

En vol, aux commandes du Dassault MD-312 Flamant

Jacques NOETINGER
Aviation Magazine 07/1953

Le relief majestueux, encore enveloppé d'une brume matinale qui s'étend de Constantine à Alger, glisse paresseusement sous les ailes du Dassault 312 n° 141 à bord duquel viennent de prendre place M. Popineau, sympathique président du club aérien de Paris, conseiller financier des meetings nationaux de l'air membre du comité des œuvres sociales de l'air et directeur de la Toile d'Avion, Pierre Laureys, directeur d'Aviation Magazine, Guy Michelet et moi-même.



Pour la première étape de ce voyage qui doit nous ramener à Paris, je suis confortablement installé dans la cabine des passagers. Six sièges y sont disposés, de telle sorte que chacun profite de la large visibilité qu'offrent les grands hublots ovales du Flamant. Les parois sont capitonnées, ce qui décore cette cabine lumineuse, mais surtout, la rend peu bruyante. Face à la porte d'accès située sur le flanc droit de l'appareil, une penderie fermée par un rideau bleu cache les costumes et manteaux qui y sont suspendus. A l'arrière, une petite porte donne sur les toilettes.

La cabine est séparée de celle de l'équipage par un rideau de velours gris. De ma place, j'aperçois mon camarade d'Arbaumont, capitaine-chef de bord de notre appareil. Je n'aime pas tellement faire le sac de sable en avion, mais je connais l'expérience de d'Arbaumont, avec qui, en 1939, j'ai connu les joies ou stage d'observa-

teur de Châteauroux et je lui fais confiance. Il est assisté de l'adjudant Cocquelet, radio, et du sergent-chef mécanicien Riasse.



C'est, à dire vrai, la première fois que s'offre pour moi l'occasion de voler à bord du MD-312. Bien souvent, je l'ai vu faire des démonstrations au cours de manifestations aériennes et, hier encore, il participait au meeting de Constantine. C'est de son bord que Monique Laroche, Léo Valentin et Pierre Lard se lancèrent dans le vide pour leurs impressionnants sauts à ouverture retardée. D'Arbaumont fit une démonstration remarquée en passant au ras du sol une hélice en drapeau, prouvant que ce bimoteur répond aux recommandations de l'O.A.C.I. en ce qui concerne la sécurité sur un moteur. Le Flamant n° 141, dont j'ai sous les yeux les paniers de bord, compte 418 heures de vol. mais ses moteurs SNECMA 12-S n'ont respectivement que 89 h. 55 et 90 h. 20. Je les entends ronronner régulièrement, tandis que nous nous rapprochons d'Alger et, en attendant de pouvoir faire un petit stage au poste de Pilotage, je songe que- plusieurs centaines de Flamant volent maintenant en France et dans l'Union française, jouant tantôt le rôle d'avions de liaison, tantôt celui d'appareils d'entraînement et, si cette machine n'a pas la prétention d'être révolutionnaire ni d'avoir des performances sensationnelles, elle permet aujourd'hui aux équipages de l'armée de l'Air d'utiliser du matériel français moderne, fruit du travail de la société Dassault et des sociétés coopérantes qui ont réussi à sortir dans des délais rapides des avions de série dont l'Armée de l'Air avait besoin.

La disposition de la cabine de l'équipage est simple et rationnelle. Le radio possède un siège dont le haut dossier capitonné occupe presque toute la largeur d'un étrangement des parois de cabine et qui le place face à ses appareils réunis contre le côté droit de la cabine Mais, laissons l'adjudant Cocquelet. qui achève de prendre

des notes car d'Arbaumont est en contact radio VHF avec Alger-Maison-Blanche pour obtenir les consignes d'atterrissage. Tour de piste, prise de contact avec la piste dans, les meilleures conditions possibles Le capitaine-chef de bord connaît bien sa monture... Après ravitaillement de l'avion de l'équipage et. des passagers, nous reprenons chacun nos places... saut le sergent-chef Riasse et moi-même qui permurons. Je pénètre, en effet, dans le sanctuaire du Flamant : le poste d'équipage pour m'installer en place de droite.

J'avoue que ma première impression est très bonne, car cette cabine est lumineuse et ses trois occupants ne sont nullement écrasés les uns sur les autres. Le tableau de bord n'est pas surchargé et il ne se dégage aucune sensation de désordre ou de surabondance d'instruments et, manettes ce qui est souvent le propre des multimoteurs. Chaque pilote a devant lui le tableau standard d'instruments de vol. Entre-eux, sont disposée verticalement, sur une double rangée, les instruments moteurs. Au centre, les postes radio VHF radio-compas, etc...le répéteur de compas Pioler, l'indicateur du radiocompas, la commande de train et celle du blocage de la roulette avant. Autour des instruments de vol du premier pilote, sont réunis les voyants de position des volets et du train, les avertisseurs d'incendie, les sélecteurs des magnétos, un boîtier de contacts électriques et la montre.



