

## ***En vol , aux commandes du General Aircraft Monospar***

**Jacques NOETINGER**  
Aviation Magazine n°53 janvier 1952

Nous essayons ici de parler le plus souvent possible d'appareils modernes et récents, mais il ne faut pas, pour autant, oublier les avions plus anciens qui, souvent, ont leur intérêt et qui, dix ou quinze ans après leur apparition, jouent toujours un rôle qui ne doit pas être sous-estimé. Que l'on songe en particulier à la longue carrière en France des Morane 230 et 315., des Goéland ; en Grande-Bretagne, des Dragon Rapide ; aux Etats-Unis, des DC-3, etc.

Au cours d'un voyage que je viens de faire en compagnie de Dengremont à bord du SIPA n° 5 « spécialement modifié, du S.A.L.S, et qui nous a permis de faire quinze heures de vol en moins de trois jours, nous nous sommes posés à Brive et, là, j'ai eu la bonne fortune de piloter une de ces machines extraordinairement intéressantes, bien que datant d'il y a quinze ans : le Monospar. Le Monospar est un bimoteur de grand tourisme ou de petit transport qui donne à réfléchir à une époque où le petit bimoteur, quoique très demandé, est si rare.

Celui que je trouve aujourd'hui à Brive appartient à M. Taurisson, pilote chevronné, qui se voit obligé de se défaire de son appareil pour des raisons personnelles, mais non sans amertume, car, l'ayant utilisé pendant plusieurs années, il a eu le temps d'en apprécier les qualités.

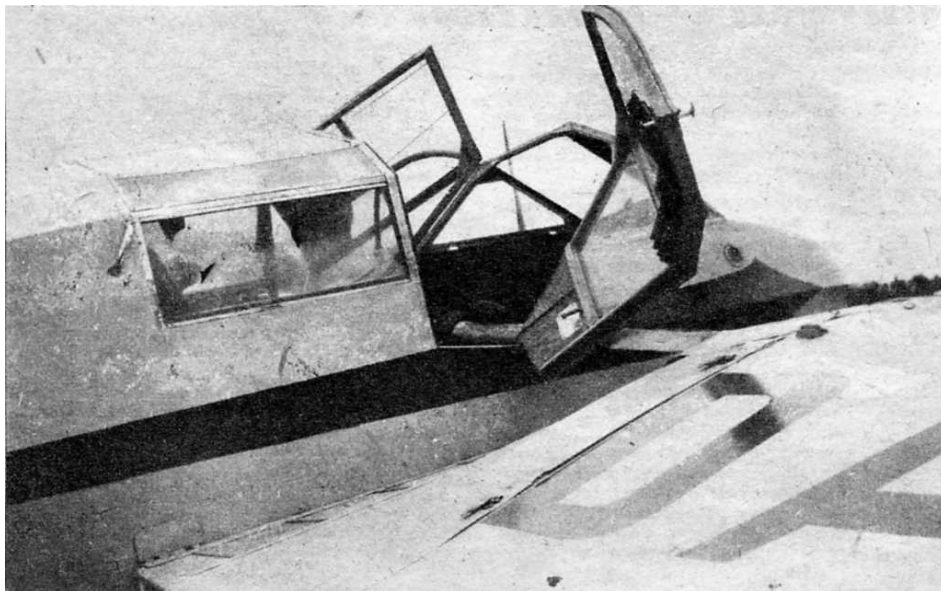
Immatriculé F. BDAZ, cet avion appartenait précédemment à la Swissair. Aujourd'hui, il est abrité dans un des hangars de l'Aéro-club de Brive, aux côtés des monomoteurs de tourisme et des planeurs qui volent ici sans cesse. Brive est sans doute le terrain de France où l'on rencontre les pilotes les plus « mordus » et les plus nombreux, groupés dans un magnifique esprit aéronautique.



