en août 1927.

Le deuxième prototype du Breguet 26 figura au Salon de 1926, équipé du même Gnôme

Rhône Jupiter que le n° 1, qui poursuivait pendant ce temps ses essais à Villacoublay. Rééquipé d'un moteur Lorraine-Dietrich 12 Ed de 450 CV, il reçut son CdN (n° 1705) en août 1927 et les lettres F-AIJQ.

D'utilisation commerciale très réduite, le Breguet 26 eut d'autre part des dérivés intéressants, en France ou à l'étranger.

Deux de ces machines, à moteur Lorraine 12 Eb de 450 Ch furent livrées à l'Armée de l'Air comme avions sanitaires sous la dénomination Br. 26 TS (transport sanitaire).

En Espagne, la CASA, qui avait acquis dès 1924 la licence de construction des Breguet 19, construisit, en 1928 et 1929, deux Breguet 26 à moteur Lorraine, dont un fut utilisé par la compagnie espagnole Classa, et, ultérieurement, LAPE (EC-HHA). Un prédé-

cesseur de l'Airbus, en quelque sorte.

Au Japon, c'est Nakajima qui avait construit sous licence le Breguet 19 en 1925; le constructeur japonais réalisa en 1928 un Nakajima 36, cellule du Breguet 26 et voilure du Breguet 28, moteur Nakajima «Jupiter» de 420 CV. Selon des sources japonaises, l'avion (J-BAKB) s'écrasa durant un vol d'essai tuant équipage et passagers. Mais la chronique des avions Louis Bréguet de mars-avril 1930 montre un de ces avions (J-BAYO) assurant un transport sur le terrain d'Osaka pour le compte de la compagnie Japan Air Transport, qui avait effectivement inauguré ses services le 1<sup>er</sup> avril 1929.

## LE BREGUET 28

Les deux prototypes du Breguet 26 avaient prouvé, ce qui ne semblait guère faire de doute, que l'on pouvait assembler la voilure et le train d'atterrissage du Breguet 19 à une cellule plus large, et qu'on pouvait remplacer tout le poids du carburant emporté lors de grands raids par une charge marchande équivalente.

Le Breguet 19 d'origine datait de 1922 et avait été perfectionné au cours des années; la voilure, notamment, fut agrandie sur le n° 1685 et sur les modèles GR (Grand Raid) des records du monde de distance sans escale, du «tour du monde» de Costes et Le Brix, en attendant le type TR Super bidon qui devait s'immortaliser avec Costes et Bellonte en 1930 sur le trajet Paris-New York.

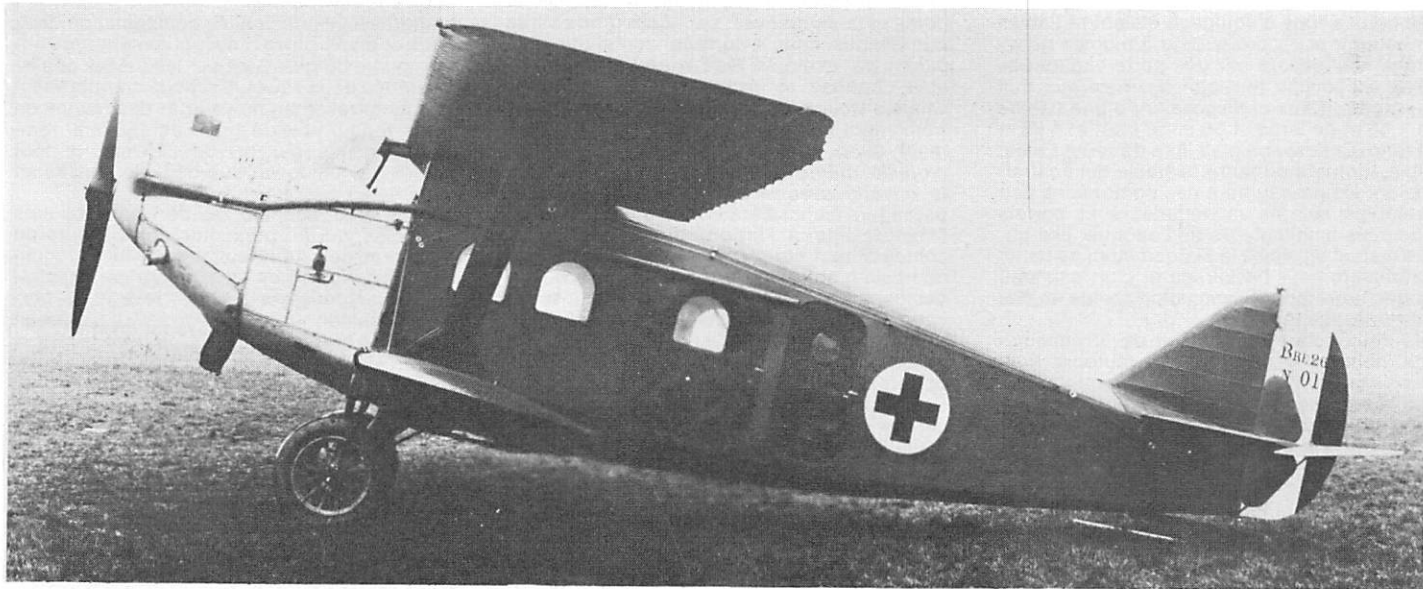
C'est cette voilure du type GR qui, adaptée à une cellule encore agrandie par rapport au Breguet 26, donna naissance à la série des Breguet 28.

L'appareil se présentait sous la forme d'un sesquiplan à conduite intérieure en construction métallique à revêtement mixte.

La voilure, d'une surface totale de 55,86 mètres carrés (trois fois celle d'un «Starfighter», plus près de celle d'un Nord 262), était donc composée de deux plans.

Le plan supérieur, du même profil que celui du Breguet 19, présentait un léger dièdre et une flèche longitudinale peu accentuée; les ailerons, longs et peu profonds, encastrés, étaient commandés par tiges sous tubes et biellettes; le plan inférieur était affecté de la même flèche que le plan supérieur et n'avait pas de dièdre.

