

En vol , aux commandes du SNCAC NC-702 Martinet

Jacques NOETINGER
Aviation Magazine n°82, décembre 1953

Depuis que l'escadre de Dijon est équipée d' « Ouragan » et non plus de « Vampire », la 10ème escadre de chasse envoie à Orange une fois par mois ses réservistes afin de leur permettre de poursuivre leur entraînement sur « jet » en dehors des vols qu'ils continuent à exécuter sur les fidèles F-47 « Thunderbolt ».

A cette occasion nous faisons plus ample connaissance avec les groupes de transport de l'armée de l'Air. A l'origine, les avions qui étaient utilisés entre Villacoublay et Orange pour véhiculer, un week-end sur quatre, les réservistes actifs, pilotes de Vampire, étaient des JU-52... J'avoue que je n'ai guère été tenté de consacrer à ce trimoteur vétuste un de ces articles .

Par contre puisque, aujourd'hui, ce sont les NC-702 « Martinet » du G.L.A.M. qui s'acquittent plus rapidement de cette mission, je veux profiter de cette occasion pour parler d'un appareil dont la silhouette est bien connue sur la plupart des bases militaires de la métropole et de l'Union française.

Le NC-702 est la version modifiée du Siebel, produit en série au lendemain de la guerre par la S.N.C.A.C., qui fournit ainsi à l'armée de l'Air un remplaçant au « Goéland » en attendant le « Dassault 312 ». plus rapide.

Si la production de la S.N.C.A.C. comprend des NC-701, dont la cellule était conforme à celle du « Siebel » mais dont les moteurs Argus furent remplacés par des S.N.E CM.A. 12-S, le 702 a adopté un nez très différent et a remplacé cet avant arrondi et entièrement vitré par un profil plus fin et un poste de pilotage plus orthodoxe, la partie arrière n'a pas été modifiée et la double dérive a été maintenue.



La cabine, de présentation sobre, est équipée de huit fauteuils entre lesquels est réservé un passage. A l'arrière, une soute à bagages fait pendant aux toilettes. Les fenêtres

donnent assez de lumière à l'intérieur et une visibilité satisfaisante à chaque passager, pourtant si ces hublots rectangulaires avaient pu être surélevés d'une dizaine de centimètres ce n'en eût été que mieux.

L'espace réservé à l'équipage est assez réduit et si le pilote et le radio-navigateur (occupant la place du copilote) sont à l'aise dans leurs fauteuils, le pauvre mécanicien navigant doit se contenter d'un petit tabouret métallique inconfortable qui ne lui permet pas de voir grand-chose du tableau de bord. Du reste, au cours du vol navigateur et mécanicien ont à faire quelques exercices d'acrobatie pour échanger leurs sièges afin d'être en place dans le cadre du rôle respectif qu'ils ont à jouer pendant le vol. Dans la mesure du possible ils apprécient de pouvoir, quand cela est possible, disposer d'un siège dans la cabine « passager », pour manipuler les volumes de document propres à un avion de transport. Il n'en reste pas moins vrai que la cabine de l'équipage est très lumineuse et que la visibilité y est excellente aussi bien au sol qu'en vol J'ai pu m'en rendre compte en occupant pendant un moment la place de copilote à bord du NC-702 « Martinet » 343. dont l'équipage était composé du capitaine Simon, pilote-chef de bord, de l'adjudant-chef Dobsik, radio-navigateur, et du sergent-chef Fontana, mécanicien navigant, il est aisé, de cette place, de voir le moteur et toute l'aile droite quand le train est sorti, de bien voir là roue, d'apercevoir, à l'arrière, la dérive et. par le haut, de surveiller le mât fixe d'antenne. Le pare-brise est large et ne comporte pas de montant gênant, souvent responsable d'angle mort. Seul le gros compas suspendu au milieu de cette glace à deux faces est assez gênant.



Le tableau de bord est assez différent de ce que l'on a coutume de trouver sur un bimoteur. Seul le premier pilote dispose devant lui d'une planche d'instruments de vol comportant, comme c'est chose classique, l'altimètre, l'horizon, le vario, le badin, le

conservateur de cap et la bille-aiguille.

Face au copilote-navigateur-radio, il n'y a qu'une encombrante boîte radio flanquée d'une rose des vents géante permettant des calculs de dérive (si j'ai bien compris, c'est à la fois un dérivomètre et un conservateur de cap).

A noter sur la planche, entre les deux pilotes, une sonde altimétrique La tablette propre aux multimoteurs. placée horizontalement entre le tableau de bord et les deux sièges, est ici longue, étroite et basse ; elle comporte d'avant en arrière le cadran d'affichage des pressions d'admission gradué en hectopièze et muni d'une aiguille par moteur Les indicateurs de température d'huile, les deux compte-tours, les deux indicateurs de pression d'essence et d'huile, les lampes-témoin de position du train et des volets. Trois larges boutons de manœuvre pour les volets (rentrés 1/2, sortis soit 30° et pleins volets 50°), la commande électrique du train, les commandes électriques de flettner (direction et profondeur seulement). Enfin les commandes électriques des hélices à pas variable Ratier.



Au cours des deux vols qui m'ont permis de rendre visite au dynamique escadron 3/5 de la base d'Orange, j'ai eu l'occasion de tâter les commandes du NC-702 « Martinet » et de recueillir les renseignements que je souhaitais, mais n'ayant fait ni le décollage ni l'atterrissage, je n'essaierai pas d'émettre des opinions personnelles sur ce plan ; ce serait incomplet.

