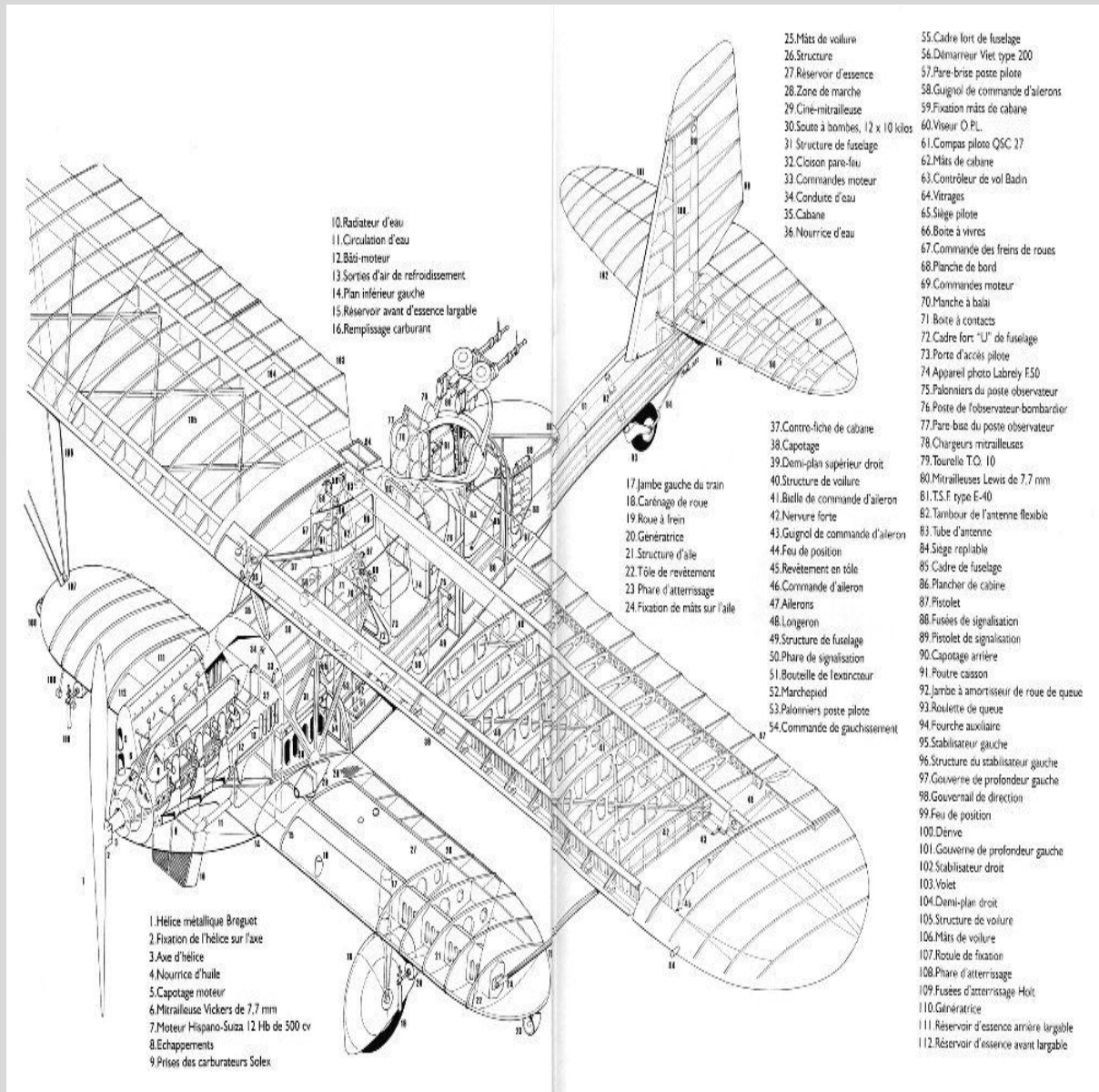


Nom de l'avion : Bréguet 270

Type d'avion : Avion de reconnaissance et d'observation monomoteur biplace



MOTORISATION

Hispano-Suiza 12Hb

