

*Le 902 n°1, en vol à La Ferté-Alais  
vers 1957 avec P. Lèpanse  
et A.Willy*

## Le Breguet 902, le mal aimé !

Voici maintenant le Breguet 902, un planeur qui fut mal aimé, qui n'eut pas de suite, alors que le développement du biplace Wassmer Bijave prouva peu après, s'il en était besoin, qu'il y avait de la place pour deux biplaces d'entraînement en France...

Précisons cependant qu'en opposant ainsi 902 et Bijave, on pourrait craindre une erreur d'ordre chronologique, parce que s'il y eut une réelle rivalité entre deux planeurs, concrétisée par une évaluation simultanée au Centre de Saint Auban, ce fut entre le Bijave et le Breguet 906, un certain biplace dont nous parlerons plus avant...

### Un démarrage d'études difficile à placer dans le temps...

Il est difficile d'identifier le point de départ de son étude, plusieurs dates sont avancées selon les auteurs. La notion de planeur-école, susceptible d'avoir à remplacer les C-800 et autres Castel-25 S, dont les premiers vols datent de la période de la guerre, serait apparue au sein de l'entreprise Breguet dès 1949 (1), à la naissance du Breguet 900, dont une version biplace aurait été envisagée au Bureau d'études de Toulouse. Plus certain est ici de la main de

Jean Cayla lui-même sur son tableau chronologique la marque d'un avant-projet, bien situé dans l'année 1952.

La preuve, c'est la troisième page agrafée en février 1952 avec les feuilles de consigne de Georges Ricard à Jean Cayla qui déterminent le point de départ du 901. Mais cette ébauche de projet ne ressemble pas du tout au 902 que nous connaissons !

Certains historiens, dont Jacques Lerat, précisent enfin que l'avant-projet débute en février 1954, autour de la naissance "Association pour le vol à voile français", une association lancée par Raymond Jarlaud, que nous retrouvons désormais dans le personnel Breguet. Dès 1956 enfin, le SALS se serait ouvertement inquiété de moderniser notre parc de planeurs de formation.

### Une paternité délicate au sein du Département d'Aviation légère

Plus délicate encore est l'attri-



*Le second prototype du 902, vers 1957.*

*Cet appareil est alors surnommé "Cinzano" parce qu'il est - très involontairement ! - peint aux couleurs de cet apéritif.*

bution de la paternité de ce planeur : incontestablement, Jean Cayla en est le père, ne serait-ce que dans le choix du profil d'aile. Mais certains auteurs ont décrit ce planeur comme le fruit d'une collaboration Cayla-Jarlaud. Cependant, les dates démentent cette assertion (Jarlaud est arrivé trop peu de temps avant le premier vol), et les "anciens" qui se souviennent aussi.

Quel est à ce moment le rôle de Raymond Jarlaud au sein de Breguet ? Cet ingénieur, diplômé de Supaéro, concepteur de nombreux planeurs d'avant-guerre (on date ses débuts à l'Avia de la fin des années 20), vient - indirectement - de l'Arsenal, organisme d'État récemment dissout par le gouvernement, où il avait conçu le fameux planeur Arsenal-4111. Il arrive, avec dans ses bagages, un certain non moins fameux planeur stratosphérique, et qui semble devoir accaparer toute son attention.

Il est nettement plus âgé que Jean Cayla : il est sorti de son école en 1925, l'année où Jean est né : plus de vingt ans les séparent. Sur la photo issue de Vieilles Plumes, il apparaît assez fatigué. Les témoins de l'époque confirment de bonnes relations entre eux, et même assez fréquentes, mais il paraît douteux qu'ils aient pu créer beaucoup ensemble, alors que Jean continue à relever assez directement de Georges Ricard, devenu, à la disparition de Louis Breguet en 1955, le Directeur technique de Breguet (il n'était auparavant que Directeur des études, nous l'avons déjà noté).

Je crois me rappeler d'une remarque de Jean Cayla lors d'une conversation à bâtons rompus à Chérence, me reprenant alors que je lui posais une question sur l'organisation d'une entité planeur au sein de Breguet : "la maison voyait loin, c'était un Département aviation légère". Sous-entendu : "Jarlaud, théoriquement, le dirigeait, mais j'avais mes coudées franches". Je me suis souvenu de cette remarque lorsque j'ai retrouvé dans ses



*Paul Lépense et Jean Cayla avant le décollage sur le 902-01 immatriculé F-CCDO*

archives des notes de service dont le timbre portait les lettres AL, inexplicables autrement. Au souvenir de ses contemporains, le rôle effectif de Raymond Jarlaud, outre l'évolution du planeur stratosphérique, semble avoir été plutôt extérieur à l'entreprise : il cherchait à lui trouver, grâce à sa notoriété et à son prestige, des marchés pour son Département AL...