Les deux plans, dont la structure était en dural et le revêtement en toile, étaient réunis par deux montants obliques (un par demi-cellule) constitués chacun de deux demi-coquilles en dural à embouts rivetés, terminées par des fourches fixées aux longerons des plans par des rotules. Le fuselage possédait une armature de section rectangulaire en tubes







Un sanitaire militaire 26 TS en action... Ci-dessous, le B2. 280 n° 4 (F-AJAN).



dans le courant d'air seulement le haut de la tête s'ils le désirent, ce qui est souvent le cas si le mal de l'air s'annonce. Par ailleurs, elle ne change pas les habitudes prises en automobile et en chemin de fer et cela aussi à son importance». L'inconvénient était le poids et la complexité, par rapport aux vitres coulissantes dans le sens horizontal qui équipaient, par exemple, les Fokker VII. La cabine était chauffée et insonorisée au point que Charles Dollfus pouvait qualifier le «bruit extrêmement affaibli» de «ronflement parfaitement supportable sans aucune protection d'oreille, même quand la communication reste ouverte avec le poste de pilotage». Les passagers disposaient en outre d'un compartiment-toilette à l'arrière de la cabine. Ce compartiment était fermé par une paroi oblique qui en obturait la vue au moment de l'accès dans l'appareil. En vol, cette porte se rabattait perpendiculairement à l'axe de l'avion. Une trompe venturi, disposée à l'intérieur, empêchait les mauvaises odeurs de se répandre dans la cabine. Deux cales à bagages, l'une à l'avant de la cabine, l'autre à l'arrière, pouvaient contenir jusqu'à 2,4 m³. La soute à poste était un coffre mobile largable en vol. Ce n'était pas la seule partie largable de l'appareil : les réservoirs (640 l de contenance en tout) l'étaient aussi.

L'empennage se composait horizontalement d'un plan fixe réglable au sol et de gouver-

nails compensés et, verticalement, d'une dérive fixe, à laquelle s'ajoutèrent très vite deux dérives auxiliaires, et d'un gouvernail non compensé. Les câbles de commande étaient extérieurs, ce qui permettait une surveillance et un entretien faciles.

L'atterrisseur principal se composait de deux mâts et d'une barre d'accouplement horizontale munie de glissières sur lesquelles coulaient les deux roues. Celles-ci comportaient une jante reliée au moyeu par des rayons en alu fondu, et d'un pneu de 180 mm, remplacé ensuite par un de 225 mm, le tout amorti par sandows. Une béquille constituait la partie arrière de l'atterrisseur.

Telle était la machine, les dérives auxiliaires en moins, qui fut présentée aux visiteurs du 11<sup>e</sup> Salon de l'Aéronautique (29 juin - 15 juillet 1928), aux côtés de son glorieux inspirateur, le «Nungesser & Coli», revenu au bercail après son «tour du monde». Il s'agissait du n° 3 de la série 280.

LES BREGUET 280 ET 281 -  
PARIS-LONDRES ET PLM

Depuis quelques semaines, le chef pilote de Louis Bréguet, Budquet, avait pris en main les deux prototypes de Bréguet 280 à moteur Renault 12 Jb de 500 Ch, et de Bréguet 281 à moteur Lorraine 12 Ed de 450 Ch. Il fut relayé dans cette tâche, vers la fin mai, par Edmond Abraham, pilote réceptionnaire de la même firme.

à suivre

ronds, en dural ou en acier, réunis par différents modèles de raccords démontables. Le capotage du moteur était constitué de panneaux amovibles, certains sur charnières, en tôle de dural ; le moteur reposait sur un bâti composé de quatre broches ; une cloison pare-feu le séparait de la cabine de pilotage. Celle-ci, biplace était, à conduite intérieure, contrairement à celle du Bréguet 26, encore à l'air libre. Semi-intérieure serait plus exact car elle n'était pas pourvue de vitrages latéraux, de façon à permettre à l'équipage de voir le sol en cas de mauvais temps, en attendant que les essuie-glaces aient fait suffisamment de progrès pour pouvoir être montés utilement sur les pare-brise.

Le pilote, à gauche, disposait d'un tableau de bord conçu pour pouvoir être lisible aussi de la place droite. Les instruments de série comprenaient : un contrôleur de vol, un altimètre, un compte-tours, un aérothermomètre d'eau et un aérothermomètre d'huile, un manomètre d'essence et un manomètre d'huile, un jaugeur d'essence, un indicateur de pente, un compas, une montre et un porte-cartes.

Les deux sièges d'équipage étaient réglables en hauteur et en profondeur. Le poste de pilotage était séparé par une porte capitonnée de la section du fuselage réservée aux huit passagers. Ceux-ci disposaient d'une cabine de 1,68 m de large, 1,85 m de haut et 4,23 m de long. Cet espace était libre de toute saillie, câble, montant ou autre obstacle qui contraignaient les passagers à des contorsions peu agréables sur les monomoteurs et parfois même les multimoteurs de l'époque. Les parois étaient en simili, le plafond muni de hauts plafonniers pour l'éclairage et d'un panneau de déchirure pour l'évacuation rapide en cas d'atterrissage forcé.

Des deux côtés d'un couloir de 35 centimètres, deux rangées de quatre fauteuils Pullmann étaient installées face à l'avant ; à chaque fauteuil correspondait une fenêtre en forme d'arc roman prodiguant en abondance air et lumière. La lumière venait des généreuses dimensions de ces ouvertures 50 cm x 50 ; l'air était dispensé par la glace coulissant de haut en bas, commandée par un système à manivelle. Ce système avait comme avantage, selon un commentateur de l'époque, de permettre aux passagers «de pouvoir placer



# LES LIMOUSINES BRÉGUET 1926-1936

par Robert Espérou

(suite du n° 123)

La mise au point fit modifier les empenrages par addition de ces petites oreillettes, repentirs tardifs pour améliorer la stabilité en lacet, que l'on retrouvera sur les trimoteurs Wibault et Dewoitine.

