

## ***En vol, aux commandes du Beechcraft 33 Debonair***

**Jacques Noetinger**

(Aviation Magazine n°297 15 avril 1960)

Pour sa première manifestation publique, la nouvelle agence Beechcraft en France a présenté, sur le terrain de Toussus-le-Noble, le premier Beech 33 "Debonair" livré en Europe. Cette livraison, soit dit en passant, fut faite en vol au-dessus de l'Atlantique. En dépit de l'optimisme des prévisions météorologiques recueillies le matin à la radio, la région parisienne fut gratifiée toute la matinée d'une pluie généreuse et obstinée. Ceci ne m'empêcha pas d'être au rendez-vous fixé par Pierre Grocq, directeur de l'agence parisienne Beechcraft. L'avion était à l'abri. La veille il était arrivé de Suisse, piloté par Gérard de Chambrier, de la direction de la Société Transair qui, à Neuchâtel, depuis près de treize ans, représente la grande firme américaine. Puisque je parle de «grande firme», il ne semble pas inutile de rappeler que la Beechcraft Aircraft Corporation fut créée en 1932, qu'elle occupe 8.000 employés, que ses 3 usines couvrent 200.000 m2 de surface couverte et qu'elle a livré plusieurs dizaines de milliers d'avions civils et militaires. Citons, entre autres, plus de 5.000 Beech 18 bimoteurs et 6.000 «Bonanza». Le "Debonair" a derrière lui un arbre généalogique de nature à favoriser son succès !

Celui que j'ai sous les yeux est immatriculé HB-EIB. Entièrement métallique, il ne peut pas renier sa parenté avec le « Bonanza ». A rencontre de ce dernier, il a abandonné la dérive papillon au profit d'une formule plus classique. Les deux avions ont même envergure mais le fuselage du Beech 33 est plus long de 20 centimètres tout en étant plus effilé que celui du M 35. Le "Debonair" est un quadriplace de sport et de grand tourisme capable de couvrir, dans les conditions optima, des étapes approchant 2.000 kilomètres tout en restant, à l'achat et à l'utilisation, dans une catégorie intermédiaire entre l'appareil très coûteux et l'avion économique. Ceci dit et puisque le ciel se décide à être plus clément (tout est relatif...) faisons plus ample connaissance avec ce monoplane à train tricycle de ligne pure et séduisante.



## **CABINE RELAXE...**

Gérard de Chambrier sort de sa poche un petit trousseau de clefs, semblable à celui qu'ont tous les automobilistes et ouvre le coffre a, bagages, véritable compartiment utilisant toute une section de fuselage derrière le dossier du siège arrière. Il m'invite à y déposer mon manteau et... ma canne en ajoutant : « Avec la climatisation de bord vous serez plus à l'aise. » Ensuite, utilisant le marchepied fixe sortant du fuselage, à droite, il monte ouvrir la porte fermée également à clef. Pour monter, on est autorisé à marcher sur l'extrados du volet. Le "Debonair" a une seule porte, elle est large et, pour atteindre la banquette arrière, il suffit de baisser le dossier du fauteuil avant droit. L'accès est facile. Une fois à bord on ressent une délicieuse quiétude, une impression de confort douillet. Les sièges sont bons, des accoudoirs s'offrent à vous, le tapis épais est moelleux sous les pieds, les couleurs de la cabine sont harmonieusement dosées : crème, beige et gris créent un cadre à la fois clair et apaisant. Voilà, à mes yeux, l'exemple le plus réussi de ce que l'on pourrait appeler une «cabine relaxe», une cabine où le bon goût repose sur la sobriété. A cela s'ajoutent des fenêtres bien échancrées, un pare-brise parfaitement dégagé... nous compléterons ces impressions en vol.

## **TABLEAU DE BORD BIEN ETUDIE**

Placé à bonne hauteur, le tableau de bord est dans le style du reste de la cabine. Il est rassurant parce qu'il est net. Pourtant, rien n'y manque. Sur le tableau principal on trouve, à gauche, un VHF.NARCO Mark 5 comprenant 90 fréquences d'émission et 180 en réception plus un omni-converter. Badin, horizon artificiel, conservateur de cap, altimètre occupent le secteur placé devant le pilote.

Au centre sont groupés, dans un cadre, six indicateurs présentés sur deux tablettes effilées et superposées : les jaugeurs d'essence pour réservoirs principaux et auxiliaires, les températures pour l'huile et aux cylindres, l'ampèremètre et la pression d'huile. Ce petit panneau est dominé par la bille-aiguille et le variomètre.

A droite sont groupés les instruments moteur : pression d'admission, compte-tours, contrôle du mélange, radio compas (LEAR) et indicateur de suction. Cette partie droite du tableau de bord surplombe la tablette où sont groupés tous les disjoncteurs électriques et, en particulier, celui de commande du train, les contacts de batterie et de génératrice, les feux de position, etc., l'allume-cigare. On y trouve également la tirette de frein du parking.

