

En vol, aux commandes du Dornier Do-27

Jacques Noetinger

Aviation Magazine n°238 novembre 1957

Le terrain d'Issy-les-Moulineaux a de moins en moins souvent la visite d'avions, la place est prise par les hélicoptères, trop ravis d'avoir pu adopter un petit coin de verdure aux portes de Paris.

Une autorisation exceptionnelle a été pourtant accordée ces temps derniers à une machine volante qui n'est pas à voilure tournante et l'appareil en question s'en est donné à cœur joie. Il faut dire que le visiteur était de choix puisqu'il s'agissait du Dernier Do-27 dont les démonstrations spectaculaires au Bourget en mai dernier firent sensation.

Cette visite était le résultat d'une initiative de la société Louis Breguet qui a acquis l'exclusivité de la représentation de cet appareil en France et dans l'Union française à la suite d'accords passés entre deux des plus anciennes firmes européennes : Breguet et Dornier. Ces accords ne se limiteront probablement pas à la prospection commerciale puisqu'une option de licence de fabrication en France a été acquise par Breguet. Mais n'anticipons pas...

J'ai eu la chance de profiter de deux vols de présentation, ce qui m'a permis de me faire une opinion sur cette belle réussite de l'industrie allemande renaissante dont le Do-27 est la première réalisation en cours de production de série à une cadence de l'ordre de dix appareils par mois. Le Do-27 m'est apparu à Issy-les-Moulineaux en version militaire standard immatriculé D-ENAT.



Contre toute espérance, un soleil bienveillant éclairait ce jour là le ciel bleu de la région parisienne, le vent était très faible. A peine l'avion posé à la suite d'un vol ayant permis à des officiers de marine de se familiariser avec le Do-27, j'entrepris une sorte d'inspection.

Le Do-27 est un monoplan entièrement métallique doté d'un moteur Lycoming de 274 ch entraînant une hélice Hartzell à pas variable. Son aile haute, sans hauban, est dotée d'une fente fixe sur toute la longueur du bord d'attaque, première caractéristique expliquant ses qualités de vol aux basses vitesses. D'autre part, ses volets hypersustentateurs sont à double fente en ce sens qu'ils sont constitués de deux éléments agissant en différentiel. La partie interne, c'est-à-dire celle qui se trouve la plus proche du fuselage, peut se déployer jusqu'à 45° ; elle entraîne une seconde partie de volets de surface moins importante, mais allant jusqu'aux ailerons et dont le débattement est plus réduit. Tout ceci se manœuvre par un seul levier et un mécanisme entraîne automatiquement ce déploiement en différentiel suivant les trois positions possibles des volets à 16°, 34° et 45°.



Cette aile rectiligne métallique contenant deux réservoirs d'essence de 110 litres chacun, possède donc tous les éléments susceptibles d'assurer à l'avion les qualités hypersustentatrices que nous apprécierons en vol.

Le fuselage proprement dit, de section ovoïde, a été étudié pour offrir le maximum de visibilité tout en étant remarquablement accessible. Chaque pilote dispose d'une porte en forme de coquille très largement vitrée et s'ouvrant vers l'avant. La cabine arrière est desservie par une porte de chaque côté dont les immenses vitres font environ 40 cm. de haut sur 90 de large. La partie supérieure de la cabine est également entièrement vitrée en forme de section de cône donnant une visibilité totale au-dessus et vers l'arrière. En somme, ce fuselage est presque une cage de verre.

La dérive classique, encore que le plan fixe et la profondeur offrent de grandes surfaces, prolonge le fuselage qui est long et fin.

Le train d'atterrissage est constitué de deux jambes en porte à faux avec amortisseurs oléopneumatiques. mais n'a pas un très grand empattement. Une roulette classique et libre soutient au sol la dérive.

Paul Lепанse, pilote de la société Breguet, répond aimablement aux questions qui ne cessent de lui être posées entre chaque vol. Je vais voler avec lui mais, pour ce premier vol, je serai passager.



Paul Lепанse installe au poste premier pilote M. Agesilas, directeur du SFASA, et lui occupe la place de droite. Tout le monde se sangle à bord. La banquette arrière est confortable. Les sièges pilotes sont un peu surélevés ce qui doit être favorable pour la visibilité vers l'avant. Pour notre part, à l'arrière, nous bénéficions d'une excellente luminosité avec toutes ces vitres qui nous entourent. Je suis ravi de pouvoir étendre ma jambe raide dans cette cabine spacieuse et qu'aucun obstacle ne vient encombrer.