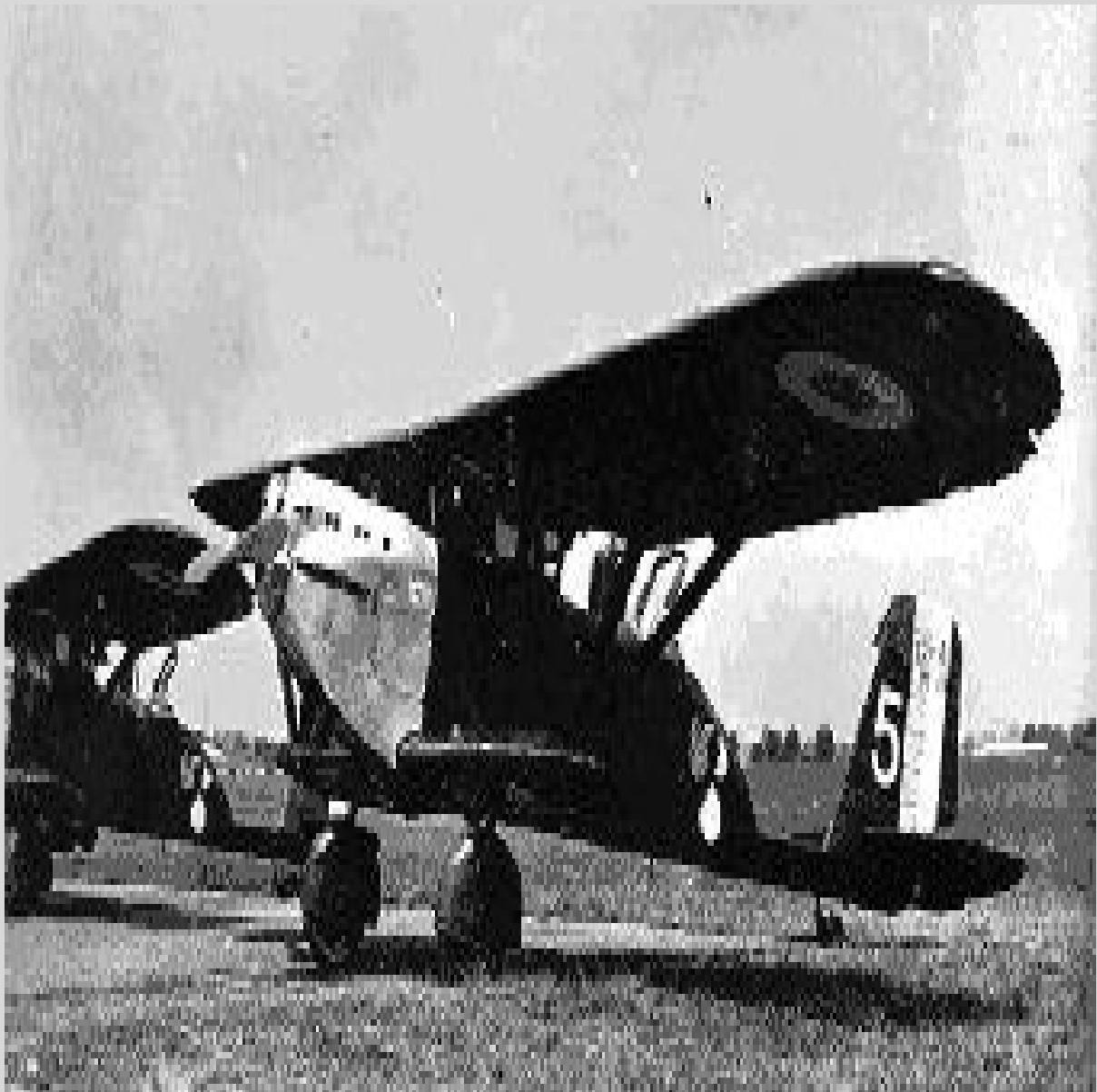
Moteur de 12 cylindres en V inversé refroidi par liquide
Puissance développée: 1050 ch au décollage, 1100 ch à 3700 m et 2950 ch

