

En vol, aux commandes du Fairchild 24R

Jean-Pierre LAFILLE
Aviasport n°222, novembre 1972

Vers le milieu des années 30, l'Amérique, parallèlement à ses productions d'avions très légers, construisait de belles limousines confortables dont les plus connues sont : le Cessna " Air Master " - le Beech 17 - le Stinson " Reliant ", et le Fairchild " Rancher ", sujet de ce papier.

L'appareil que j'ai pu essayer, le F-BEXC, appartenait à mon regretté ami Lorient, qui nous a quittés pendant les vacances 1970 pour un monde que l'on dit meilleur. Le F-BEXC n'est certes pas jeune, mais son état est impeccable, tant il était bichonné par son propriétaire.

Le confort américain

Des quatre avions cités au début de cet article, le Fairchild "Rancher ", est le seul à posséder un moteur en ligne, les autres étant équipés de moteurs en étoile, ainsi d'ailleurs qu'une autre version du même Fairchild.

Il se présente sous la forme d'un monoplan assez massif, à aile haute haubannée, monodérive, train d'atterrissage à large voie, et capot relativement fin, caractéristique des moteurs en ligne. L'accès à bord se fait par deux portes situées sous l'aile. Le siège avant droit se rabat vers l'avant et permet aux passagers arrières de prendre place sans trop de mal, en passant par la porte droite. Une soute à bagages se trouve située derrière le siège arrière et son couvercle sert de porte-chapeaux. Cette soute n'est accessible que de l'intérieur. Les coussins des sièges avant sont articulés sur leur avant, et leur soulèvement dégage deux alvéoles bien pratiques pour entreposer des cartes, ordinateurs, outils ou autres bricoles peu volumineuses. Enfin, suprême raffinement pour un avion, les glaces descendent à l'aide d'une manivelle, comme dans une voiture classique. Cette disposition est d'ailleurs très pratique, puisqu'elle permet d'ouvrir les fenêtres à tout moment, et de la valeur choisie.



Le tableau de bord comprend tous les instruments classiques, y compris les gyros, ainsi qu'une VHF/VOR à 720 canaux. Il y subsiste pourtant la place du coffre à gants, situé en bas et à droite. Les commandes sont classiques, avec un manche normal. Les freins sont à la disposition du pilote, mais pas du moniteur. Une manette de volets à deux positions se trouve située sur le plancher, entre les deux pilotes, et la manivelle du compensateur de profondeur est positionnée au plafond. Enfin vous saurez tout de la cabine quand je vous aurai signalé les jauges électriques situées à chaque emplanture d'aile, les robinets d'essence (un par réservoir), situés sur le flanc correspondant de la cabine, et les deux rangées de boutons électriques commandant les accessoires et les éclairages.



Les pleins nécessitent deux personnes ; tout au moins le plein d'essence, pour lequel il faut se servir de la roue comme marche-pied, monter sur le hauban rigide, dégager la plaque de protection du bouchon de réservoir et enfin ouvrir le réservoir, avant d'attraper le pistolet de remplissage et de procéder au plein. L'huile est plus facile à approvisionner, puisqu'une plaque située sur la partie droite du capot dégage l'orifice de vérification et de remplissage. Pour les opérations de remplissage, il faut disposer d'un fort tournevis, la pièce de monnaie classique ne suffisant pas.

Un bon veau bien pépère...

Le premier démarrage doit être fait après un bon brassage à la main ; en effet, le contact batterie est commandé d'une part par le bouton classique de batterie, et d'autre part par le contact magnétos. On ne peut donc pas utiliser le démarreur si les magnétos sont coupées. Alors, en général, on fait le premier démarrage à la main.

Deux injections, on passe six compressions en brassant, une par cylindre ; contact, et ça part toujours du tout premier coup ; je n'ai jamais vu un moteur démarrer aussi bien que le " Ranger "

du F-BEXC. Puis on chauffe tranquillement, sans vibration, et avec un niveau de bruit agréablement faible.

Essai des commandes, des volets d'intrados à deux positions, réglage du compensateur de profondeur, puis on roule vers le point de manœuvre. Le roulage est très facile grâce à la roulette de queue très bien conjuguée. La visibilité est acceptable, quoique faible vers la droite à cause du capot, mais on voit à peu près devant soi et on peut rouler sans trop zigzaguer. Les freins sont très efficaces, mais difficiles à doser à cause de la force qu'il faut appliquer pour qu'ils commencent à serrer. Il faut donc s'y habituer un peu en roulant au sol, afin de n'être pas surpris après l'atterrissage. Quand à la roulette de queue, elle fait son travail sans problèmes et se déverrouille sur un coup de frein un peu violent.