Avant d'entreprendre un vol, je passe la « revue de détail » de la machine. Son aspect extérieur est assez typique avec sa cabine bien dégagée et largement vitrée, ses ailes profondes et « cassées », puisque le tronçon compris entre la cabine et les

moteurs comporte un amincissement prononcé de l'extrados et un dièdre marqué, son large train d'atterrissage fixe et caréné et sa simple dérive. Les ailes sont assez près du sol pour qu'il soit aisé de les enjamber pour marcher sur le petit passage prévu sur l'extrados, avant d'atteindre la cabine accessible de part et d'autre, grâce à deux grandes portes que l'on ne saurait mieux comparer dans leur conception qu'à celles du Norécrin.

A l'avant, les sièges sont séparés et amovibles, comme l'est, du reste, la banquette arrière. Cette possibilité d'enlever facilement les sièges et le volume confortable de la cabine permettent différentes combinaisons pour l'utilisation ; en particulier pour le transport de petit fret et pour les missions sanitaires, puisqu'un brancard peut être facilement placé en long. Tout l'intérieur de la cabine est tapissé de tissu. Derrière la banquette arrière, un rideau masque une vaste soute à bagages au fond de laquelle une paroi en tissu, s'obturant par une fermeture éclair, joue le rôle de porte de visite pour vérifier la structure métallique du fuselage et les câbles de commande de l'empennage. Les portes refermées se verrouillent individuellement et deux grandes glaces triangulaires latérales peuvent s'ouvrir en se rabattant.

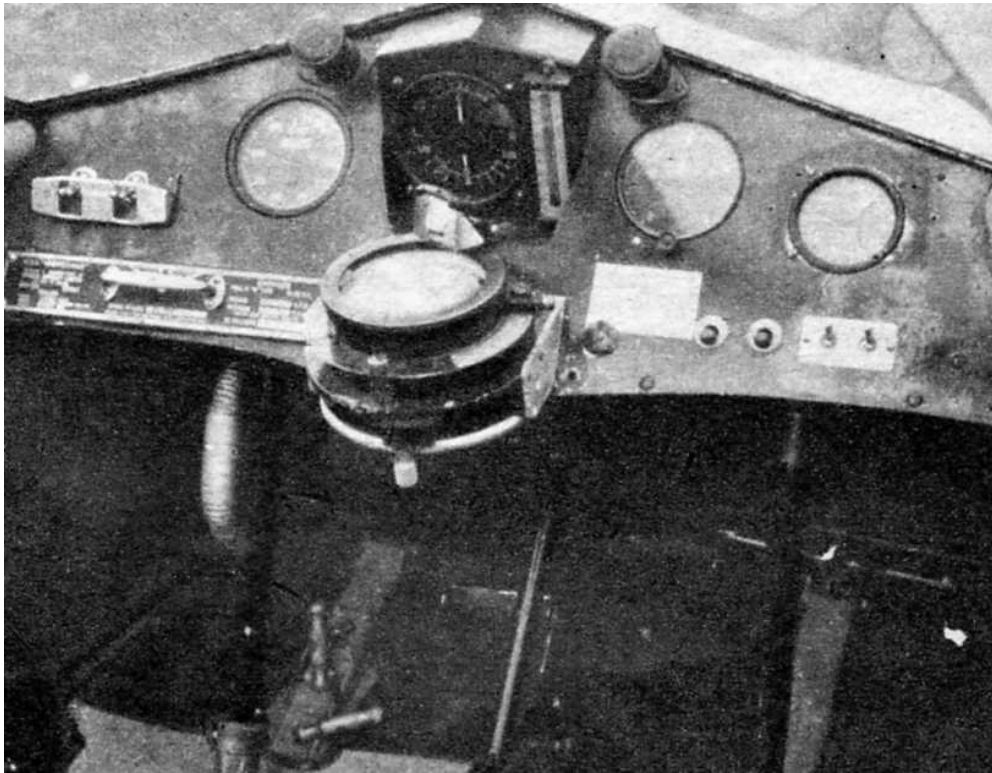


Bien qu'il s'agisse d'un bimoteur, le tableau de bord est d'une grande simplicité ; car les deux petits moteurs. Pobjoy de 85 cv. qui équipent l'avion sont dotés sur leurs capotages, en bonne place pour être vus de la cabine, d'un compte-tours et des manomètres de pression et de température d'huile, en sorte que la planche de bord ne comporte, de gauche à droite, que les instruments de vol proprement dits, plus les contacts.

