

## ***En vol, aux commandes du SNCAN NC-853***

**Jacques NOETINGER**  
Aviation Magazine n°4 septembre 1950

J'ai eu l'occasion de faire un vol sur NC-853, l'an dernier, au moment du dernier Salon de l'Aviation, mais, pour en faire une étude détaillée, ce premier contact avec l'appareil remontait trop loin pour que je m'en contenter. Je suis donc monté à Toussus, sachant que la Société Commerciale d'Aviation Farman utilisait trois « 853 » pour faire de l'école de pilotage. En effet, Farman ayant récupéré son immense hangar, a ouvert une station service et d'entretien de matériel, avec quatorze spécialistes, et a monté une école avec, pour moniteur le sympathique Lelée qui, sur ses quelques dix mille heures de vol, compte environ 8.000 heures de vol comme moniteur ! Accueilli par M. Ducellier, directeur de la station Farman, j'ai trouvé là une ambiance très aéronautique et infiniment sympathique et j'ai pu obtenir toutes les facilités pour étudier l'appareil et faire un vol.

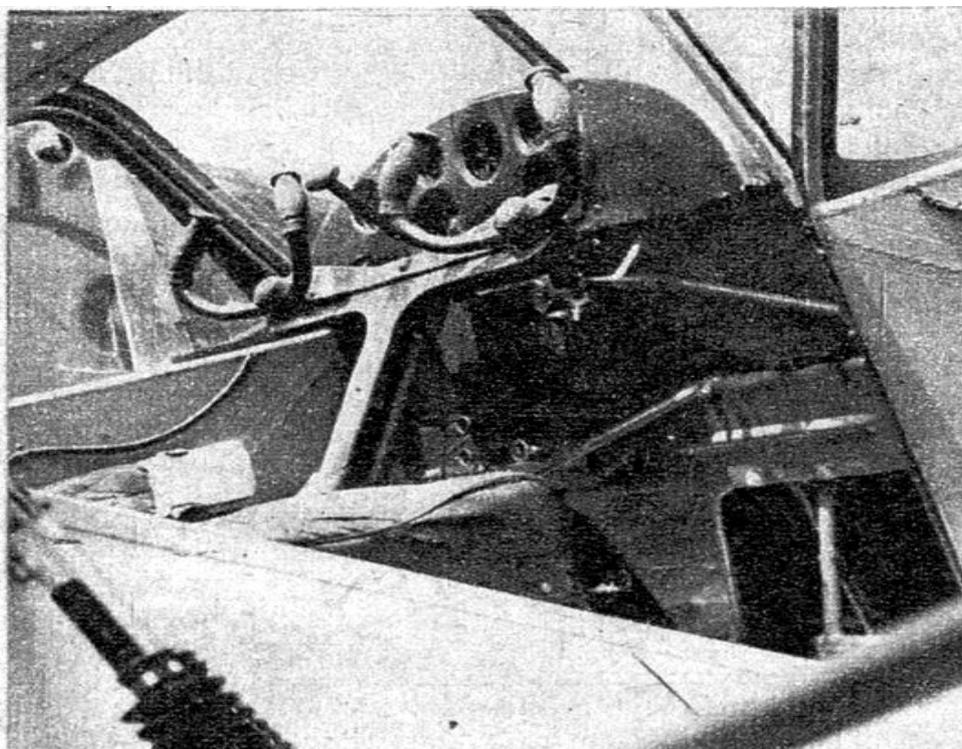


Sorti de son hangar, le NC-853 a un aspect bien particulier et un peu surprenant, écrasé sur son large train. Le moteur Minié en flat-four de 75 CV précède la cabine vitrée bien dégagée et transpercée par l'aile- médiane, supportée par des monomats raccordés à la partie supérieure des amortisseurs du train. Le fuselage entoilé est assez long et supporte, à son extrémité, un empennage à double dérive. L'immatriculation de l'appareil que j'ai sous les yeux est F.-BDZO.



Tandis que mon photographe enregistre des vues de l'appareil sous tous ses angles, je m'installe au poste de pilotage. L'accès en est relativement facile par les portes latérales, à condition de baisser un peu la tête et de se méfier de la commande des volets et du flettner de profondeur, qui est un grand levier horizontal situé au plafond entre les deux sièges. On risque, en s'installant, de se cogner le crâne contre ces instruments métalliques. De Lelée me précise que, dans les avions de série, cet inconvénient sera sans doute supprimé.. Les deux sièges de cuir sont confortables et chaque pilote bénéficie d'un coussin de cuir amovible dans le dos, et d'un appuie-tête. Un seul reproche : le bas du dos appuie sur un tube métallique désagréable pour les dernières vertèbres. Il est donc nécessaire d'utiliser un coussin supplémentaire non prévu dans l'aménagement de la cabine.