Puis, après l'obtention de leurs certificats de navigabilité, les quatre premières limousines Bréguet furent mises en exploitation expérimentale puis régulière sur les lignes Paris-Londres, Paris-Lyon-Marseille et Lyon-Genève d'Air Union, à la fin de 1928 et en janvier 1929. Il s'agissait de deux Bréguet 280 : F-AI-VU et F-AIXV et des deux Bréguet 281 : F-AIXD et F-AIXY. Ces deux derniers, dont le moteur Lorraine était plus faible de 50 CV que le Renault qui équipait les 280, furent rééquipés de Renault pour devenir, eux aussi, des Bréguet 280, le F-AIXD à la fin de 1930, le F-AIXY au début de 1931.

Cette mise en service régulier s'accompagna de la participation aux opérations publicitaires habituelles, rendues plus faciles encore par l'augmentation de la flotte du fait de la livraison de deux nouveaux Bréguet 280 : F-AJAN et F-AJAO, en avril et mai 1929. Les six limousines figurèrent aux côtés des bimoteurs Lioré et Olivier dans la présentation officielle de la flotte d'Air Union au Bourget, le 6 avril 1929, pour le dixième anniversaire de la compagnie. On vit aussi Louis Bréguet offrir un voyage à Reims à bord de la limousine F-AJAN aux participants du congrès d'Aviation sanitaire du 13 au 18 mai 1929 et les limousines toutes neuves participer à divers rallyes (Rallye de la Brayelle, Rallye Transat, Rallye d'Auvergne).

Les exploits commerciaux, qui font aujourd'hui sourire, sont complaisamment repris dans la presse spécialisée de l'époque. Ventre, moteur et haut du fuselage blanc, voilure et bas du fuselage bleu, dérive et gou-

vernail peints de bandes alternées blanches et bleues, les Rapid Azur, nom de flotte porté en blanc sur bleu au-dessous du milieu des deux fenêtres centrales, accumulaient les records. En avril 1929, le pilote Deneulin emmène deux voyageurs américains qui avaient affrété l'avion du Bourget à Marseille, sans escale, en 3 heures 35 minutes, soit à 204 km/h de moyenne.

Trois jours plus tard, six passagers débarqués d'un paquebot de la P et O voulaient rejoindre Londres d'urgence ; Sautereau décolle de Marseille à 13 h 55 ; et les emmène au Bourget en 3 heures 16 minutes ; un autre avion les conduit à Londres, où ils arriveront à 19 h 30. Marseille-Londres en cinq heures et demie ; il fallait vingt-trois heures par le train et le bateau.

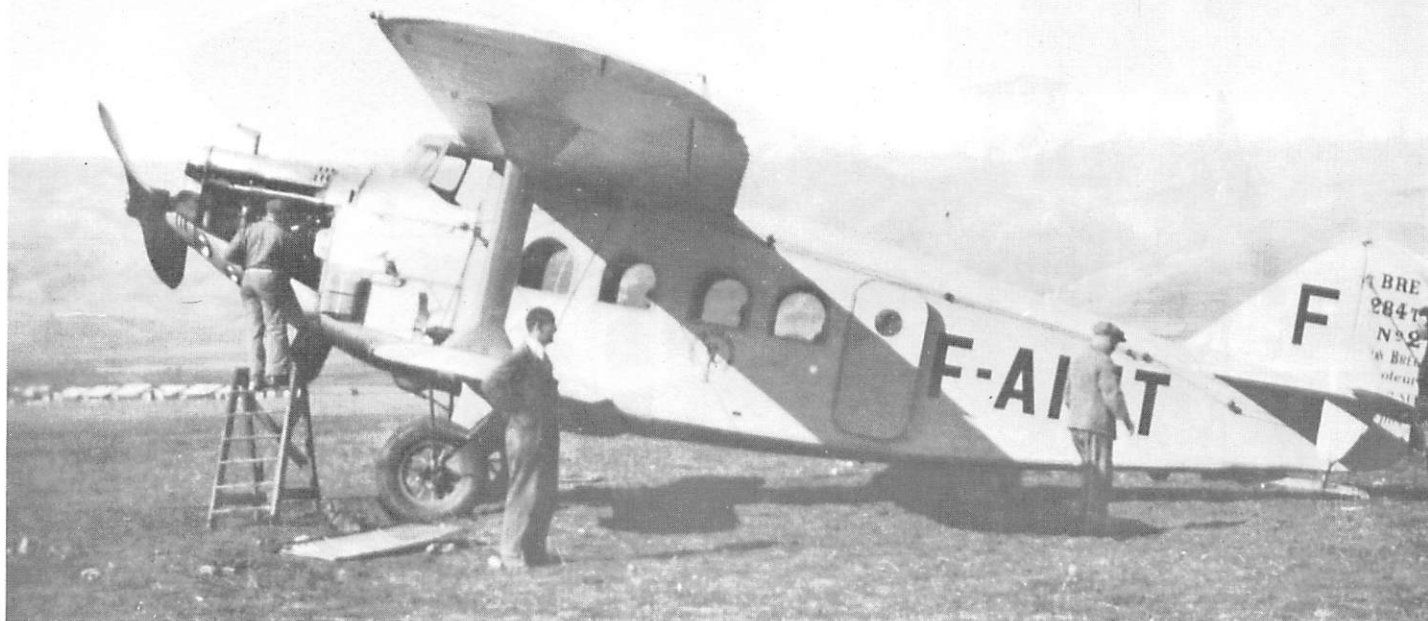
En haut le Br.280T n° 4 d'Air Union, et ci-dessous, la limousine Bréguet 280 n° 3 dont on aperçoit la porte de soute de fuselage.



On fera encore mieux l'année suivante : au début de 1930, à l'occasion du retour du prince de Galles, qui utilisa l'avion de Marseille à Londres, trois Bréguet accomplirent Marseille-Paris sans escale, en 3 heures 11 minutes, 3 heures 12 minutes et 3 heures 14 minutes. Fin novembre, les pilotes Bajac et Foucard, avec deux avions, réalisèrent Marseille-Paris en 3 heures 5 minutes de vol, soit 237 km/h, mais avec une escale de quarante minutes à Lyon, pour assurer la correspondance avec l'avion venant de Genève, ce qui fit tomber la vitesse commerciale à 195 km/h.