Sélection magnétos à 1 700 t/min, vérification des réglages et des robinets d'essence. On est paré à s'aligner. Alignement, la piste est libre, on peut mettre plein gaz. L'accélération n'est pas fulgurante, mais suffisante. Le bruit est très raisonnable, et on est frappé par le faible niveau de vibration du moteur. Aussitôt que c'est possible, on lève la queue, et la prise de vitesse continue sur deux roues. La suspension est excellente, la tendance à embarquer inexistante ; tout cela est bien agréable.

Au bout de 250 à 400 mètres, selon la charge, la température et le vent, on atteint la vitesse de décollage qui se situe vers 100/110 km/h, et on tire légèrement pour lever les roues. Palier de courte durée, puis on monte vers 135/140 km/h, moteur à 2100 t/min. La vitesse ascensionnelle n'est pas foudroyante mais a voisine 600 pieds/minute (3 m/sec). L'appareil est stable, très agréable et très souple aux commandes. La visibilité est bonne, sauf vers l'arrière et le haut. Premier virage effectué après avoir regardé si rien ne peut rendre dangereux cette évolution, puis mise en palier après avoir atteint une altitude telle que nos essais soient possibles en toute sécurité.

La vitesse monte péniblement à 170 km/h, pour un régime moteur de 2 000 t/min. Cela n'est pas très rapide, mais il faudra s'en contenter. Virages normaux, rien de particulier à signaler. Virages serrés ; là il y a quelque chose à signaler. En effet, la vitesse se conserve assez bien, comme d'ailleurs en général sur tout avion peu chargé, et l'altitude est très facile à conserver sans le moindre effort physique. Les effets secondaires ne sont jamais gênants et on éprouve beaucoup d'agrément à remuer un peu l'appareil.



Mais voyons un peu les décrochages. En configuration lisse, tout réduit, l'abattée est franche et intervient vers 90 km/h, sans tendance à engager, et après un léger buffeting. La récupération est facile avec une perte d'altitude modique. Avec les deux crans de volets, c'est pareil, mais la perte d'altitude est plus importante, et la vitesse de décrochage est d'à peu près 85 km/h. Dans les deux cas, les ailerons conservent un soupçon d'efficacité, surtout en configuration lisse.

Mais nous ne sommes pas ici pour consommer inutilement notre essence, et il conviendrait de rentrer au bercail. Nous revenons vers La Ferté-Alais, pour une présentation avec remise de gaz, un second tour de piste et un atterrissage normal.

En approche à 120km/h, pleins volets, la trajectoire est suffisamment pentue pour permettre le passage d'un obstacle sans pour cela se poser trop loin derrière. Arrondi, remise de gaz, l'appareil n'embarque pas, mais accélère mal. On rentre donc un cran de volets, et les choses s'arrangent, puis quand le badin a commencé à remonter, on rentre lentement le reste des volets et tout se passe le plus normalement du monde, sans obligation de forcer sur la profondeur. Nouveau tour de piste, nouvelle présentation à 120 km/h, arrondi, et l'atterrissage se fait en position trois points avec une étonnante souplesse, due entièrement à la qualité de la suspension.

La course au sol est de l'ordre de 200 à 300 mètres sans fatiguer outrageusement les freins, et l'on retourne au parking après un 180° sur la piste, effectué en déverrouillant la roulette de queue

d'un bon coup de frein. On la réaligne en contrant au frein droit, et elle se rebloque toute seule sur la commande de direction. On peut alors se diriger sans utiliser les freins.



Aussitôt au parking, on coupe le mélange puis, après que la grande hélice en bois verni se soit immobilisée, les contacts magnétos et batterie.

Le Fairchild " Rancher ", dont on trouve encore de nombreux exemplaires dans le monde, et même en Europe, n'est pas très rapide, mais son confort et son agrément de pilotage sont de taille à intéresser un pilote ou un club désireux de se procurer à bas prix un avion quadriplace capable de voyager sur des distances de 500 à 600 km.

Son absence de vice le rend pilotable par des pilotes relativement peu expérimentés ; ses seuls inconvénients sont : d'une part un freinage difficile à doser rendant l'atterrissage difficile en cas de panne du blocage de roulette de queue, et d'autre part des performances assez faibles, compte tenu des 200 chevaux qui se trouvent à l'avant.

Mais on ne peut pas tout avoir.