Le tableau de bord semble assez chargé à première vue. Cependant, la disposition des instruments est logique. Sur la planche principale, de gauche à droite : le variomètre au-dessus des contacts, la pression d'huile, le compte-tours, et la température d'huile, à la partie supérieure ; le badin, la bille et l'altimètre à la partie inférieure. Sous cette planche un tableau plus étroit, au centre duquel se trouve un coffret à cartes. A la partie supérieure gauche de ce tableau, le correcteur altimétrique ; au centre, la manette des gaz unique s'enfonçant dans le tableau ; à droite les boutons du starter et du démarreur. En bas, quatre boutons : à gauche, la pompe à essence, le robinet d'essence ; à droite l'avertisseur d'incendie et l'extincteur. En avant, à la hauteur des yeux, le compas. Les palonniers sont bien placés, les pédales étant assez rapprochées. A la partie supérieure du pédalier gauche, apparaissent les freins en commandés bout de pieds. Le manche, monté sur un axe central en forme de T, possède deux volants, à deux poignées chacun.



Pour compléter cette description, précisons que le réservoir d'essence est sous les sièges et qu'un cadran, situé entre les deux coussins arrières, joue le rôle de jauge. Ce réservoir contient soixante-cinq litres et donne une autonomie de 3 h. 30 environ, en croisière. Derrière les sièges, un coffre à bagages permet de recevoir une vingtaine de kilos de

valises, paquets et vêtements. Cette cabine bien disposés donne une bonne visibilité avant et postérieure et permet, en baissant un peu la tête, de voir sous les ailes et, en la tournant, de voir à l'arrière. Des rideaux à glissières permettent de se prémunir des effets du soleil, tandis que des prises d'air latérales assurent une ventilation conditionnée. Enfin, à l'avant des glaces des portes, une partie rapportée permet une aération supplémentaire. Comme on le voit, tout a été prévu pour le confort de l'équipage quelles que soient les conditions de température extérieure.

Assis à la place gauche, je vais être accompagné aujourd'hui par de Lelée DOUT mon irol. Un démarreur à inertie permet de lancer le moteur Minié de 75 CV. mais de Lelée lance l'hélice à la main, suivant sa vieille Habitude. Pendant cinq minutes environ, nous laissons chauffer le moteur, puis M. Ducellier nous libère des cales. Je roule lentement sans avoir à me servir des freins qui, du reste, sont aujourd'hui défectueux sur le F.-BDZO. Ce sont des freins à câbles auxquels il faut sans doute souvent porter attention, mais je dois reconnaître qu'ils ne me semblent pas nécessaires. Roulant un peu plus rapidement, je suis surpris de la souplesse des amortisseurs. Arrivés en position de décollage, bien que nous trichions un peu par rapport à l'axe indiqué par le T, nous décollons avec un vent soufflant fort à 80" de côté. Mais, en moins de 100 mètres, l'avion est en l'air, le badin n'indiquait pas 50 km/h. avec 1 cran de volets. Par contre, le moteur tournant à 2.400 t/min, nous montons à plus de 3,5 m/s. au vario à une vitesse badin de 80 km/h. Ce sont là l'angle et la vitesse favorables de montée. Ayant atteint une altitude de 500 mètres environ, je fais quelques virages sans éprouver de difficulté à tenir la bille et le vario à 0. Cependant, dans les évolutions, je trouve que si les réactions latérales sont normales pour un appareil ayant une voilure assez conséquente, la profondeur a plus d'inertie et est moins efficace. Le débattement du manche est assez grand. Au palonnier, les réactions sont assez normales. Le centrage de l'appareil est tel qu'un virage doux reste correct sans toucher aux pédales.



J'étudie ensuite les pertes de vitesse. Avec moteur et sans volets, le décrochage se produit à 40 km/h., ce qui est évidemment remarquable, compte tenu de ce que nous sommes deux à bord et que le réservoir d'essence est plein. L'abattée est extrêmement;

douce et se produit parfaitement dans l'axe du vol, sans aucune tendance à s'embarquer à droite ou à gauche.



