

En vol, aux commandes de l'Aero Commander 680

Jacques NOETINGER
Aviation Magazine n°327 juillet 1961

Il est 15 h. 27, il y a vingt et une minutes que nous avons décollé de Toussus-le-Noble et nous survolons Orléans, à 3.000 mètres d'altitude. Ce ciel est sans nuage. Je me trouve assis sur la banquette arrière d'une cabine spacieuse et élégante où le bon goût et confort réunis se conjuguent pour offrir à l'homme de notre temps le cadre qu'il pouvait souhaiter dans un avion d'affaires conçu pour ses besoins. Cet avion est la dernière version de « l'Aéro-Commander » le 680 F.

Je joue à l'homme d'affaires

La Société FENWICK dont on connaît les multiples activités a, entre autres missions, celle d'être l'agent d'Aéro-Commander pour l'Europe continentale. Ayant été, par ses soins, aimablement invité à faire plus ample connaissance avec cette nouvelle et dernière version de l'Aéro-Commander, j'ai souhaité prendre le problème sous l'angle où il méritait de l'être, c'est-à-dire avec davantage l'optique de l'homme d'affaires que celui du pilote., encore que je n'entendais pas négliger ce dernier point de vue de nature à satisfaire ma soif de pilotage.

Les circonstances m'ont aidé et mon déplacement constitue je crois l'exemple typique de l'utilisation de l'avion d'affaires. Ayant consacré ma matinée à jongler à mon bureau avec les téléphones, les visiteurs et... l'immanquable paperasserie, je ne sortis de ma ruche que vers 12 h 45. J'avais un déjeuner d'affaires, le repas se termina vers 14 h. Le restaurant étant proche de mon bureau, je pris encore le temps d'y venir déposer un dossier avant de réinstaller dans ma voiture et de me rendre en une demi-heure du Trocadéro à Toussus-le-Noble. J'étais un peu en avance... Le décollage eut lieu à 15 h. 06...



Photo Copyright © Mitrovic Uros

AIRLINERS.NET

Confort de la cabine

Voilà comment et pourquoi je me trouve à présent, en plein ciel, sur une ligne droite qui relie Toussus-le-Noble à Tarbes. Les vents, pour n'être pas excessifs, ne nous sont pas favorables. Par la fenêtre, je ne me lasserai pas de regarder le paysage... pourtant il me faut observer au maximum les particularités de l'avion. Je note le soin apporté à l'aménagement de cette cabine que nous sommes sept à occuper. Ces fenêtres sont bien dégagées, chacune a ses petits rideaux, chaque passager dispose comme sur un avion de ligne, d'une prise d'air orientable et d'un éclairage individuel ainsi que d'une source d'oxygène sur laquelle se branche aisément un tube plastique à l'extrémité duquel se trouve un masque transparent facile à se mettre sur le visage. Tout ce matériel est dans un sac placé dans la poche individuelle prévue pour chaque passager. Tapis moelleux, sièges très confortables, parois en cuir... vraiment le confort égale celui d'une luxueuse voiture américaine.

Abordons les critiques puisqu'il faut toujours en découvrir !

L'aile haute a bien des avantages tant pour la stabilité de vol que pour la visibilité des passagers. Ici pourtant cette aile supporte les nacelles des moteurs. Celles-ci sont très aplaties mais 380 CV demandent cependant un minimum de volume (notons en passant le système d'échappement à la partie supérieure du capotage assez inusuel). Ces nacelles nuisent quelque peu à la visibilité latérale, pour les passagers seulement, du reste, puisque l'équipage placé nettement à l'avant de l'extrémité des cônes d'hélices tripales jouit d'une visibilité de 300° au moins.

Les passagers, grâce à de larges fenêtres, peuvent constamment jouir de la visibilité au sol ce qui rend le voyage très agréable. Si ces chevaux occupent leur place et fournissent de la puissance, il est normal qu'ils expriment cette puissance par un certain niveau sonore. On peut regretter le nombre de décibels qui franchissent les cloisons de la cabine. Ce n'est pas tout à fait en harmonie avec le luxe de confort offert aux passagers. Il semble que le constructeur se soit insuffisamment penché sur ce problème d'insonorisation qui d'ailleurs va être revu par une firme française.