Une tablette, sur la gauche, fait pendant à celle-ci, elle comporte seulement les sélecteurs d'essence et le contact électrique de manœuvre des volets. Elle supporte, par contre, la boîte du poste radio LEAR et la roue verticale de réglage du flettner de profondeur. Pour terminer cette description, il suffit de mentionner la boîte centrale prolongeant vers le bas le tableau de bord. De ce boîtier sort l'arbre du manche sur lequel est fixé le bras unique basculable per mettant indifféremment de présenter le volant quadrangulaire à droite ou à gauche. De part et d'autre de cet axe du manche de discrets petits feux indiquent la position du train et des volets. En dessous, un voyant mécanique visualise la position du flettner de profondeur. Sur la partie basse, les manettes des gaz, de l'hélice et du mélange s'intercalent avec le disjoncteur de pompe auxiliaire et la clef de contact des magnétos. Les freins ne figurent que sur les pédales du palonnier de gauche. Sur l'axe central du pare-brise, le compas surplombe une montre. Un compensateur d'ailerons prolonge l'arbre central du manche, enfin, au plafond sont réunis les aérateurs individuels, le haut-parleur et les lumières de cabine.

Peut-être suis-je rentré dans le détail. C'est pour mieux faire ressortir l'accumulation d'éléments qu'implique un avion moderne mais aussi et surtout pour souligner le tour de force de Beechcraft qui a réussi à donner l'impression d'un tableau simple. Comment ? Tout bonnement en éliminant tout levier, toute commande volumineuse «tape à l'œil». La commande de frein de parking ressemble à celle du starter de 403, la manette du train n'a pas plus d'encombrement. Sélecteurs d'essence et commandes de volets sont de tout petits interrupteurs et tout est à l'avenant. Il n'y a rien d'encombrant. Une critique au sujet du voyant de flettner ne profondeur placé trop près de l'arbre principal du manche et masqué, de ce fait, aux yeux du pilote. Un inconvénient : le manche basculant, tournant autour de l'axe du compensateur d'ailerons, le dérègle en passant d'un côté à l'autre. Il faut s'en méfier.

## **VOL EN PASSAGER**

Pour mon premier vol, je suis en place arrière. Gérard de Chambrier explique à son voisin les manœuvres très simples qu'il fait pour mettre en route et le moteur Continental à injection de 225 CV se met à tourner dans un ronronnement très doux qui met immédiatement l'accent sur l'insonorisation remarquable de la cabine. L'hélice Hartzell «Constant-Speed» hydraulique fait un disque translucide. Le moteur chaud, nous commençons à rouler après que le haut-parleur nous ait apporté l'autorisation de la tour, reçue sans une déformation, sans un parasite, clair et net. Le train est souple, l'avion semble se manœuvrer au sol avec beaucoup d'aisance. Au point fixe, essais d'hélice et sélection des magnétos à 2.150 t/m et 23 à l'admission. Reste à sortir 10° de volets pour le décollage. Pas de voyant au tableau de bord mais des graduations peintes sur les volets eux-mêmes et visibles de la place pilote.

Nous voici dans l'axe. L'avion prend son élan jusqu'à atteindre 75 mph. (120 km/h). Le moteur à injection permet d'obtenir cette vitesse pour déjauger la roue avant et, à 80 mph. (130 km/h), l'appareil décolle après avoir roulé au sol 14 secondes. La course sur la piste n'est ni excessive ni brève. Après la rentrée du train le régime est ramené à 2.400 t/m et 24 à l'admission et avec un badin de 100 mph. (160 km/h), le «Debonair» chargé à 4 personnes monte à 600 pieds/minute, sans rechercher la performance.

Dans un ciel gris, n'offrant pas beaucoup de visibilité, nous montons ainsi à 2.500 pieds (800 mètres environ) et le régime de croisière à 60 % est obtenu avec 2.300 t/m et 22 à l'admission. L'avion est fin, il faut bien l'équilibrer pour obtenir la vitesse de croisière. Le badin se stabilise alors à 160 mph. (260 km/h), ce qui correspond, sans vent, à peu près à 280 km/h en vitesse sol.

La grosse surprise que ressent le passager est le niveau d'insonorisation obtenue ici. C'est tout simplement remarquable. Beechcraft souligne dans sa publicité, la super-insonorisation du "Debonair" et c'est à juste titre. Très amorti et sourd, le bruit du moteur permet de soutenir une conversation avec son voisin sans hausser le ton. La climatisation est parfaite aussi. Lors des évolutions en virages que fait le pilote à qui Gérard de Chambrier a passé le manche, je note les très faibles débattements nécessaires aux ailerons pour agir efficacement. Après une demi-heure de vol, nous revenons au terrain, l'atterrissage ne semble pas présenter de difficultés. L'approche se fait à 90 mph (145 km/h), arrondi à 80 (128 km/h) et le contact avec le sol a lieu à 60 mph. (100 km/h), ce qui est relativement lent pour un tel avion.