ARMEMENT

1 mitrailleuse Vickers de 7,7 mm à tir arrière
2 mitrailleuses Vickers de 7,7 mm à tir avant
120 kg de bombes

PERFORMANCES

Vitesse maximale= 225 - 235 km/h
Vitesse ascension= 3,4 m/s
Plafond pratique= 7750 - 7900 m
Rayon action= 1000 - 1700 km



DIMENSIONS

Envergure	Longueur	Hauteur	Surface alaire
17,0 m	9,75 m	3,60 m	49,65 m ²



MASSES

Vide	Charge	Maximale
1675 kg	2395 kg	2900 kg

HISTOIRE

En 1928, l'Armée de l'Air française annonça son intention d'acquérir un nouvel avion dédié à l'observation et à la reconnaissance. Elle avait pour objectif de remplacer tous les Bréguet 19 et Potez 25 encore en service. En 1930 furent dévoilés deux programmes officiels : le R2 demandait un avion de reconnaissance biplace en altitude, tandis que le A2 réclamait un biplace d'observation. Le cahier des charges exigeait que le futur appareil soit biplace, pourvu d'un moteur bien spécifique (le 12-Hb d'Hispano-Suiza) et qu'il soit capable de décoller en 120 mètres maximum. Le constructeur Bréguet, qui avait fourni des milliers d'avions depuis la Première Guerre Mondiale, décida de participer au concours. Elle débuta ses études dès 1928, et fut en mesure de faire voler, le 23 février 1929, son prototype, baptisé Bréguet 27. La période d'essais qui suivit fut marqué par plusieurs modifications (essentiellement sur la voilure et la dérive), mais ne permit de déceler aucun défaut grave. Aussi le Bréguet 27 fut-il officiellement présenté à l'Armée de l'Air, et concourut contre d'autres modèles, dont le Potez 39. Finalement, l'Armée de l'Air choisit d'acheter les deux avions. En décembre 1931, Bréguet reçut une commande portant sur 85 exemplaires du Bréguet 27, bientôt rebaptisé Bréguet 270, tandis que Potez devait en livrer 83. Le contrat fut rapidement porté à 140 exemplaires (avec la commande de 45 Bréguet 271 remotorisés) et les premières livraisons eurent lieu en décembre 1932. Mais le processus de fabrication subit de nombreux retards, qui retardèrent la mise en oeuvre des nouveaux avions. Le Bréguet 270 était un appareil biplace sesquiplan : dans cette configuration, l'un des deux plans de voilure avait une taille supérieure à l'autre. Ici, l'aile supérieure était large de presque 10 mètres en plus. La structure était entièrement métallique, réalisée essentiellement en tubes d'acier et en Duralumin. Le train d'atterrissage comportait deux jambes de train fixes, avec des carénages sur les roues, et une roulette de queue non rétractable. La forme du fuselage était particulièrement déroutante : de prime abord, il semblait qu'il manquait la partie supérieure de la queue, entre le poste arrière et la dérive. Les ingénieurs de Bréguet avaient en effet réduit la taille de la queue, en vue d'assurer une meilleure visibilité (et donc un meilleur angle de tir) à l'observateur, installé dans un poste arrière séparé du poste de pilotage. L'avant de l'avion était occupé par le moteur Hispano-Suiza 12-Hb choisi par l'Armée de l'Air. Ce moteur développait environ 500 ch, et était refroidi par air. Il n'assurait que des performances médiocres, qui déçurent les équipages. En vol horizontal, le Bréguet ne dépassait pas les 240 km/h et n'était pas particulièrement manœuvrable. La défense de l'avion était donc essentielle : trois mitrailleuses, une à l'avant et deux autres installées dans le poste arrière, couvraient l'avant, les flancs et l'arrière. Un lance-bombes implanté dans une petite soute permettait l'emport d'une charge maximale de 120 kilos, généralement de petites bombes de 10 kilos chacune. Il était aussi possible de monter sous le fuselage et la voilure des lance-bombes pour fusées éclairantes. Plusieurs autres variantes furent développées par Bréguet, parmi lesquelles : - le Bréguet 271 : remotorisé avec un Hispano-Suiza 12Y, de 650 ch (45 exemplaires commandés en 1932, tous pour l'Armée de l'Air) - le Bréguet 272 : remotorisé avec un Gnôme-et-Rhône 9K de 700 ch ; 2 prototypes construits - le Bréguet 273 : apparu en avril 1934 et destiné à l'exportation ; pourvu d'un Hispano-Suiza 12Ybrs de 650 ch ou d'un 12Ydrs de 760 ch ; 13 exemplaires pour le Venezuela, entre 6 et 10 pour la Chine nationaliste - le Bréguet 330 : version conçue pour le vol à haute altitude ; 2 prototypes La production fut d'une grande lenteur . En 1935, tous les avions commandés n'avaient pas encore été livrés . Ils furent affectés aux groupes de reconnaissance (GR) de l'Armée de l'Air, notamment ceux des 31^e et 35^e Escadres . Ils côtoyèrent dans ces unités d'autres biplans, comme les Mureaux 113/117 . Au début de l'année 1938, tous les Bréguet 270 furent envoyés dans la réserve, au sein des GAR (Groupes Aériens de Réserve) ou dans des