Vers la chaîne des Pyrénées

Cependant la promenade se poursuit, quarante minutes après le décollage nous passons par le travers de Châteauroux que nous apercevons à notre gauche. Il y a soixante minutes que nous sommes en l'air, nous atteignons Limoges. Trente -trois minutes plus tard nous sommes à la verticale d'Agen... il est temps d'aborder la descente, du reste nous apercevons, dans une brume laiteuse, les sommets enneigés des Pyrénées.

Le terrain de Tarbes est bientôt en vue, nous voici en tour de piste. Il est 17 h. 01 quand le F-BJOM pose ses roues sur la bande cimentée. Nous avons mis exactement 1 h. 55 minutes pour couvrir 650 km décollage et atterrissage compris: 340 km/h de moyenne commerciale à 65 % de la puissance et à pleine charge (7 passagers et pleins de carburant).

Pourtant je n'oublie pas que je joue à l'homme d'affaires et non au touriste. Une voiture m'attend, m'amène à l'usine Morane-Saulnier, j'y passe une petite demi-heure et y fais le travail que je m'étais, fixé.

Revenu à l'aérogare, je rejoins mes amis Jean Moine et Roger Arnoult qui me confient cette fois la place de premier pilote. Arnoult occupe le siège de co-pilote j'ai là un cicérone plus que qualifié N'est-ce pas lui qui, pour amener, il y a quelques jours, le F-BJOM d'Amérique en France, a effectué, seul à bord, un vol direct Gander-Orly (4.850 km) en 11 h. 50 de vol à la moyenne étonnante de 404 km/h !

Il met en route les moteurs et je commence à rouler. La conduite au sol demande une petite adaptation, en effet la conjugaison de la roue avant est commandée non par le palonnier, mais par la première partie de la course des pédales de freins ; il faut agir avec mesure pour ne pas attaquer les freins. On s'y fait assez rapidement et les manœuvres au sol sont douces et précises. Les amortisseurs sont excellents.



Après le point fixe je m'élance sur la piste. Nous décollons à 17 h. 39, nous ne sommes plus que quatre à bord, et n'avons pas eu à compléter les pleins. L'avion quitte le sol en 14 secondes et l'ami Arnoult a veillé à ce que je ne pousse pas les gaz à fond car il y a une limitation recommandée. En montée le régime est de 3.250 t/mn 28 à l'admission à 70 % de

la puissance et sur « auto-pauvre », ce qui donne une vitesse indiquée de 144 mph (230 km/h) avec une vitesse ascensionnelle de 1.000 tr/mn soit 340 m/min. Du reste, arrivés à l'altitude de croisière que nous nous sommes fixée à 13.000 pieds, je constate que 13 minutes exactement se sont écoulées depuis le décollage.

Le ciel est toujours absolument pur et tout en poursuivant notre route, certains d'entre nous font usage des masques à oxygène. En croisière, le régime est de 3.200 tr/mn et 26 à l'admission. La vitesse indiquée est de 164 nœuds ce qui, en vitesse corrigée donne du 388 km/h à 65 % de la puissance. Etant donné la large marge de vitesse dont dispose le 680 F il est évident que le vol sur un moteur ne compromet nullement la sécurité. Du reste, à l'aller, démonstration nous en a été faite et le vario était nettement positif alors que le propulseur utilisé donnait 70 % de sa puissance.