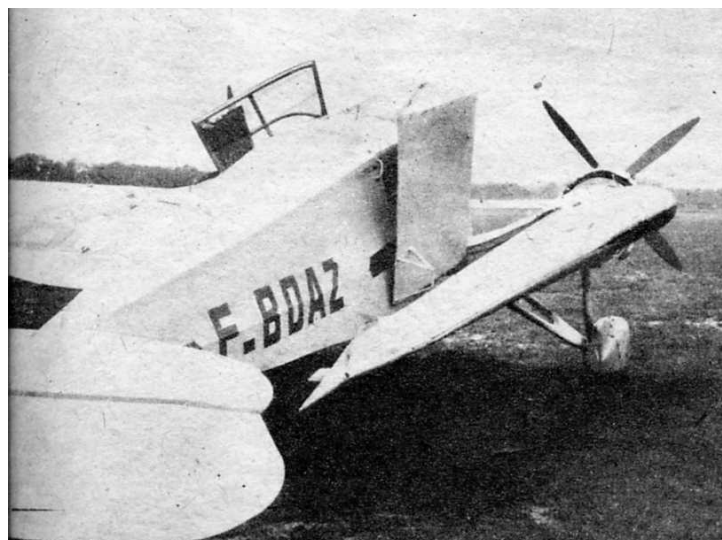
Ces contacts sont à l'extrême gauche ; ils sont du type anglais (c'est-à-dire qu'ils se composent de deux petits commutateurs par moteur) avec garde de sécurité. Au-dessous de ces contacts, on trouve une très profonde boîte à cartes s'ouvrant à la façon d'un tiroir. Vient ensuite le badin ; au centre, la bille-aiguille du type anglais, dominant un confortable compas horizontal, un clinomètre, l'altimètre, le variomètre et, enfin, les avertisseurs d'incendie. La cabine est équipée en double commande, avec manche et palonnier amovibles en place droite, frein à main agissant en

différentiel suivant la position des palonniers, ce frein étant situé entre les deux sièges devant les commandes des gaz.

Autour de celles-ci sont groupés deux extincteurs, la pompe à injection avec ses deux circuits et. enfin, le sélecteur des réservoirs d'essence qui contiennent, au total, 180 litres de carburant. Un flettner de profondeur, le long de la paroi gauche est bien à la main pour le pilote. Sur cet appareil, tout est prévu pour le vol de nuit, les fils et les lampes sont posés, mais il n'est pas pourvu de batterie.



Notre vol doit être un peu retardé en raison du passage d'un orage « plus qu'humide » sur le terrain. M. Taurisson profite de ce répit pour me faire la démonstration du repliage des ailes, car le Monospar est doté de cet avantage : trois opérations à faire par aile, au total trent-huit secondes, chronomètre en main, pour chaque aile. Et ce qui est mieux encore, les systèmes de verrouillage et de charnières ne donnent pas un instant l'impression que cette installation risque de nuire à la résistance de la machine en vol.