## **DEMONSTRATION PROBANTE**

Je suis, cette fois, en place avant droite, mais ne touche pas aux commandes. Gérard de Chambrier me fait une démonstration en tour de piste. Après le décollage, il conserve un grand angle de montée pour atteindre, tout en restant dans le circuit de piste, 2.000 pieds (650 mètres). Train ressorti nous sommes toujours à cette altitude, face à la piste et à moins de 1.000 mètres de l'entrée de bande. Volets sortis à fond (30°), moteur réduit, nous descendons sous un angle impressionnant. Quelques oppositions de fuselage à 90 mph ne contrarient nullement l'avion et, finalement, sans arriver tout à fait en début de piste, il reste très largement la place de se poser. Et maintenant, le manche en arrière, l'avion roule au sol, roue avant levée et se freine de lui-même. Après ce vol court, mais démonstratif, je change une troisième fois de siège et m'installe en place pilote à gauche.

## **PILOTAGE PRECIS ET SANS SOURNOISERIE**

La conjugaison de la roue avant avec le palonnier ne nécessitant pas l'usage des freins, la manette des gaz à vernier, le train tricycle, la visibilité sont autant de facilités pour rouler au sol avec précision et à bonne vitesse. Au décollage on se rend compte immédiatement de l'efficacité de la dérive. Les mouvements des pieds doivent être très dosés. La visibilité est excellente pour le pilote, même en configuration de montée. En palier il convient de régler avec précision le mélange pour obtenir le meilleur rendement avec la consommation la plus économique en fonction du régime de la température extérieure et de l'altitude.

Pendant un moment, j'effectue une série de virages à différentes inclinaisons. L'avion répond avec une précision de nature à enchanter un pilote de chasse. Ce serait, semble-t-il, un délice que d'exécuter avec le "Debonair" des tonneaux à facettes !. En lazy eight, la conjugaison des commandes est harmonieuse en toutes circonstances. Enfin j'aborde les décrochages tout rentré. Moteur réduit, le klaxon corne. A l'approche du décrochage une lampe rouge s'allume devant le pilote, mais les commandes répondent toujours malgré le buffeting caractéristique. Finalement, à 70 mph (110km/h), le salut est franc bien dans l'axe, grâce aux becs de décrochages installés en biais sur le bord d'attaque à l'emplanture sur le raccord karman. Même en maintenant le manche en arrière, l'avion se rétablit de lui-même. Au cours des différentes manœuvres

effectuées pendant ce vol, j'ai pu apprécier l'efficacité et la nécessité du flettner de profondeur. Certains pilotes regretteront peut-être qu'il ne soit pas plus démultiplié. Pour ma part, je pense simplement qu'il s'harmonise avec le dosage nécessaire aux pieds et au manche. Tout cela fait que l'on a un avion précis entre les mains.

A l'approche, les volets sont très efficaces. Il ne faut pas hésiter à user du flettner. L'angle de descente me surprend et, contre toute attente, j'arrive un peu court, ce qui m'oblige à redonner un peu de gaz. L'atterrissage proprement dit demande une petite adaptation si l'on recherche la perfection. Deux secrets : ne pas hésiter à tenir franchement le manche en arrière car le profil fuyant et plongeant du capot moteur donne l'impression que l'on touche le sol plus cabré que ne l'est l'avion en réalité. D'autre part, ne pas jouer du palonnier, c'est inutile. Il faut, au contraire, tenir les pieds immobiles et tout va bien. Au premier atterrissage exécuté par un pilote volant pour la première fois sur le "Debonair", j'avais remarqué les lacets qu'il fit sur la piste après l'atterrissage. J'en ai tenu compte...

## **UN SEDUISANT' MONOMOTEUR POUR LE MARCHE EUROPEEN**

De tous les avions récents qu'il m'a été donné d'étudier en vol, je pense que le "Debonair" est celui qui a le plus de chance de conquérir le marché européen. Et ceci pour différentes raisons : il est élégant et pur de ligne» Son confort est très soigné, rien ne manque et toute inutilité est bannie. Ses performances et son pilotage sont de nature à satisfaire largement l'utilisateur. Enfin son prix reste beaucoup plus accessible que celui de la plupart de ses concurrents directs.

Quand donc un constructeur français sortira-t-il un avion entièrement métallique comparable à celui-ci ? Il est assez incompréhensible qu'un pays capable de produire des Caravelle, des Mirage, et même un Griffon, ne se décide pas à sortir un avion de cette classe !

En attendant, ceci laisse plus de chance au "Debonair" de se placer en Europe malgré les droits de douane qui montent sensiblement son prix de vente... bien sûr.





COPYRIGHT COLIN HOLLYWOOD

AIRLINERS.NET