Tout fut mis en œuvre pour justifier le placard publicitaire de l'époque : « Pour parcourir les grandes routes de l'air avec le maximum d'agrément et de sécurité, le voyageur averti choisit une limousine Bréguet 280 T pour sa structure robuste, sa grande vitesse de marche et sa cabine confortable, aux larges fauteuils pullmann et aux fenêtres spacieuses ». Les premiers résultats sur Paris-Lyon-Marseille furent jugés excellents : la moyenne journalière de passagers atteignit 5 dans chaque sens, ce qui ne s'était jamais vu ; on enregistre même des journées avec 8 passagers.





À la fin de l'année 1929, les six limousines avaient parcouru plus de 423 000 kilomètres, dont la plus grande partie (390 000) sur l'axe Paris-Lyon-Marseille, le reste sur Paris-Londres (14 000), Lyon-Genève (6 000), ou en vols spéciaux (13 000). Dans la même période, elles avaient transporté 2 960 passagers (deux sens) : 54 sur Paris-Londres ; 1 644 sur Paris-Lyon et 1 020 sur Lyon-Marseille ; 242 sur Lyon-Genève.

En 1930, le nombre de kilomètres parcourus monta à 649 000 (560 000 sur Paris-Lyon-Marseille) ; 49 000 sur Paris-Londres, 37 000 sur Lyon-Genève et 3 000 en vols spéciaux, et le nombre de passagers à 41 000. Il est vrai que la flotte s'était accrue, pendant l'année, de quatre nouveaux Bréguet 280 : le n°6 F-AJKU, le n°7 : F-AJKV, le n°8 : F-AJKX et le n°9 : F-AJKY ; le dixième et dernier Br. 280 : F-ALVD complètera la flotte en 1932 seulement.

Au début de 1931, cette flotte de Bréguet 280 s'enrichit des deux premiers 284 livrés à Air Union (n°4 : F-AJTA, n°5 : F-AJTF) que rejoindront trois autres avant la fin de l'année (n°6 : F-AJTG, n°7 : F-ALLP, n°8 : F-ALLQ).

Sur le même réseau que précédemment, Paris-Lyon-Marseille - Paris-Londres - Lyon-Genève, auxquels s'ajoutèrent Paris-Deauville, (mai 1931), puis Paris-Cannes via Marseille (février 32), les limousines Bréguet accomplirent en 1932 plus d'un million de kilomètres (1 027 639) et transportèrent 11 700 passagers, sans aucun accident.

Le prix du trajet Paris-Marseille était en 1930 de 800 F, le double du prix du même voyage en chemin de fer mais avec un gain de temps légèrement supérieur : 5 heures 5 minutes escale comprise, contre 11 heures 42 minutes par le train.

La régularité était bonne : 89,7 % des étapes prévues avaient été effectuées, toujours en 1930, dans un temps au maximum double du temps prévu. Le gain de temps permettait aussi des correspondances dans la même journée, au Sud, avec Barcelone et Gênes, au Nord avec Londres, Bruxelles et Amsterdam et, bien sûr, de Lyon vers Genève.

Sur Paris-Londres, l'avantage était encore plus sensible puisque le trajet par air ne durait que 2 heures 15 minutes contre 7 heures en train et en bateau, et le prix de l'avion (400 F) ne représentait que les deux tiers du prix moyen de surface (619 F).

Les hôtes de marque ne manquaient pas à bord des berlines bleues et les photographes de presse non plus, à leur embarquement et à leur débarquement. Officiers britanniques et maharajahs revenant des Indes, caïds tunisiens et chefs de tribus d'Afrique occidentale venant pour l'exposition coloniale, ministres (Pierre Cot se rendra en limousine Bréguet à la conférence du désarmement à Genève en avril 1933), artistes (Foujita, Marie Bell) re-

Vérification de routine sur le Breguet 284 T n° 2 d'Air Orient pendant une escale. Cette limousine fut la première à moteur Hispano acquise par cette compagnie. Ci-dessous, sur ce Br.281T Lorraine dont on voit l'énorme tuyau d'échappement, on charge le fret. En bas, embarquement des bagages sous le poste de pilotage.



cordmen et aviateurs célèbres, équipes de gymnastique, vedettes de cinéma ou de music-hall (Joséphine Baker, accompagnée d'Henri Varna), lords et archevêques, députés, princes et gouverneurs, le maire de Genève et le directeur des wagons-lits Cook, bref, tous ceux que le service de presse de la compagnie jugeait bon de fixer sur l'album de la notoriété.

Non seulement la photo mais le cinéma illustrèrent la carrière des limousines bleues : une scène d'un film, *Durand contre Durand* avec, entre autres acteurs et actrices, Mady Berry et Simone Simon fut tournée à bord d'un Rapid Azur à la fin de 1931.

Les services rendus par le robuste monomoteur dérivé de l'avion de grand raid ne cessèrent pas avec la disparition de la société qui les avait mis en ligne ; lorsqu'elle se fonda dans la SCELA qui donna naissance à Air France, les Bréguet 28 firent partie de l'apport en capital et servirent encore quelque temps dans la flotte de la compagnie nationale. Elle possédait 15 limousines Bréguet au 31 décembre 1933, 10 au 31 décembre 1934 et en avait encore conservé 2 à la fin de 1935. Parmi ces vétérans, le F-AIXV (Bréguet 280 n°3) alignait 2 688 heures de vol depuis sa construction, lors de sa dernière visite au Bourget le 8 juillet 1935 ; six ans et demi pour accumuler ce qui serait considéré aujourd'hui comme une rotation annuelle correcte, sans plus.





## LES BREGUET 284 - LA LIGNE D'ORIENT

Louis Bréguet avait envisagé d'équiper sa cellule de Bréguet 28 de différents moteurs. Outre le 280 à Renault 12 Jb de 500 Ch et le 281 à Lorraine 12 Ed de 450 Ch dont la carrière vient d'être retracée ci-dessus, les dénominations 282 et 283 avaient été réservées pour des Bréguet 28 à Gnôme Rhône Jupiter, 9 Akn et 9 Ab : ils ne furent pas construits et toute la série des 28 fut équipée de moteurs à cylindres en ligne.