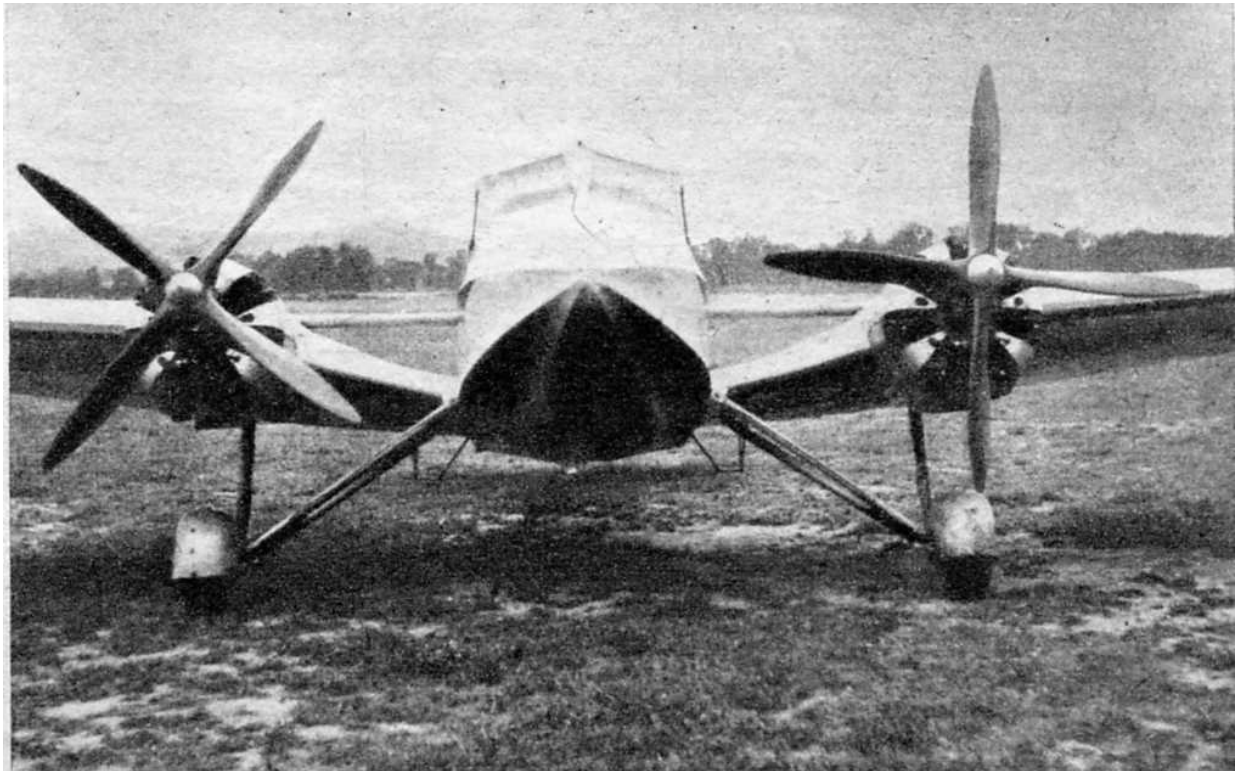
Cette fois, me voici installé en place gauche au côté de M. Taurisson. Les circuits d'essence ouverts, les pompes amorcées, les hélices à quatre pales brassées, je mets les contacts sur le moteur gauche. D'un coup de main, le mécanicien lance le premier moteur ; même manœuvre à droite, le moteur part aussi bien. Nous fermons les, glaces avant et je suis surpris de l'insonorisation très réussie de la cabine. Les moteurs ont un ralenti parfait et j'apprécie la visibilité dont on bénéficie au sol, à bord du Monospar.

Pour rouler, l'appareil est agréable et facile. Il suffit de jouer - avec les gaz, l'avion est docile et ne justifie pas l'utilisation des freins.