Au point de vue équipements de vol « L'Aéro-Commander n'a rien à envier aux avions de ligne avec ses postes radio H.F. et V.H.F., son radio compas, son pilote automatique Sperry, aussi simple qu'éprouvé, ses dégivreurs d'ailes et d'hélices et son équipement complet pour le vol de nuit. Qu'il suffise de dire que tous les problèmes de navigation sont à la portée d'un équipage qualifié utilisant le 680 F et ce sera assez souligner combien cet appareil répond aux exigences de l'homme d'affaires. Pourtant j'insisterai sur un instrument nouveau pour moi et qui simplifie certains problèmes pour le pilote. Il s'agit du système de contrôle de vol intégré, synthétisé par Collins. C'est un horizon artificiel complété par une aiguille qu'il s'agit de maintenir à la verticale pour être certain de suivre le cap choisi et affiché sur un conservateur de cap. Lorsque l'on s'écarte de la trajectoire, cette aiguille, se penchant, indique la direction de l'erreur, on corrige jusqu'à ce que l'aiguille revienne à la verticale et c'est tout. C'est le summum de la simplification ! Ce nouvel instrument ne précessionne point et n'a pas d'inertie... c'est dire combien la précision de ses indications peut être précieuse. Ce contrôleur de vol libère le pilote de nombre de préoccupations et lui laisse, surtout s'il est seul aux commandes, plus de liberté pour se soumettre aux innombrables servitudes que lui imposent les impératifs actuels de la navigation aérienne.



COPYRIGHT MATHIAS HENIS

AIRLINE 151

Un mot encore pour dire combien est simple la mise en circuit du pilote automatique. Un contacteur, sur le bas du bloc de commande, au sommet duquel se trouvent les manettes de gaz, d'hélices et de mélange, pour le cap ; un poussoir pour l'altitude. Sur le volant, un bouton à portée du pouce de la main droite, permet de débrayer le pilote automatique.

A prendre conscience des avantages de ces différents équipements, le temps passe. Il est 18 h. 58 quand Arnoux tente de rentrer en liaison avec Toussus. La réponse ne tarde pas... « Oscar Mike, je vous reçois 5/5 à vous. ». Arnould reprend le micro et annonce : « A trente minutes de votre terrain... » en effet nous n'avons pas «encore passé la Loire. Toussus fait remarquer que nous risquons de dépasser l'heure officiellement autorisée pour l'atterrissage sur un terrain non équipé de nuit mais finit par accepter de nous attendre les 3 ou 4 minutes supplémentaires qui nous sont nécessaires.

A 19 h. 02, nous amorçons la descente. La nuit tombe, cependant vers 19 h. 25, je devine le terrain. Je stabilise l'altitude à 1.000 pieds en réduisant la vitesse, puisqu'il convient de sortir le train à moins de 160 nœuds (285 km/h). C'est chose faite. La vitesse en longue finale est réduite à 120 mph (192 km/h), puis le moment venu, face à une piste très noire sur un tapis fort sombre, je coupe les moteurs, nous sommes en finale à 100 mph (160 km/h) et nous touchons les roues à 90 mph : 144 km/h, il est 19 h. 29. L'atterrissage avec cet avion est d'une grande simplicité, toutefois on est un peu surpris par la position du fuselage si proche du sol. En roulant pour regagner le hangar de Fenwick-Aviation, je fais un rapide calcul : 1 h. 50 pour revenir de Tarbes, cela représente une vitesse commerciale de 354,5 km/h !

Pour la première fois, j'ai utilisé l'avion d'affaires dans les conditions où ses précieux avantages sont mis en valeur. Pendant tout le voyage, je n'ai pas pris de notes écrites, mais j'ai consigné les éléments de mon compte rendu sur magnétophone. J'aurais eu à dicter du courrier, c'eût été aussi facile, c'est ce que fait un homme d'affaires quand le moyen de transport qui lui est offert le lui permet. Arrivé à Toussus, j'ai pu prendre ma voiture cinq minutes plus tard et être à temps chez des amis pour dîner. Journée bien remplie : 1.300 kilomètres parcourus dans l'après-midi pour 3 h. 45 de vol effectif, sans fatigue, et une visite d'usine à Tarbes.

Tout cela grâce à un avion réellement conçu pour le plus exigeant des utilisateurs : l'homme d'affaires pour lequel chaque minute est précieuse et la fatigue un handicap que lui évitera à coup sûr l'Aéro-Commander 680 P.