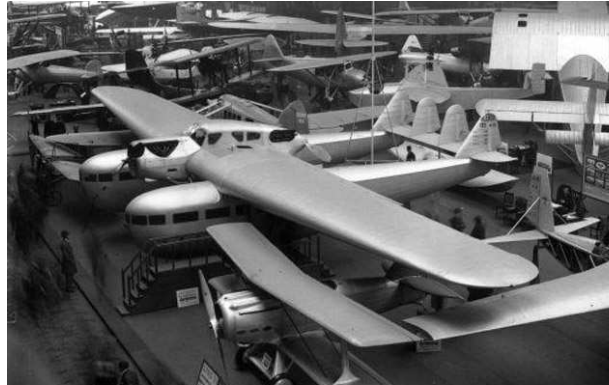


**C. BREUNING**

FSC CB 001

Maquette résine au 1/72<sup>ème</sup>

## **BLERIOT 125**



### Historique :

Lorsqu'en 1928 la société BLERIOT se lance dans l'étude d'un nouvel avion de transport, elle possède déjà une certaine expérience des avions gros porteurs notamment avec les berlins SPAD et surtout avec ses biplans 115, 117, 135, 155.

Pour ce nouvel avion Léon Kirste, l'ingénieur de la société, opte pour une formule totalement nouvelle, centrée sur la sécurité de vol et le confort des passagers. Aussi l'appareil est-t-il équipé de 2 moteurs, mais pour éviter un déséquilibre en cas de panne de l'un d'entre eux, ceux-ci sont montés en tandem, ainsi les axes de traction des 2 moteurs sont confondus.

Le BLERIOT 125 est prévu pour transporter 12 passagers et 3 hommes d'équipage sur des distances de 800 km à la vitesse de 180 à 205 km/h.

La grande innovation, sur cet appareil, réside dans ses 2 fuselages accrochés sous la voilure dont les parties avant sont aménagées en cabine de 14 m<sup>2</sup> permettant chacune de recevoir 6 passagers installés dans des fauteuils disposés deux par deux de front et séparés par un couloir central de circulation. Les cabines sont situées au centre de gravité, ce qui fait que l'assiette de l'appareil n'est pas perturbée par les déplacements des passagers.

Les sièges, réglables individuellement, sont placés à l'aplomb d'une baie à vitres coulissantes, cinq autres larges fenêtres placées dans le nez de la cabine, permettant en outre une visibilité panoramique exceptionnelle vers l'avant. Un cabinet de toilette est également à la disposition des passagers ainsi qu'une soute de 0,80 m<sup>2</sup> pour les bagages à main. Au plafond une trappe permet, grâce à une échelle amovible, d'accéder à un couloir de communication situé à l'intérieur de la section centrale de l'aile et conduisant au poste de pilotage. Une soute à bagages de 4 m<sup>2</sup> se situe derrière les cabines mais n'est accessible que par une porte extérieure.

Les fuselages sont réunis, à l'arrière, par un empennage horizontal de 8 m d'envergure. Le gouvernail de profondeur, d'une seule pièce, comporte un volet correcteur de centrage. Quatre dérives verticales triangulaires complètent l'empennage. Les volets de direction sont actionnés

par câbles qui sortent de l'extrados de l'aile par des goulottes profilées et passent, à l'extérieur, au-dessus de chacun des fuselages, maintenus par 2 guides, pour pénétrer dans les dérives latérales par des orifices percés à leur base. Les gouvernes externes transmettent le mouvement aux surfaces mobiles internes par une biellette de conjugaison.

La nacelle centrale contient à la fois le poste d'équipage et les groupes propulseurs. Le poste de pilotage comporte 2 sièges, côte à côte, séparés par une console centrale portant les commandes moteur.

Des ouvertures ménagées dans les couples avant et arrière de la nacelle centrale permettent au mécanicien de procéder, en vol, à des réglages ou des réparations mineurs sur les moteurs.

La circulation d'eau de refroidissement est communes aux 2 groupes propulseurs et ne comporte qu'un seul radiateur circulaire monté directement sur le nez du moteur tractif.