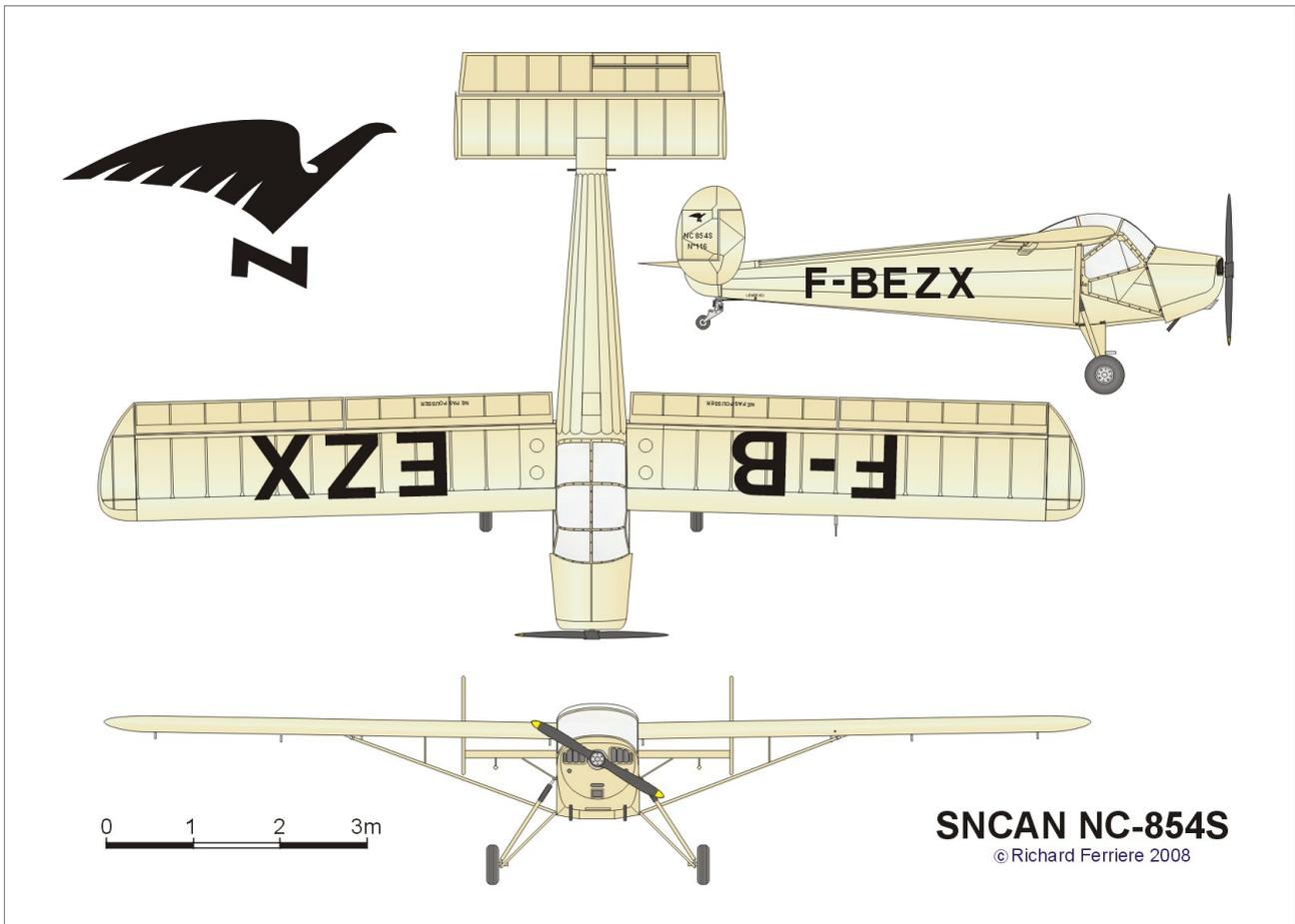
Avec un cran de volets, moteur réduit, l'avion montant à 6 m/s, c'est-à-dire fortement cabré, le décrochage se produit à 25 km/h. indiqué au badin et la perte d'altitude n'excède pas quelques mètres. Il y a peu d'avions capables d'une telle performance ! Mais il faut remarquer, toutefois, qu'à des vitesses aussi basses, les indications fournies par le badin ne peuvent être d'une absolue précision. Cette fois encore, aucune tendance, à une abattée latérale.

Ces qualités de sécurité expliquent et excusent les performances assez médiocres de la machine en vol normal de croisière. A 2.200 t/min, la vitesse de croisière est à peine de 125 km/h. Nous sommes loin, évidemment, des 165 km/h. du SIPA 901, ou des 185 km/h. de l'Alaparma italien, dont nous avons parlé ici dans le dernier numéro d'Aviation-Magazine. Ce sont cependant des appareils de même puissance. Mais voici vingt minutes que le F.-BDZO affronte le ciel menaçant de Toussus et que je lui en fais voir de toutes les couleurs. Il est temps de le ramener au sol. De Lelée veut me faire la démonstration de l'atterrissage. J'avoue que je ne le regrette pas. Moteur réduit, nous descendons en plané pour le contact avec le sol. Le badin est en dessous de cinquante km/h. Atterrissage trois points. A peine sommes-nous au sol que de Lelée amorce un virage. Nous n'avons pas roulé trente mètres en ligne droite bien qu'en place droite, il n'y ait pas de freins. C'est bien l'atterrissage dans un mouchoir de poche !...

En conclusion, il faut reconnaître que cet avion possède des qualités exceptionnelles. Qui justifient la commande d'une série de cent, passée par le SALS et en cours de construction à la S.N.C.A.N. depuis la disparition de la S.N.C.A.C.

J'ai dit que je n'étais pas partisan des appareils trop sûrs pour l'école; le NC-853, sans être comparable pour autant au Piper Cub, fait tout de même partie de cette catégorie. Mais je reste persuadé que l'élève formé par un bon moniteur (et Lelée est bien de ceux-là) sur ce

biplace, peut devenir un excellent pilote a qui l'on pourra, par la suite, confier des avions plus fins.



D'autre part, le NC-853 est un avion qui peut permettre à des élèves peu doués de faire des tours de piste et de petits voyages, Donc, il sert la cause aérienne et, à ce titre, il me reste fort sympathique.



Collection Richard FERRIERE