Sur le coté droit sur une planchette sont rassemblés un certain nombre de relais électriques et de radio, tandis qu'entre les deux pilotes sont réunies sur un bloc-pylône les commandes de gaz d'hélices et les flettners. Les sièges sont placés sur le plancher, qui est ici surélevé de la hauteur d'une marche ; ils coulissent sur des rails, permettant ainsi aux pilotes de se placer en bonne position par rapport au pa-

lonnier et au volant, et d'autre part, en hauteur. Il me semble que, compte tenu de la hauteur du tableau de bord, on aurait pu prévoir que les sièges s'élèvent davantage. Il est vrai que ces fauteuils sont prévus pour recevoir des parachutes sièges, que nous n'utilisons pas aujourd'hui et qui doivent donner le supplément de hauteur nécessaire.

D'Arbaumont vient de lancer le moteur de gauche, puis celui de droite, après avoir actionné le frein de parking, placé au centre et en haut du tableau de bord ; puis il me laisse les commandes pour rouler au sol. De ce côté, je n'éprouve aucune difficulté, la roulette avant est libre, les freins répondent bien et il n'est pas même nécessaire de jouer des manettes s'il ne s'agit pas de l'aire des virages sur place. Arrivés en position pour le dernier point fixe, d'Arbaumont et Cocquelet font méthodiquement les points fixes, sélections de magnétos et vérifications des hélices. Tout est prêt pour décoller, puisque la tour d'Alger vient de nous donner l'autorisation nécessaire. Je m'installe bien sur mon siège, les pieds convenablement placés sur le palonnier dont les pédales largement espacées donnent une position de jambes relativement écartées, qui est confortable. Une fois bien aligné avec la piste, nous verrouillons la roue avant dans l'axe, d'Arbaumont met les gaz à fond, les moteurs tournent à 3.250 t./mn avec 140 à l'admission. L'appareil s'élance ; au début de sa course, le manche, en tonne d'U reste libre. Il faut laisser au Flamant le temps de prendre une vitesse suffisante, d'abord, pour obtenir aux environs de 50 nœuds (90 km./h.) une efficacité au palonnier puis à la profondeur, ce qui permet de soulager la roulette avant. Il faut, du reste, cabrer pas mal l'avion pour permettre à la roue de quitter le sol et si mon « conseiller technique » et chef de bord ne m'invitait à tirer franchement sur le manche, je n'oserais pas le faire comme il convient. Un coup d'œil au badin au moment où il indique 90 kts et le MD-312 quitte le sol après une course qui a duré 23 secondes avec 12° de volets.



Suivant les indications de mon « confrère capitaine » je m'applique à maintenir le badin à 110 kts, tandis que nous prenons de l'altitude. A peine quelques secondes après le décollage, les roues se sont éclipsées après que j'ai bien pris soin de freiner les roues et, à leur tour, les volets remontent. Le cap prévu m'oblige à effectuer un virage de près de 280° en deux fois, afin d'éviter de couper le circuit de piste, mais j'avoue que je n'éprouve aucune appréhension à incliner sérieusement le Flamant, dont les ailerons répondent avec précision. Aucune difficulté à tenir la bille au milieu. Ce qui semble peut-être anormal, selon mon impression, c'est que l'angle de montée est beaucoup moins facile à tenir. J'ai peu l'habitude du bimoteur et surtout, d'avions dont le tonnage est supérieur à celui d'un chasseur. Au début, mon badin se promène volontiers entre 105 à 125 kts. Enfin, avec un peu de persévérance, j'arrive à me rapprocher d'un 110 stabilisé. Les moteurs tournent à 3.000 t./mn et le variomètre indique une vitesse ascensionnelle de l'ordre de 250 à 300 m/mn, soit près de 5 m/sec. Nous montons ainsi jusqu'à une altitude de 7000 pieds pour le contrôle régional, 2.150 m pour l'altimètre. (Toutes ces mesures non standardisées sont pour moi une occasion sans cesse renouvelée de déplorer que, sur le plan international on ne se décide pas à adopter un système et à le conserver. D'ici quelques années, au train où vont les choses, les équipages seront tenus à ne se déplacer qu'avec des malles-armoires bourrées de tables de conversion et de dictionnaires...)



A l'altitude de croisière, d'Arbaumont synchronise les moteurs à 2.850 t/mn et 140 à l'admission, ce qui permet d'obtenir une vitesse badin de l'ordre de 150 kts. indiqués, donnant, comme vitesse sol, compte tenu des corrections d'antenne et de badin, à peu près 310 km/h. Pendant plus de deux heures, je reste aux commandes. Pour moi qui n'ai malheureusement pas assez de temps pour faire aussi fréquemment qu'il serait souhaitable des séances de link-trainer prévues dans le cadre de mon entraînement militaire, l'occasion est trop belle pour la laisser échapper. C'est, en effet, un

excellent entraînement pour un pilote de monomoteur que de chercher à piloter, même en ligne de vol, un multimoteur. Je m'applique à surveiller mon badin, mon altimètre, mon variomètre, mon horizon artificiel, mon conservateur de cap, en ayant soin de le synchroniser assez fréquemment avec le compas. Progressivement, je m'habitue à la machine, qui est stable en vol, dont les ailerons répondent bien et dont la profondeur me semble un peu lourde, mais ce dernier point mérite une certaine réserve, car, étant donné l'efficacité du flettner de profondeur, je puis mal juger. Ce qui frappe sur un appareil de ce tonnage, et à plus forte raison sur ceux de tonnage supérieur, c'est la difficulté que l'on éprouve à rattraper une ligne de vol impeccable après une petite montée ou une légère descente, et l'habitude de l'observation de l'horizon artificiel est certainement le moyen le plus efficace de ne pas se laisser tromper par l'inertie des indications du variomètre et du badin.