Le premier BLERIOT 125 sort d'usine en novembre 1930 pour être monté dans la nef du Grand Palais des Champs Élysées, à Paris, où se tient le 12e Salon de l'Aviation. Sous ses ailes il abrite le chasseur Spad 91-4 et le Blériot XI de la traversée d la manche ( Voir box art ). Sous son empennage un énorme flotteur fait entrevoir que l'appareil peut être transformable en hydravion.

L'exposition terminée, l'avion regagne l'usine de Suresnes où l'on achève ses aménagements, mais ce n'est que début mars, après avoir été acheminé par la route jusqu'à l'aérodrome de Buc, que commencent les premiers essais de points fixes des moteurs. Les premiers essais de roulage ont lieu début avril et ce n'est que vers le 10 avril que le BLERIOT 125 décolle enfin pour la première fois. L'avion semble se comporter assez bien, mais ses évolutions semblent assez limitées.

Malgré les modifications effectuées pour améliorer le rendement de l'unique radiateur et la visibilité dont souffre le pilote, malgré le remplacement des hélices bipales par des hélices métalliques Ratier tripales à pas réglable au sol, l'avion ne donne pas aux pilotes du constructeur toutes les satisfactions que procure un prototype réussi et ne semble pas prêt pour être présenté aux Services Techniques de l'aéronautique. En effet, pour bénéficier des primes accordées par le Ministère de l'Air, l'avion doit satisfaire aux essais officiels de réception réalisés par les pilotes militaires du centre d'essais en vol de Villacoublay.

La principale raison du comportement médiocre de l'avion est due au profil de l'aile, biconvexe dissymétrique à forte épaisseur relative, qui possède de piètres caractéristiques aérodynamiques que n'améliore pas la position sur l'extrados de la voilure de la cabine centrale. De plus, l'empennage, totalement masqué par la nacelle centrale et le plan intérieur de l'aile, n'a que peu d'efficacité malgré les grandes dimensions de ses surfaces tant horizontales que verticales. Enfin l'appareil présente un certain flottement propre aux bipoutres, qui se manifeste par des battements de gouvernes.

Tous ces défauts ne sont pas incurables mais nécessiteraient des modifications assez importantes que Louis Blériot ne semble pas vouloir entreprendre. En effet, depuis l'arrivée au Centre d'Essais en Vol de Villacoublay, début août, on ne sait pas grand chose des essais effectués, sinon quelques mots dans la presse mais sans aucune précision.

Le BLERIOT 125 passe l'hiver à Villacoublay et s'il ne vole que rarement, cela n'est pas uniquement dû aux mauvaises conditions atmosphériques, mais également aux difficultés financières que traverse la Société des Avions Louis Blériot dont les ateliers parisiens viennent de fermer leurs portes.

Deux appareils peuvent encore tirer la Sté Blériot de ses ennuis financiers: le BLERIOT 110 en remportant le record du monde de distance et de durée, qui rapporterait à son constructeur une récompense substantielle et le BLERIOT 125 en satisfaisant aux épreuves du STAé et en obtenant ainsi la prime ministérielle .

Dès lors tout est mis en œuvre pour le succès du BLERIOT 125 mais malgré l'amélioration du comportement de l'appareil et la vitesse de 215 km/h chronométrée officiellement par les contrôleurs du STAé, ses performances sont jugées insuffisantes pour justifier le début des essais officiels.

L'installation d'une hélice à moyeu débrayable «système Pillard», qui permet de supprimer une bonne partie des vibrations chroniques assez spectaculaires dont souffre l'avion en vol normal, améliore très sensiblement le comportement en vol.

Le 26 décembre le BLERIOT bifuselage passe enfin entre les mains des pilotes militaires du Groupe des Avions Nouveaux à Villacoublay. On ne connaît pas les résultats des test et épreuves passés, mais au début d'avril 1933 l'avion est équipé de deux nouvelles hélices à moyeu débrayable et reprend des essais dont on ne connaît rien.

Le BLERIOT 125 fait une ultime apparition publique en vol le dimanche 30 avril 1933, au Bourget, lors de la Journée de l'Aviation Marchande.

Le 5 septembre 1933 la Société des Avions Louis Blériot ferme définitivement ses portes sur 25 années de construction aéronautique. Le BLERIOT 125 ne lui survit que quelques mois encore ...

Il est réformé et ferrailé en 1934.