centres d'instruction (notamment l'Ecole des observateurs d'Avord) . En septembre 1939, la centaine d'exemplaires encore opérationnels fut réactivée et transférée dans les GAO (Groupes Autonomes d'Observation) . Les premiers engagements durant la période dite de la "Drôle de Guerre" ne firent que confirmer ce qui était prévisible : les Bréguet 270 n'étaient pas adaptés à la guerre moderne, et leurs pertes furent si sensibles qu'ils furent retirés des premières lignes dès le mois d'octobre . Mais faute de remplaçants (Potez 63 . 11 et Bloch MB . 174) en nombre suffisant, il en resta encore en mai 1940 dans plusieurs GAO, parfois très près des zones de combat . Plusieurs furent détruits au sol, ou abandonnés lors du repli des forces françaises . En juillet 1940, lors du recensement de tous les avions disponibles après l'Armistice, on recensa 49 Bréguet 270, certains ayant été envoyés en Afrique du Nord . Ordre fut donné de les ferrailer, le dernier d'entre eux étant détruit en janvier 1941 . Aucun appareil ne fut réutilisé par la Luftwaffe . Plusieurs marchés furent passés à l'exportation . L'Amérique du Sud constituait un marché traditionnel pour Bréguet : si le Brésil ne devait aligner qu'une poignée d'exemplaires, le Venezuela acheta 13 Bréguet 273, et 3 Bréguet 270 . La Chine aurait elle aussi reçu quelques appareils, sans que l'on sache s'ils ont vraiment été opérationnels . La production totale, toutes variantes confondues, est variablement estimée selon les sources . Elle tourne vraisemblablement autour de 200 à 250 exemplaires .

Sitographie

Site Cyber Aéro breton = <http://cyber.breton.pagesperso-orange.fr/index.htm>

Site Cyber Aéro breton du pays = <http://cyber.breton.pagesperso-orange.fr/france/france.htm>



Site Cyber Aéro breton de l'avion = <http://cyber.breton.pagesperso->

orange.fr/france/bre_270.htm