De temps à autre, nous traversons une petite nappe de nuages. Ce VSV, sans méchanceté du reste, ne me dérange pas, car, de toute façon, très attentif aux instruments Je ne me préoccupe guère, à cette altitude, de ce qui se passe à l'extérieur. Pourtant, de temps à autre, en apercevant à notre niveau des petits nuages mieux formés que les autres. Je suis terriblement tenté par le désir de balancer un peu le Flamant pour me livrer à une rapide fantaisie autour de ces objectifs attirants. La présence de nos passagers de marque m'incite à refréner mes instincts de dissipation...



Ecouteurs sur les oreilles, je suis la conversation radio avec le contrôle de Mari-gnane, qui nous donne des relèvements. Nous nous rapprochons, le radio-compas devient un instrument de plus à surveiller du coin de l'œil, il s'agit maintenant de tenir l'aiguille directrice sur le zéro.

Enfin, voici la cote, elle apparaît dans une brume orageuse, signe avant-coureur des perturbations qui se forment dans la vallée du Rhône. Cette fois, le terrain de Marignane est devant moi, typique avec sa longue piste qui semble prendre le départ dans l'étang de Berre. Après accord de Marignane Airport, je rentre dans le circuit par un virage catégorique (enfin un ...) et je recommence un tour complet du terrain, les moteurs sensiblement réduits. Je cabre légèrement pour faire tomber la vitesse à 120 kts. (215 km/h.), qui correspond à ce qui est recommandé pour sortir le train et 30° de volets. Lorsque l'opération est terminée, je me retrouve dans la branche vent arrière à 100 nœuds (80 km/h.), à 300 m. d'altitude. Le badin tient facilement la sa position et l'appareil conserve une parfaite maniabilité. En perdant progressivement de l'altitude, j'effectue le dernier virage au-dessus de l'étang de Berre pour me retrouver face à la piste. Dans l'approche finale, je suis très attentivement mon badin et, finalement, à quelques mètres d'altitude, je passe les balises à 85 nœuds indiqués, avec plus de volets et surtout un flettner de profondeur très braqué vers l'arrière (position cabrée), car le manche sera lourd pour l'arrondi, je le sens à mesure que la vitesse décroît. D'Arbaumont, stoïque, me donne ses consignes seconde par seconde. J'ai l'impression de trop tirer sur le manche au moment de toucher le sol ; il n'en est rien. Je finis par toucher des trois roues ensemble, alors que, normalement, comme sur tout tricycle, la roulette doit toucher le plus tard possible. En perdant sa vitesse au sol, l'avion n'a aucune tendance à s'embarquer de côté et la roue avant, verrouillée dans l'axe, n'est pas étrangère à cet avantage. Roulant à présent tranquillement, je dirige avec précision et aisance le MD-312 jusqu'en position de parking, où je termine ma « démonstration » par un 180° au sol qui place l'avion correctement pour son ravitaillement en carburant.

Pour la dernière" étape, je regagne ma place dans la cabine des passagers, afin de poursuivre la rédaction de mon article en toute quiétude, puisque l'avion ne vibre pas et que les écouteurs aux oreilles, je puis rester en conversation avec l'équipage afin d'obtenir les derniers renseignements qui pourraient m'être nécessaires. C'est ainsi que je puis noter qu'en croisière, les moteurs donnent 325 cv. et consomment 85 litres à l'heure. Peu avant d'arriver dans la légion parisienne, nous assistons à un magnifique coucher de soleil, puis le jour tombe, ce qui me permet d'apprécier le très heureux éclairage réalisé à bord du 312, aussi lumineux intérieurement de nuit qu'en plein ciel clair. Ainsi prend fin ce voyage sympathique et au cours duquel j'ai appris à connaître et à apprécier le Dassault 312, ceci grâce au GLAM (Groupe de Liaison Aérien Militaire) qui, basé à Villacoublay et disposant d'équipages qualifiés et entraînés, accomplit dans le silence, mais avec une cadence que l'on ne soupçonne pas, de nombreuses liaisons quotidiennes en France et au-delà des frontières métropolitaines. C'est une des activités de l'aviation militaire à laquelle on accorde trop peu de publicité, à mon sens, et je suis heureux, à cette occasion, de lui rendre un hommage mérité en remerciant l'équipage du MD-312 n° 141 de la faveur qu'il m'a accordée.