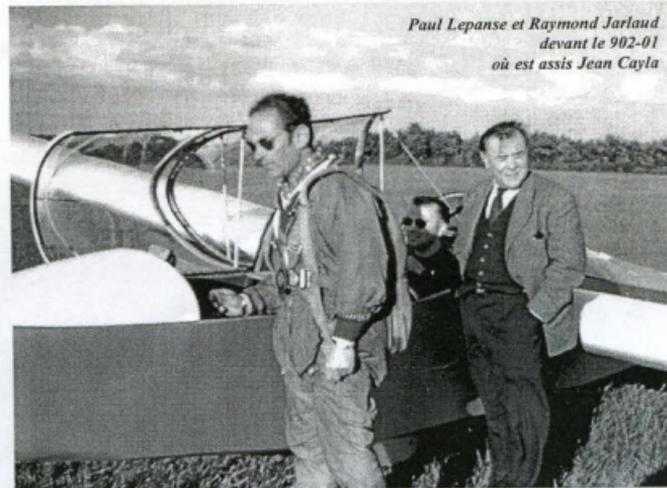
### **Les débuts du 902, sa configuration technique**

C'est notre amie Maryse Herbulot, toute jeune dans la maison Breguet, qui est chargée par

Jean Cayla de la plus grande partie des calculs. Des années plus tard, elle en est encore tout étonnée !

Quoi qu'il en soit des origines et des volontés qui ont présidé à la naissance de ce planeur, il fait son premier vol le 14 mai 1957, cinq ans (ou seulement trois ans) après le début de son étude, à la Ferté-Alais, sous l'immatriculation F-WCDQ, aux mains de Paul Lépense.

Il est très rustique, très robuste, et il ne manque pas d'atouts pour remplacer les vieux biplaces. De fait, par sa simplicité, sa rusticité précisément, le 902 pourrait passer pour une anomalie dans la panoplie des planeurs étudiés chez



*Paul Lépense et Raymond Jarlaud devant le 902-01 où est assis Jean Cayla*



*Le poste de pilotage du 902 en cours de montage :*

*le levier courbé des aérofreins est une caractéristique des produits Cayla*

Breguet par Jean Cayla. Mais il semblerait qu'il y ait une cause générale à cette rusticité que l'on retrouve aussi dans la production Wassmer, qu'il s'agisse du Javelot ou du Bijave : l'exploitation, par le CAPI, alias Cercle aéronautique Pierre Issy, basé à Persan-Beaumont et mené par Jacques Lerat, d'un Scheibe Mü-13 E Bergfalke 1, un biplace en tandem allemand, de juillet à fin septembre 1954.

Ce Bergfalke très rustique a été loué par le CAPI pour quelques

mois, dans le but de glaner quelques records - surtout féminins - mais, les mauvais temps persistant fit évanouir ces espoirs. Il fut testé en vol et examiné par les Services officiels de l'époque, qui en tirèrent conclusions et rapports.

Le 902 répond à la définition habituelle de cette époque de "monoplan cantilever à aile médiane", comme tous les autres ; mais sa voilure est formée de trois tronçons développables, l'élément central en est rectangulaire, les sections extérieures étant trapézoïdales ; l'aile est monolongeron, formée d'un caisson de bord d'attaque en contreplaqué de bouleau de 20/10 à 16/10 ; derrière le longeron, la toile est à 1200 kg/m<sup>2</sup> et le bord de fuite s'achève par un arêtier en carton bakérisé. Les longerons ont une âme en bois de bouleau, raidis par des diaphragmes au pas de 160, les semelles sont contrecollées en épicea (en spruce, dit-on bien entendu dans le texte). Près des ferrures, on passe en frêne, les ferrures elles-mêmes sont en AU4G. Les aérofreins sont des panneaux se déployant tant à l'intrados qu'à l'extrados perpendiculairement au vent relatif. Le profil est un NACA 63 évolutif. Donc caissons et profil nous donnent bien la signature...

Le fuselage se compose d'une structure travaillante en tubes d'acier soudés (en acier XC 18 S) avec quatre longerons principaux, ren-

forcés localement par des lisses ou des éléments en contreplaqué. Le revêtement est un entoilage pour presque tout l'ensemble, mais la pointe avant est en stratifié verre-résine sur un cadre boulonné.

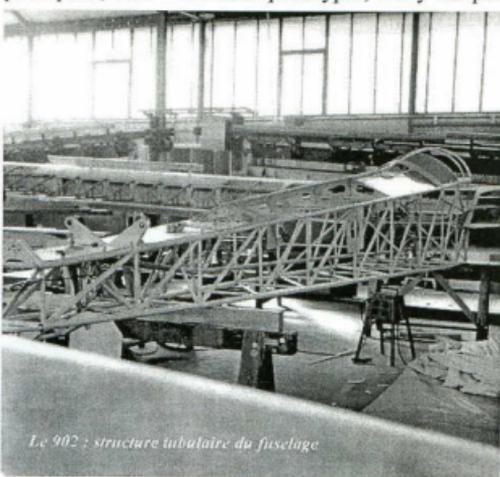
L'empennage horizontal est un corps creux, avec un plan fixe d'une seule pièce pourvu d'un monolongeron arrière formant un caisson de bord d'attaque sans nervure en sandwich contreplaqué-klégécel. La profondeur est nervurée de façon classique et entoilée ; la dérive est également monolongeron, avec un caisson raidi par des nervures ; la gouverne est construite comme la profondeur.