Parmi ceux-ci l'Hispano-Suiza 12 Lbrx fut choisi pour équiper la cellule du prototype de Bréguet 284 immatriculé F-AIYB. Nommé «Dragon d'Annam», ce prototype fut engagé dans une tentative de liaison postale rapide entre Paris et Hanoï ; le raid envisagé devait conduire l'équipage prestigieux Bellonte, Codos, Costes en trois jours-et-demi de Paris à Tripoli puis, par Le Caire, Bassorah, Karachi, Allahabad et Calcutta, jusqu'à Hanoï.

Après des essais très rapides, l'avion décolla du Bourget le 19 février 1929 en fin d'après-midi ; il ne fit même pas dix kilomètres : une panne de moteur le fit s'éparpiller entre deux voies de chemin de fer à Bondy, heureusement sans grave blessure pour l'équipage. Aussitôt mis sous scellés, le moteur tourna à pleine puissance au banc d'essais deux jours plus tard.

Il fut donc mis hors de cause. Ce qui semble avoir provoqué cet accident est la hâte avec laquelle ce vol avait été préparé. Les vols de ce genre avaient d'ailleurs été interdits quelques mois auparavant, et l'interdiction, levée pour permettre ce «raid», fut rétablie après la catastrophe.

C'est que la compétition était vive sur la ligne France-Indochine. Air Union avait déjà absorbé l'Aéronavale en 1926, ce qui lui avait permis de prolonger son réseau vers la Corse et ultérieurement vers l'Afrique du Nord. En juin 1927, Air Union absorba, en créant Air Union - Lignes d'Orient, la compagnie des Messageries transaériennes, sur laquelle s'étaient appuyés Maurice Noguès et le colonel Faure pour effectuer le voyage d'essais de Noguès, en hydravion, entre Marseille et Beyrouth.

Fatigué des obstacles de toute nature qui s'opposaient à la progression de la ligne France-Indochine par la voie terrestre, le créateur de cette pièce essentielle du réseau aérien français avait en effet décidé de tourner l'obstacle par la Méditerranée : SPCA Météore puis CAMS 53 reliaient ainsi plus ou moins régulièrement Marseille à Beyrouth depuis la fin de 1927 ; le 1<sup>er</sup> juin 1929, le service était devenu hebdomadaire. Restait encore le plus long trajet, de la côte phénicienne à la baie d'Along. A Beyrouth, l'absence de terrain d'aviation, qui se prolongera encore de nombreuses années, imposait une rupture de parcours aérien de la capitale du Liban, où aboutissaient les hydravions, jusqu'à la capitale de la Syrie, d'où vont partir les avions

Muni d'un moteur Renault, ce Br.280T vu à Lyon-Bron appartient à Air Union. Cet appareil est l'ancien Br.281T n° 2 à moteur Lorraine illustré ci-dessus, dont on remarque le caractéristique collecteur d'échappement débouchant à flanc de carlingue au-dessus de la porte de soute. Dans ses deux états, la limousine conserva son immatriculation F-AIXY.



«à roulettes» vers Bagdad d'abord, plus à l'Est ensuite.

Le trajet Beyrouth-Damas, se faisait donc par la route, voie qu'empruntèrent aussi les deux Bréguet 284 F-AIZT (n° 2) et F-AJJR (n° 3) destinés à ouvrir le tronçon Damas-Bagdad. Pour ce convoi, trois véhicules étaient nécessaires : un premier camion portait les ailes, en caisses ; un deuxième tirait le fuselage par la queue, et le troisième portait le reste de l'appareil et l'outillage.

Le service aérien Damas-Bagdad fut inauguré par Guay dans les tout premiers jours de janvier 1930. L'avion, partant de Damas, faisait route vers Rutbah, escale technique facultative (point d'eau et escale régulière de la route des Indes d'Imperial Airways) puis longeait la piste de Rutbah à Bagdad, que parcourait à l'époque un convoi automobile hebdomadaire, protégé par automitrailleuses. La ligne aérienne parcourait les 800 kilomètres en 5 heures au lieu des 2 jours nécessaires par la voie terrestre la plus rapide. Ouverte d'abord aux passagers, cette ligne connut un grand succès et une régularité excellente : à la fin de 1930, 94 voyages avaient été effectués sur les 94 prévus.

Les deux limousines Bréguet changèrent une première fois de propriétaire avec la création, en juillet 1930, d'Air Orient, résultat de la fusion d'Air Union - Lignes d'Orient avec Air Asie, dont le centre d'exploitation était situé à Saïgon, à l'autre extrémité de la ligne. Elles continuèrent à assurer le service sur le tronçon Damas-Bagdad, concurremment avec les trimoteurs Farman et Fokker, affectés à la «ligne Noguès» en 1931.

La construction métallique de la cellule du Bréguet 284 et les performances de son moteur Hispano lui assuraient une excellente réputation sur la ligne, mais pas au point de

faire préférer la limousine aux trimoteurs, comme en témoigne un voyageur de l'époque : «Sans doute, au cours de mon voyage, j'ai vu quelques beaux avions français, et par exemple l'admirable Bréguet qui assure la liaison entre Damas et Bagdad, mais c'était un monomoteur, parfait sur un parcours où l'on trouve toujours, en cas de panne, un endroit où se poser. Je me sens beaucoup plus rassuré derrière les trois moteurs du Fokker pour traverser, comme je vais le faire, le Golfe du Bengale et la forêt birmane». Et Tharaud de conclure à propos des Fokker : «Il faut bien protéger la construction française ! D'accord ! Mais ne pourrait-on pas aussi songer aux passagers ?». Le tronçon Beyrouth-Bagdad coûtait 1 800 F au début de 1932 — y compris les frais d'hôtel, sauf à Beyrouth pour les passagers dont le voyage commençait à Damas et à Damas pour ceux dont le voyage commençait à Beyrouth —. Il y avait, à l'époque, deux services hebdomadaires : l'un en principe le samedi en correspondance avec la France - Syrie - Indochine, l'autre le mardi purement local.