Voici le coup de démarreur attendu, l'hélice fait quelques tours puis s'élance, le moteur est en route et fait passablement de bruit dans une cabine qu'aucun revêtement ne prétend insonoriser dans la version militaire. Il est évident que, pour réaliser un avion long de 9.55 m., dont l'envergure atteint 12 mètres et pesant à vide un peu moins d'une tonne il faut éviter les aménagements inutiles. Le confort peut s'en ressentir mais lorsque l'avantage se solde par une charge utile de 615 kg ce sont des sacrifices à admettre.

Mais nous voici partis pour ce premier vol. L'avion roule lentement au sol pour aller prendre sa piste face au sud. M. Agesilas ne cherche pas le décollage de performance en mettant les gaz, cependant le Dornier a vite pris son élan et, en moins de 100 mètres, il a décollé. Le palier est inutile et le nez de l'appareil se dresse vers le ciel mettant le monoplan dans une position cabrée assez impressionnante. Visiblement, Lепанse invite le directeur du SFASA à accentuer cette attitude de l'appareil. Sitôt dit sitôt fait, cette fois la montée tient, apparemment de l'acrobatie, pourtant le Do-27 ne bronche pas et continue son ascension de façon imperturbable. Ça n'est pas tout, voici que les volets s'éclipsent et l'attitude reste aussi cabrée ce qui n'empêche que pour corser la démonstration nos pilotes donnent à qui mieux-mieux d'impératifs coups de palonnier qui entraînent l'appareil dans une série d'oppositions de fuselage poussés à l'extrême et dont l'effet

serait catastrophique sur tout autre avion. Le Dornier frémit légèrement mais se refuse à décrocher ou à partir en vrille. L'impression est étonnante tant elle est en contradiction avec les réactions courantes que l'on peut ressentir.

Arrivé à une altitude de 500 mètres l'avion est mis en ligne de vol après un très léger piqué. Il m'est impossible, de mon siège, de voir les instruments du tableau de bord, pourtant j'ai le sentiment de retrouver un avion classique dont la vitesse est honorable et offrant une visibilité peu courante. Nous volons aux environs de 200 km/h ce qui n'empêche pas de nouvelles et énergiques oppositions de fuselage que le Do-27 encaisse avec une placide indifférence !

Puis ce sont des virages plus ou moins serrés et parfois même déclenchés d'un geste sec. Tout se passe pour le mieux du monde. Décidément, cet avion ne peut jamais être pris en défaut. A présent, moteur réduit et volets baissés à un cran nous perdons de l'altitude en nous dirigeant vers le terrain de Morane-Saulnier, à Villacoublay. En rase-mottes à cinq mètres à peine et à une vitesse incroyablement faible nous nous traînons tout le long du terrain. L'effet est surprenant avec les réflexes courants. On pense à chaque instant qu'un boum final va nous amener au sol. Il n'en est rien ; l'appareil continue sa promenade nonchalante jusqu'aux arbres qui bordent le terrain. J'ai vraiment l'impression que, cette fois, nous rentrons « dans le décor ». Pourtant, Dieu soit loué, un simple petit coup de moteur nous redonne la vitesse ascensionnelle dont nous avons besoin et qui nous aspire vers le ciel.



Il est difficile en quelques notes de décrire les sensations invraisemblables que suscite un tel vol, pourtant tout cela est si loin de nos habitudes que j'en reste perplexe. Même en plein cabré la rentrée des volets est à peine perceptible.

Revenus au-dessus du terrain d'Issy nous effectuons un tour de piste à raser les toits du ministère de l'Air et de ses dépendances. La sensation de ce rase-mottes à une faible vitesse donne une impression de danger que la sécurité indiscutable offerte par l'appareil efface difficilement.

Une approche lente avec deux crans de volets nous donne un bon angle de piqué, l'arrondi final exécuté parfaitement par M. Agesilas freine encore l'appareil très près du sol sur lequel finalement il se pose sans heurt, sans avoir recours au moteur et la course sur l'herbe est nettement inférieure à cent mètres bien que les freins n'aient pas eu à intervenir brutalement. Ce vol a duré vingt minutes, il m'a déjà appris beaucoup de choses.

A mon tour de jouer les pilotes. l'aurais bien envie d'occuper le poste de gauche que me propose Paul Lepanse. Malheureusement la chose est impossible, le siège n'est pas réglable ce qui ne me permet pas d'étendre la jambe. A ce propos on me permettra une critique dont l'objet n'est pas mon cas propre mais qui je crois reste valable sur un plan général. Un avion destiné à passer entre les mains de différents pilotes, petits ou grands, doit s'adapter à chaque cas.