L'atterrisseur principal comporte une roue fixe et la commande du frein hydraulique est couplée à celle des aérofreins. Les commandes de vol, comme sur tous les planeurs Breguet, sont rigides, à l'exception de la commande de direction et de la commande du compensateur aérodynamique de profondeur (on disait plutôt tab), toutes deux réalisées par câbles. Les bielles sont en AU 4 G, les guignols en AG 5, les roulements sont à rotule.

## Quels motifs pour cet échec ?

Quelles furent les raisons de son échec en tant que planeur de début et d'entraînement français ? Après les deux prototypes, il n'y eut pas

*Le 902 : plan fixe-sandwich 1/2 coquille*



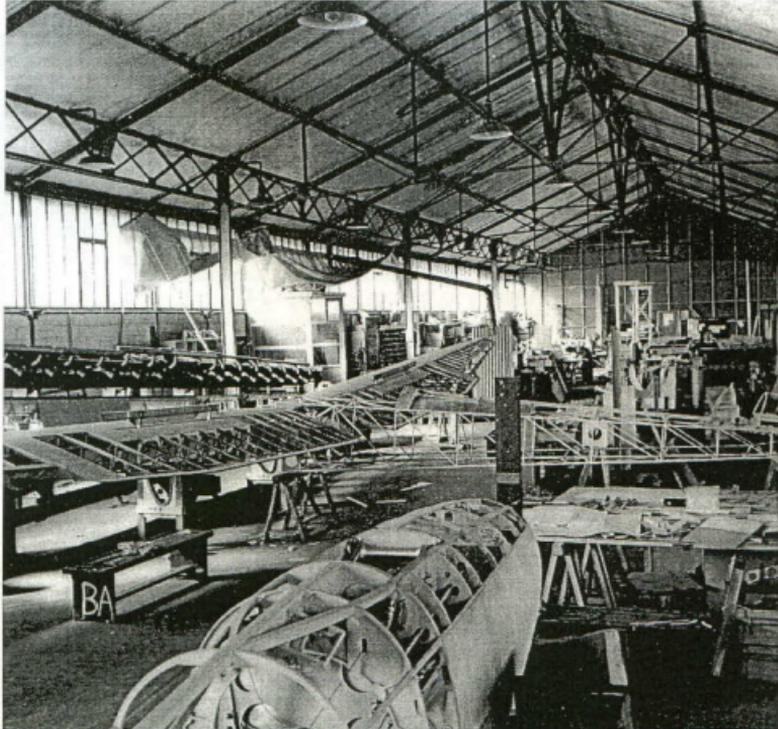
*Le 902 : structure tubulaire du fuselage*

de commande de série. On peut trouver trois motifs, pas exclusifs d'ailleurs :

Le premier évoqué est d'ordre politique, et il est exprimé chez certains auteurs ; je n'y crois pas beaucoup, parce qu'aucune preuve ne me semble avoir été apportée à cette assertion selon laquelle l'ensemble des productions de Breguet serait alors boudé, délaissé, par le ministère de tutelle de l'époque.

Le second serait d'ordre économique, mais j'ai personnellement quelque peine à le croire seul déterminant, bien que cela ait certainement joué : le planeur, en dépit de sa simplicité, reste cher à fabriquer parce que les moyens de fabrication mis en œuvre chez Breguet restent très lourds.

Une troisième hypothèse, qu'on ne peut passer sous silence, résulte des chiffres de performance : la finesse annoncée n'est pas très brillante : 26 à 75 km/h. Pour avoir lu quelques papiers personnels de Jean Cayla sur ce sujet (sur la pertinence des mesures de finesse de ce planeur, sur les perfectionnements possibles à peu de frais pour l'améliorer), je me demande sincèrement s'il n'y eut pas de sa part comme un excès



d'honnêteté. Quoi qu'il en soit, Wassmer annonce une finesse de 30 pour son Bijave (dont le premier vol a lieu le 17 décembre 1958). Cela n'a-t-il pas été pris en considération ?

Ce 902 a 18 mètres d'envergure (des mètres pas faciles à gérer dans les hangars, et je pense alors aux démontages des bouts d'ailes de Bijave, rarement prémédités, mais bien utiles par-

fois pour achever un rangement du soir délicat dans les hangars), une charge alaire faible de 23 kg/m<sup>2</sup> (la plus faible de tous les planeurs Breguet de cette époque), un allongement de 15 seulement à cause de sa surface alaire de 21,6 m<sup>2</sup> (il pèse seulement 311 kg à vide). N'est-ce pas là un choix délibéré, mais un peu passéiste, même pour cette époque ?

Ces deux planches sont extraites d'un document publicitaire envisagé par la société Breguet en 1957.