Lors de la création d'Air France, le 30 août 1933, les deux limousines d'Air Orient passèrent dans la flotte de la compagnie nationale ; elles y reçurent des noms de provinces : «Touraine» pour l'AIZT et «Auvergne» pour l'AJJR.

Elles continuèrent à voler jusqu'à leur réforme et leur radiation définitive au début de 1936. Au moins l'une d'elles fut conservée jusqu'en 1940.

Ces deux machines ne furent pas les seules à passer dans la flotte d'Air France, qui absorba aussi, à sa création, cinq autres Bréguet 284, en provenance d'Air Union : le n° 4 F-AJTA, le n° 5 F-AJTF, le n° 6 F-AJTG,

le n°7 F-ALLP et le n°8 F-ALLQ.

Un peu plus lourdes que les limousines 280 et 281, les 284 avaient reçu tous les perfectionnements apportés par l'expérience : renforcement des mâts, remplacement des poulies de commande par des guignols, roues de 1 000 x 225, nervures supplémentaires, parfois même réservoirs supplémentaires et possibilité d'utilisation en avion sanitaire grâce à une large porte en avant de la porte normale sur le flanc gauche du fuselage. Comme elles avaient un potentiel supérieur à celui des 280 et 281, puisqu'elles étaient apparues dans la flotte d'Air Union à la fin de 1930 ou

au début de 1931, les limousines 284 furent radiées plus tard (de novembre 1935 à avril 1936) de la flotte d'Air France ; l'une d'elles, F-AJTA, fut même cédée à un particulier, modifiée pour devenir Br. 280 en janvier 1936, et ne fut définitivement rayée du registre que le 17 juin 1937, la dernière de toutes les limousines Bréguet.

Rien qu'à sa silhouette, la limousine Bréguet évoque davantage le robuste percheron que le fringant coursier du ciel.

Son constructeur n'avait pas pris beaucoup de risques en apportant à la compagnie de transport aérien dont il était actionnaire un

appareil dont l'archétype volait déjà depuis quatre ou cinq ans. Peu brillante sur la difficile ligne d'Extrême-Orient, qui ne sera vraiment ouverte qu'à l'ère des trimoteurs métalliques, la limousine Bréguet accomplit néanmoins un honnête travail. En Europe, elle rendit possible le développement de l'axe principal Londres-Paris-Vallée du Rhône, qui demeure, encore aujourd'hui, le plus dense d'Europe occidentale. En outre, record enviable, les limousines Bréguet terminèrent leur carrière sans être impliquées dans un seul accident ayant entraîné la mort d'un passager.