Le siège réglable en hauteur et en profondeur me semble indispensable, A ce propos je ne saurais prendre un meilleur exemple que le siège militaire du « Broussard » parfaitement réussi. On me précise qu'en version civile il est remédié à cette lacune. Je m'installe donc en place droite, le siège est un peu plus reculé et je n'aurai pas la responsabilité des freins. Avant de mettre en route Paul Lepanse me donne quelques explications sur le tableau de bord. Il est net, proprement équipé, avec devant le premier pilote : horizon, bille-aiguille, radio-compas, conservateur de cap, montre altimètre (en pieds), variomètre. Au centre : contact magnétos, compte tours, admission, compas indicateur de pression et température d'huile, jauges d'essence, pression de carburant, poste radio VHF, réchauffage cabine, démarreur électrique, contact des servitudes électriques, manettes des gaz, d'hélice et de mélange, sélecteur des réservoirs, etc.



Enfin face au second pilote un altimètre en mètres, un poste radio LEAR et à droite les contacts électriques. Sous la planche de bord et entre les deux sièges un volant pour le flettner et le levier de manœuvre des volets avec ses trois crans.

Deux passagers ont pris place sur la banquette arrière. Le moteur part. Le plane roule au sol car, sans les freins, l'appareil se manœuvre difficilement. En position de décollage je prends les commandes. Poussant les gaz progressivement l'obtiens plein petit pas 3.400 t/min., régime que l'on peut conserver cinq minutes. Il n'en faut pas tant pour décoller avec un cran de volets. Nous sommes déjà en l'air et je cabre avec 50 nœuds au badin (90 km/h.) Le Dornier grimpe comme un chef, n'accuse pas le coup lorsque je rentre les volets. Je réduis le moteur à 3.000 t/min. régime de montée.

Bien entendu, je joue du manche et du palonnier pour poursuivre ma montée en virage ou en opposition de fuselage et l'avion est docile. On peut ici accumuler, les fantaisies le Dornier se refuse à vous en tenir rigueur. Puisse-t-on ne jamais se servir de cet avion comme appareil école... il pardonne trop !

Si je ne ménage pas les compliments à l'égard de cet appareil et ceci parce que ce serait de la mauvaise foi de ne pas reconnaître ses indiscutables qualités, qu'il me soit permis de faire une critique. Les pilotes jouissent d'une visibilité excellente vers l'avant grâce aux sièges élevés et latéralement compte tenu des vitres dont ils disposent de chaque côté. Par contre la position assez avancée de l'aile masque une plage précieuse pendant les virages. C'est dommage.

Mais nous voici à 600 mètres. Reprenons le régime de croisière qui pour être atteint nécessite un léger piqué pour atteindre la vitesse de 120 nœuds (215 km/h.). A ce moment la pression d'admission est réglée à 75 pour un régime de 2.750 t/min. A cette vitesse j'exécute quelques virages et tâte les commandes. Elles ont sans doute un assez sensible débattement mais je les trouve assez précises.



L'inertie est faible. Un coup de manche sec entraîne immédiatement l'avion à la position latérale souhaitée et de façon aussi rapide la manœuvre peut être interrompue. Sans doute ne retrouve-t-on pas la nervosité d'un chasseur mais on est bien loin de la nonchalance des gouvernes d'un Fieseler « Storch ».

Voici maintenant le moteur réduit, le flettner s'impose pour conserver à l'avion son assiette. Je laisse tomber la vitesse pour étudier les caractéristiques à basse vitesse. Jusqu'à 40 nœuds (70 km/h.) les commandes répondent sans retard et avec une parfaite efficacité. Volets braqués à fond et sans moteur je laisse tomber le badin en cherchant à maintenir le vario à 0, L'appareil est assez cabré à 30 nœuds (55 km/h.) je lui tire sur le nez, alors il décroche. Il décroche à contre cœur et avec une aimable bienveillance. En fait, il fait le petit salut indispensable, comme par politesse, bien dans l'axe, pour immédiatement se redresser.

Si au contraire on veut maintenir un badin faible avec moteur l'avion s'enfonce mais alors fait une descente parachutale dont il conviendra aux pilotes non avertis de se défier à proximité du sol.

La promenade touche à sa fin, à contrecœur je dois laisser les commandes à Paul Lèpanse car je crains de n'avoir pas assez de liberté pour me défendre avec ma jambe gauche. Petit regret d'amour-propre largement compensé par la qualité de l'atterrissage qu'effectue à ma place mon voisin. C'est du beau travail de précision. Nous touchons le sol à moins de 40 nœuds et roulons moins de 80 mètres.

Sans doute conviendrait-il d'avoir plus d'expérience à bord de cet appareil pour apprécier toutes ses qualités. Pourtant en moins d'une heure au total il m'a prouvé n'être pas un avion comme les autres et à ce titre digne d'éloges. Voilà une machine dont la carrière s'annonce prometteuse.