Notre premier décollage s'effectue sur la piste en herbe du terrain de Brive, qui fait un peu plus de 800 mètres et dans le sens où elle monte (de 8 mètres sur 800 mètres, si j'ai bonne mémoire). Les gaz à fond et sans qu'il soit le moins au monde nécessaire de jouer des manettes pour conserver le cap, l'appareil prend sa vitesse. Il ne lui faut pas 200 mètres pour quitter le sol à 70 km/h, et ceci est une des qualités surprenantes de cette machine qui pèse tout de même, à pleine charge, 1.307 kilos et. à vide, 826 kilos Les moteurs ramenés à 2.700 t/m. et le badin stabilisé à 110 environ, la vitesse ascensionnelle est de l'ordre de 2.50 m/s, à 3 m/s. L'impression de ce décollage rappelle étrangement celle que l'on ressent à bord du Fieseler Storch.

Décidément, la journée se prête assez mal à notre programme. A peine sommes-nous en l'air qu'un déluge de pluie se lance à l'assaut du Monospar. Nous faisons un classique tour de piste et revenons nous poser. Pour l'instant, c'est M. Taurisson qui a les commandes et je préfère cela, car il fait une prise de terrain qui a tout lieu de me laisser rêveur. Qu'un en juge plutôt. Nous sommes à 200 mètres d'altitude, face à la piste et à moins de 500 mètres de son début. Moteurs réduits, le pilote fait piquer l'appareil à tombeau ouvert ; le badin est à 190 km/h. Je suis persuadé que nous allons effacer toute la piste, d'autant que nous ne disposons pas de volets. Eh bien ! nous voici toujours à la même vitesse au ras du sol, mais pas tout à fait à l'entrée de piste. Deux cents mètres plus loin, non seulement nous avons touché le sol à moins de 75 km/h, mais nous sommes arrêtés. Ce premier vol qui, pourtant, a duré moins de cinq minutes, a suffi à me convaincre que cet appareil peut être utilisé sur n'importe quel terrain, si petit soit-il. et qu'il n'est ni compliqué à piloter ni délicat en vol.