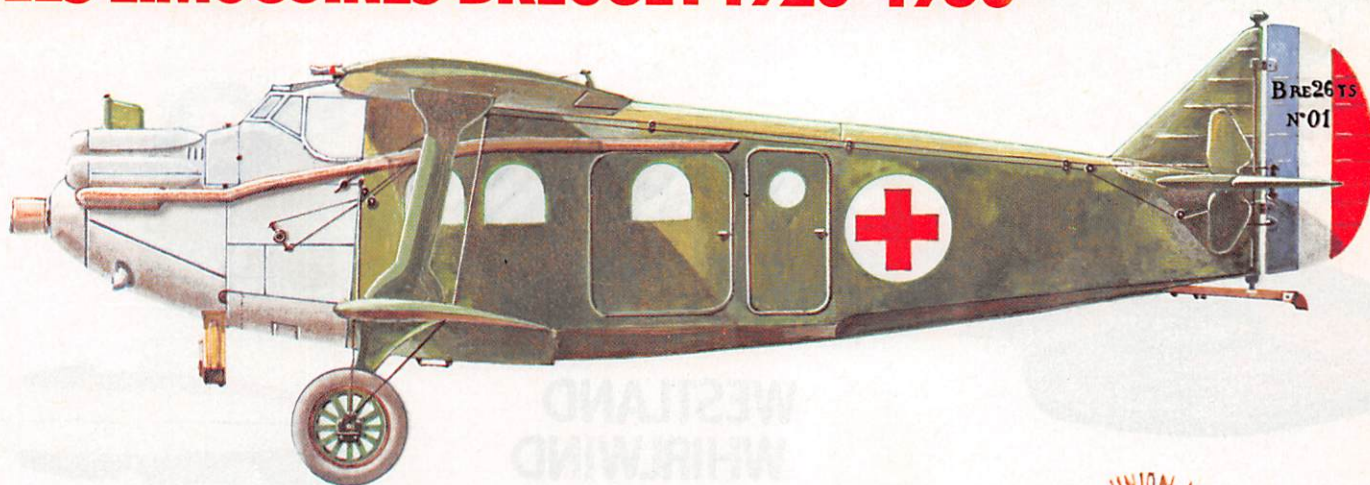
## LISTE D'IMMATRICULATIONS DES LIMOUSINES BRÉGUET

n° de série	n° d'immatriculation	date d'immatriculation	lettres	affectations et activités des appareils
Br 26 T n° 1	1668	mai 27	F-AIJ	Air Union, base au Bourget. Dernière visite Lyon-Bron août 27 : 121 h de vol.
Br 26 T n° 2	1705	août 27	F-AIJQ	Bréguet, base : Villacoublay.
Br 280 T n° 2	1967	12 nov. 28	F-AIUV	Air Union, 538 h de vol en nov. 29 au Bourget ; 788 h en nov. 30 au Bourget ; visite à Lypmpe en jan. 31 ; 1414 h en sept. 32 au Bourget ; Air France, 1923 h en oct. 33 au Bourget ; radié août 34.
Br 281 n° 1	1986	30 nov. 28	F-AIXD	Air Union, 254 h de vol en oct. 29 au Bourget ; 373 h en oct. 30 à Lyon-Bron ; 697 h en oct. 31 au Bourget ; 872 h en juil. 32 au Bourget ; Air France, 1272 h le 27 sept. 33 à Lyon-Bron ; radié août 34.
Br 280 n° 3	2003	02 janv. 29	F-AIXV	Air Union : 335 h de vol en août 29 au Bourget ; 920 h en oct. 30 au Bourget ; modifié en 1931 ; 1353 h en oct. 31 au Bourget ; 1878 h en nov. 32 au Bourget. Air France 2181 h en sept. 33, 2621 h le 28 sept. 34, 2688 h le 8 juil. 35.
Br 281 n° 2	2006	08 janv. 29	F-AIXY	Air Union ; 231 h de vol en sept. 29 au Bourget ; 570 h en sept. 30 au Bourget ; modifié en 1931 ; 1074 h en sept. 31 au Bourget ; 1464 h en sept. 32 au Bourget, Air France : 1870 h en oct. 33 ; radié août 34.
Br 284 n° 1			F-AIYB	Dragon d'Annam détruit à Bondy 19 fév. 29.
Br 280 n° 4	2077	24 avr. 29	F-AJAN	Air Union : 367 h de vol en nov. 29 au Bourget ; 517 h en juil. 30 au Bourget ; refait en 1930 ; 1088 h en juin 31 au Bourget ; 1583 h en août 32 au Bourget. Air France : 2013 h en juin 33. Radié août 34.
Br 280 n° 5	2086	10 mai 29	F-AJAO	Air Union : 303 h de vol en oct. 29 au Bourget ; 717 h en sept. 30 à Marseille Marignane ; (refait en 1930) : 1099 h en oct. 31 à Croydon ; 1526 h en oct. 32. Air France : 1898 h en août 33 au Bourget ; radié en août 34.
Br 284 n° 2	2127	06 juin 29	F-AIZT	Air Union - Lignes d'Orient. 174 h de vol en mai 30 à Damas ; Air Orient : 429 h déc. 30 à Damas ; 758 h en juin 32 à Damas ; Air France : Touraine 1258 h le 3 oct. 33 à Damas ; 1574 h le 9 nov. 34 à Damas ; 1669 h le 5 juil. 35 à Damas ; 1793 h le 15 janv. 36 à Damas. Rayé, réformé.
Br 280 n° 6	2336	31 déc. 29	F-AJKU	Air Union : 602 h de vol en oct. 30 ; radié le 21 nov. 30.
Br 280 n° 7	2337	31 déc. 29	F-AJKV	Air Union : 272 h de vol en juil. 30 ; modif. du poids le 11 mai 31 ; 806 h en oct. 31 ; 1298 h en sept. 32 au Bourget ; Air France : 1793 h le 13 oct. 33 au Bourget ; 2205 h le 24 nov. 34 au Bourget ; 2244 h le 3 juin 35 au Bourget ; radié en nov. 35.
Br 284 n° 3	2346	01 fév. 30	F-AJJR	Air Union Lignes d'Orient. 83 h en mai 30 à Damas ; Air Orient, 115 h en mai 31 à Villacoublay où il subit des modifications. 331 h de vol en août 32 à Damas ; Air France Auvergne, 459 h de vol en oct. 33 à Damas ; 591 h le 08 sept. 34 à Damas ; 848 h le 20 juin 35 à Damas ; 935 h le 27 janv. 36 à Damas ; radié après réforme.
Br 280 n° 8	2355	05 mars 30	F-AJKX	Air Union. 175 h en juil. 30 au Bourget ; modif. en 31, 852 h en sept. 31 au Bourget ; 1317 h en oct. 32 au Bourget. Air France : 1698 h le 13 oct. 33 au Bourget ; radié en août 34 (détruit).
Br 280 n° 9	2360	27 mars 30	F-AJKY	Air Union. 240 h en nov. 30 au Bourget ; modif. en 31, transformable en sanitaire ; 765 h en août 31 au Bourget ; 1032 h en mai 32 au Bourget. Air France : 1380 h le 26 oct. 33 au Bourget ; radié en août 34 (détruit).
Br 284 n° 4	2520 (n° Veritas 1754)	20 août 30	F-AJTA	Société anonyme des ateliers d'Aviation Louis Bréguet ; visite en août 30 à Billancourt ; modifié en 1931 (hélice Bréguet série 93, renforcement des mâts, silencieux allongés). A Air Union le 11 mars 31 ; 113 h de vol en août 31 à Marignane ; 452 h en oct. 32 au Bourget ; Air France : 692 h le 29 août 33 à Bron ; 1084 h le 25 oct. 34 à Strasbourg ; visite Veritas en nov. 35 à Bron. à Roger Fassin, le 24 déc. 35 ; modifié en 280 le 25 janv. 36 ; 1408 h le 30 avril 36 au Bourget ; à Marcel Rateau le 07 juin 36 ; rayé le 17 juin 37.
Br 284 n° 5	2595 (n° Veritas 1759)	16 oct. 30	F-AJTF	Air Union : visite Veritas oct. 30 Billancourt, semblable à F-AJTA sauf hélice tripale ; 228 h en août 31 au Bourget ; 714 h en sept. 32 au Bourget ; Air France : 1112 h le 17 oct. 33 au Bourget ; 1461 h le 30 juil. 34 au Bourget ; dernière visite le 10 août 35 à Cannes ; radié nov. 35.
Br 284 n° 6	2674 (n° Veritas 1757)	30 janv. 31	F-AJTG	Air Union : 389 h en oct. 31 au Bourget ; 712 h en août 32 au Bourget ; Air France : 1308 h en oct. 33 au Bourget ; 1866 h le 06 nov. 34 au Bourget, radié en janv. 36.
Br 284 n° 7	2873 (n° Veritas 2193)	09 juil. 31	F-ALLP	Air Union : 155 h en oct. 31 au Bourget ; 467 h en oct. 32 au Bourget ; Air France : 1077 h le 10 nov. 33 au Bourget ; 1478 h le 26 nov. 34 au Bourget ; 1726 h le 27 nov. 35 au Bourget ; radié en avril 36.
Br 284 n° 8	2969 (n° Veritas 2194)	21 sept. 31	F-ALLQ	Air Union : 38 h en nov. 31 au Bourget ; 382 h en sept. 32 au Bourget ; Air France : 756 h le 22 août 33 au Bourget ; 1060 h le 22 oct. 34 à Marignane ; 1060 h le 22 juil. 35 à Bron. Radié nov. 35.
Br 280 n° 10	3109	25 mars 32	F-ALVD	Air Union : 354 h en sept. 32 au Bourget ; Air France 730 h le 20 sept. 33 au Bourget ; visite Veritas mai 34 au Bourget ; Radié mai 35.