D'après les confidences obtenues, la grande originalité du « Martinet » est de disposer de freins qui ont de bonnes chances de donner au pilote des crampes lorsqu'il s'arque-boute dessus, mais qui ne risquent, en aucun cas... de freiner! Au mieux, ils ralentissent... légèrement. Heureusement l'avion n'est pas capricieux au sol, se dirige bien au moteur et ne semble pas avoir tendance à s'embarquer au décollage. J'observe le capitaine Simon : lorsqu'il a pénétré sur la piste, il pousse les gaz progressivement pour amener les moteurs en bonne synchronisation à PA 1.45 à l'admission et 3.100 tours. (A signaler qu'ici les moteurs de 450 CV chacun peuvent atteindre en surpuissance PA :1.80 et 3500 t/mn). Il laisse un moment la roulette de queue au sol puis la déjauge et, finalement, quitte la piste à 150 km/h.. après une course de vingt secondes.

Pour prendre de l'altitude, les moteurs sont ramenés à PA :1.35 et 3.000 t/mn. et la montée s'effectue à 190 km/h indiqués et environ 3 m/s.

Arrivés à l'altitude de 2.500 mètres nous adoptons le régime de croisière, de PA :1,20 et 2.850 t/mn, donnant une vitesse de 250 à 280 km/h.

Nos réservoirs emportent 860 litres d'essence et, à ce régime, nous consommons 90 l/h. c'est dire que l'autonomie est largement de quatre heures, soit 1.000 kilomètres. Ajoutons qu'en régime économique (PA:0,9-2700 t/mn) le « Martinet » voit sa vitesse réduite à 220 km/h. mais qu'à ce moment son autonomie peut dépasser six heures . C'est dire les surprises que cache le « Martinet »... Ce ne sont malheureusement pas les seules puisque les réservoirs sont indépendants et qu'il faut transvaser les auxiliaires dans les principaux au moyen d'une pompe électrique, si on ne la débranche pas en temps voulu elle peut mettre le feu provoquant ainsi une explosion... c'est dans ces circonstances que Maryse Hilsz trouva la mort sur un « Siebel ». Ces risques d'incendie à bord pouvaient être également provoqués par un système de réchauffage cabine assez étrange... Pour parer à cette éventualité, on a purement et simplement supprimé le chauffage ! Conséquence assez logique : il fait froid aujourd'hui à bord.

En tenant le manche du NC-702, je constate que les commandes sont souples, que ni le manche ni le palonnier ne sont lourds et qu'ils n'ont pas cette inertie souvent désagréable sur un appareil d'un certain tonnage. Les gouvernes et ailerons répondent bien et les flettner électriques sont très agréables à manipuler et ont une excellente efficacité tout en permettant un réglage parfait, c'est dire qu'en ligne de vol le « Martinet » peut être équilibré avec soin et le pilote n'a pas à tenir les commandes, bien que l'avion ne soit pas doté de pilote automatique.

On ne peut pas dire que le problème de l'insonorisation à bord ait été résolu de façon exceptionnelle, pourtant il serait faux de dire que le NC-702 est abusivement bruyant. Après avoir tenu le régime de croisière en palier, à une altitude où l'air était calme, nous voici en descente à 2 m/s, les régimes des moteurs n'ont pas été modifiés, j'ai simplement joué un peu du flettner de profondeur et voici que l'aiguille du vario se stabilise à -2 m/s tandis que le badin accuse un bon 180 km/h indiqué ce qui, compte tenu de l'altitude que nous avons encore et du vent arrière dont nous bénéficions, nous donne une vitesse sol qui doit friser le 300 km/h.

Bientôt nous arrivons dans une zone plus turbulente Malgré les coups de tabac, le « Martinet » se comporte bien et encaisse avec souplesse les secousses. A ce point de vue il n'est pas désagréable.



Photo Copyright © Pierre-Clément Got

AIRLINERS.NET

Revenu dans la cabine passagers pour rendre à l'équipage sa place je note les renseignements que m'a fournis le radio sur l'équipement dont il dispose. Il est très satisfait du VHP-541 à douze fréquences qui fonctionne parfaitement et qui, du reste, est le même que celui dont sont dotés nos F-47 et nos Vampire ». Par contre, l'éternel « Saram-3-11 » n'est, à son sens, pas assez sélectif à la réception sur ondes courtes. Rien à dire sur le radio compas E.Z.6. de construction allemande qui remplit son office. Quant au récepteur de range 5.31, s'il n'a pas la qualité du poste américain équivalent AEN-7, il fonctionne cependant de façon correcte.

Mais par ma fenêtre je m'aperçois que nous arrivons à proximité de Villacoublay, je me déplie (sic) pour avoir un œil dans la cabine et pour noter les conditions dans lesquelles s'effectuent le tour de piste et l'atterrissage.

Avant de pénétrer dans le circuit, les moteurs ont été ramenés à PA:1.0 et à 2.800 t/mn. dans une descente à 3m./s. et à 230 au badin En position vent arrière, le NC-702 est remis en ligne de vol. ce qui permet de sortir le train à 200 km/h indiqués, la vitesse tombe à 180 et 30° de volets sont sortis au cours du dernier virage. Dans l'approche le badin est maintenu à 170 km/h. et, finalement, les volets sont sortis complètement un instant avant l'arrondi. L'avion se présente en atterrissage de piste et prend contact avec le sol à 150-155 km.-h. Les moteurs réduits à fond, la vitesse au sol tombe rapidement et la roulette arrière se pose à son tour... le vol est terminé.