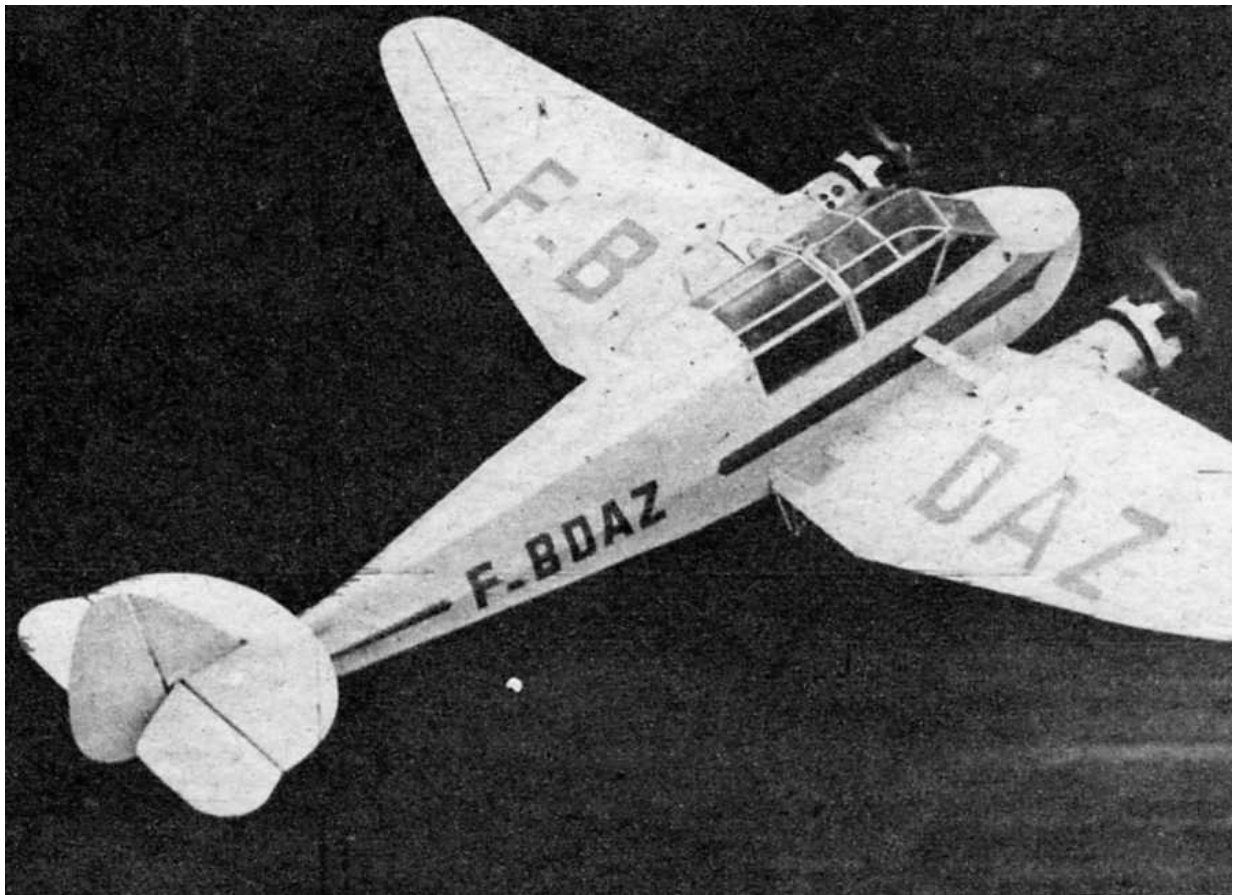


Nouveau départ, une heure plus tard, par un temps plus clément. Cette fois, je me sens chez moi. Pour remettre les moteurs en route, M. Taurisson me fait la démonstration des démarreurs "quick starter" à câbles, du même type que ceux que l'on utilise sur les moteurs de hors-bords. Il faut avoir le coup de main, mais le résultat est concluant.

Je fais le décollage dans les mêmes conditions que précédemment et nous grimpons à 400 mètres pour rejoindre; le Piper Family-Cruiser à bord duquel Dengremont est posté pour opérer. Je dois faire un certain nombre de virages pour arriver à voler à ses côtes et je constate que je ne suis pas très familiarisé avec le système de bille anglais, mais, avec un peu d'attention, l'habitude est vite prise, d'autant que la conjugaison n'a ici rien de sorcier.

Les commandes répondent bien et n'ont pas cette inertie souvent propre aux appareils d'avant guerre. Pour faire de la patrouille, je dois, de temps à autre, freiner sérieusement ma vitesse, mais l'avion tient parfaitement à 90 km/h., tout en restant aussi docile aux sollicitations des commandes. En vingt minutes, je lui fais effectuer toute une série de virages et un palier à la vitesse de croisière sur une base pratiquement sans vent, qui me donne au chronomètre 173 km/h. à 2.800 t/m.

J'effectue mon atterrissage suivant les mêmes données qu'au cours du vol précédent et tout se passe, identiquement. Avant de conclure, je voudrais faire ici état d'un rapport du Bureau Veritas du 14 septembre 1950, dans lequel il est précisé qu'à pleine charge le Monospar, un moteur arrêté, vole à 97 km/h. sans perdre d'altitude, conservant une bonne stabilité, et que l'atterrissage a eu lieu à 70 km/h. Ce même rapport fait état d'une montée à 1000 mètres à pleine charge sur deux moteurs en 8' 30" ; ces précisions méritaient d'être relatées.



En somme, voici un bimoteur en tubes entoilés dont l'envergure est de 12.24 m. et la longueur 7,72 m, et qui, doté de deux moteurs de 85 cv., vole à pleine charge sur un moteur à une vitesse de croisière supérieure à 170 km/h., une autonomie de près de cinq heures et qui se pose et décolle sur un terrain de moins de 300 mètres. Tout ceci sans que soient négligés le confort et la visibilité.

Je connais quelques ingénieurs que les résultats obtenus par la General Aircraft avec le Monospar ne laissent pas indifférents... et pour cause.