# LES LIMOUSINES BREGUET 1926-1936

43

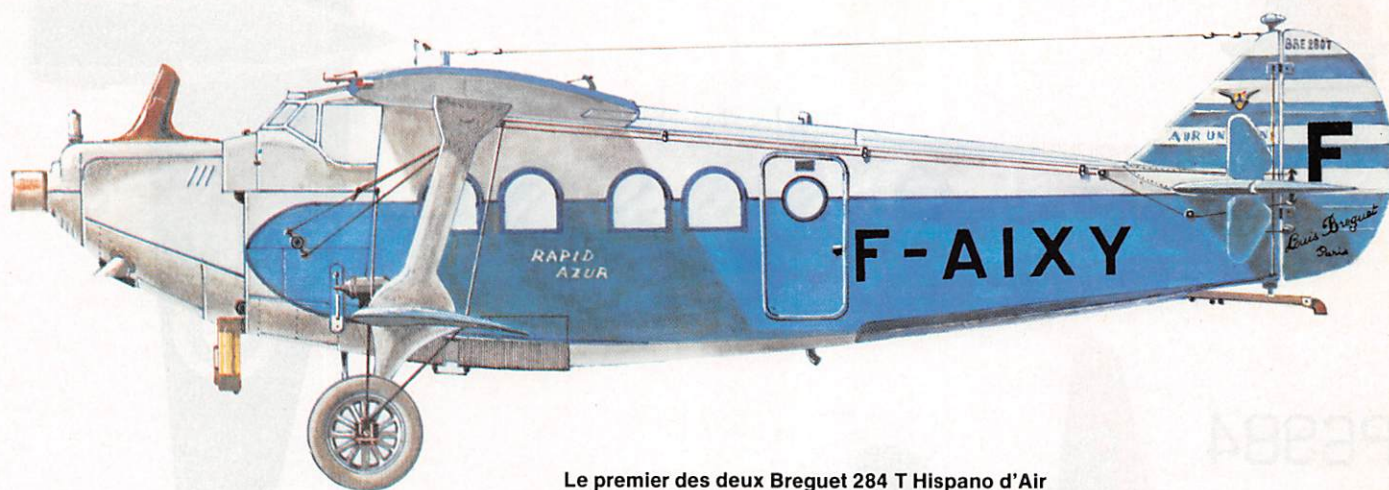


Cet appareil, le n° 01, était le premier des deux Breguet sanitaires 26 TS commandés par l'Armée de l'Air pour utilisation coloniale.

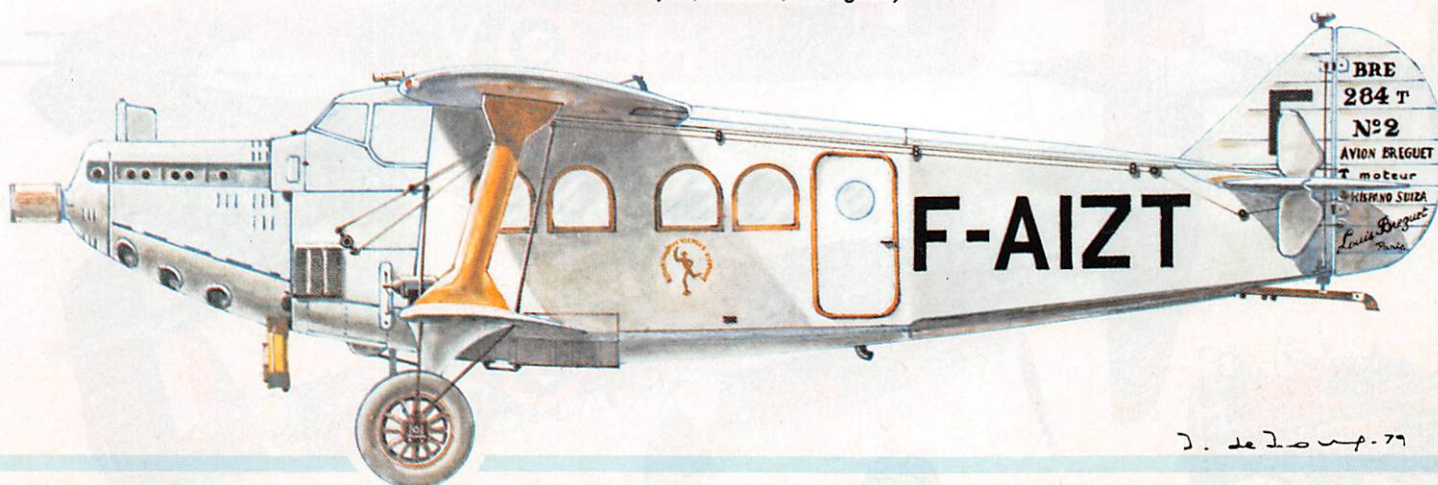


Ce Breguet 281 n° 2 sortit en 1929 équipé d'un Lorraine 12 Eb, était entièrement peint en blanc. Converti en BR 280 T Renault en 1931 il assurait Paris, Lyon, Méditerranée sous la livrée «Rapid Azur» d'Air Union dont l'insigne était peint sur la dérive.

AIR UNION



Le premier des deux Breguet 284 T Hispano d'Air Union Lignes d'Orient, dont le «Mercure ailé» était peint sur les côtés de la cabine, puis d'Air Orient. L'une de ces deux machines dépanna le Moth «Foire de Paris» (G-ABIE) d'Hélène Boucher à Ramadi le 22 février 1933 entre Damas et Bagdad (Equipage Fauquet, Hutteau, Poulliguen).



J. de L. sup. 79