

En vol, aux commandes du SNCAN Nord-1203 Norécrin

Jacques NOETINGER
Aviation Magazine n°22 mars 1951

Dans le cadre de cette chronique, nous essayons de présenter aux lecteurs des avions nouveaux, à chaque fois que la chose est faisable. Cependant, nous cherchons également à fournir une documentation aussi complète que possible sur les avions que l'on trouve sur le marché. A ce titre, il convenait de ne pas omettre le plus courant des avions privés français, le « Norécrin ».

C'est grâce à la Société Nationale de Construction Aéronautique du Nord, constructeur de cet appareil, que nous avons pu en faire l'essai, conformément au programme habituel, sur le terrain de Guyancourt, où nous avons rendez-vous avec M. Clément, grand maître de la Station service-école des « Norécrins ». Bien sûr, en cette belle matinée de printemps (elles ne sont pas si fréquentes cette année), je ne puis pas dire que ce soit mon premier contact avec le « Norécrin ». En effet, le 24 avril 1946, je pris place à bord de l'un des prototypes. Et, depuis, à maintes reprises, je me suis confié à cette cabine lumineuse.

Mais c'est surtout grâce à mes délicieux amis Lebrun, de Sourdeval, que je le connais bien, que je sais les services qu'il peut rendre. Edmond et Raymonde Lebrun ont leur appareil à Avranches.. Pour un oui ou pour un non, ils s'envolent, se relaient aux commandes et on les rencontre sur tous les terrains, à presque tous les rallyes, avec le sourire de ceux qui font confiance à une machine qu'ils connaissent bien. On a vu le F-BDSN à Dinard, à Innsbruck, à Luxeuil, en Italie, en Espagne, etc. Cet avion a plus de trois cents heures de vol et n'a jamais de panne ; il est toujours disponible et il est pour moi l'illustration la plus frappante des qualités qu'offre aux utilisateurs le « Norécrin », qui a été construit à plus de trois cents exemplaires et qui a été vendu à de nombreux pays étrangers.



Photo Copyright © Jacques Lienard

AIRLINERS.NET

Pourtant, je dois avouer que j'ai dit un gros mensonge à M. Clément lorsqu'il me demanda si j'avais déjà piloté le « Norécrin ». Je lui ai répondu par l'affirmative. Or, en réalité, je n'avais jamais décollé et atterri seul cette machine. Je le connaissais seulement en vol. Moyennant ce mensonge, qu'on me pardonnera j'espère, j'ai pu partir seul à bord du F-BEQU, utilisé à Guyancourt pour l'école.

Mais, avant de parler de ce vol, je voudrais décrire l'avion.

Ce monoplan, dont la silhouette nous est familière, est une machine entièrement métallique, aux lignes pures et classiques, et dont les qualités aérodynamiques ont été spécialement soignées. Son train tricycle lui permet, au sol, d'être en ligne de vol. Il possède un moteur Régnier 4. LO, construit par la SNECMA et qui est incontestablement un des meilleurs moteurs de petite puissance produits actuellement. Il développe 140 CV au décollage et entraîne une hélice en bois à pas fixe.

Pour atteindre la cabine, un marchepied fixe est prévu de chaque côté du fuselage, un peu derrière le bord de fuite de l'aile. Une poignée permet de prendre appui et de se hisser sans difficulté sur l'extrados de l'aile. De larges portes donnent accès à la cabine.

Cette cabine, sans être extrêmement spacieuse, est confortable et très bien étudiée. Elle est pourvue de larges glaces qui assurent une visibilité totale à l'avant, sur les côtés et sur le dessus ; la banquette arrière, par contre, est moins bien partagée, puisqu'elle ne dispose que de deux fenêtres latérales, avec une toiture métallique.

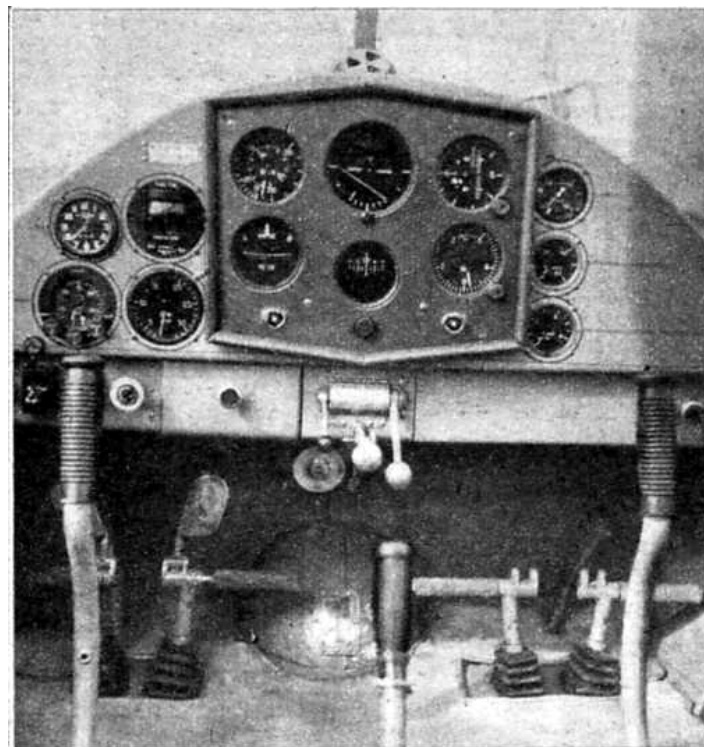


sont en cuir, assurant un confort toujours apprécié par les passagers. Entre les deux sièges, sur un carénage, on trouve une roue longitudinale qui permet de manœuvrer, le flettner de profondeur. Devant cette commande, prend place le levier à l'aide duquel s'effectuent la rentrée et la sortie du train. Ce levier, dont la poignée s'oriente dans un sens pour la rentrée et dans l'autre pour la sortie, s'actionne d'avant en arrière, entraînant une vis sans fin.

A gauche du siège premier pilote, un autre levier permet d'agir suites volets. Trois positions sont prévues : volets rentrés en avant, position de décollage sensiblement au milieu, pleins volets en arrière. Le plancher est recouvert d'un tapis échancré à l'avant pour le carénage, dans lequel s'éclipse la roulette avant, dont on contrôle la position grâce à une petite fenêtre. Les palonniers sont constitués par deux pédales indépendantes pour chaque pilote ; celle de gauche étant pourvue de freins agissant sur les roues principales, la roulette avant étant indépendante. Pour compléter la description générale de cette cabine, indiquons que les glaces supérieures sont munies de petits rideaux pour permettre de se défendre des rayons du soleil. L'aération est assurée par quatre rosaces à triple perforation et adaptées dans le plexiglas des fenêtres, à la hauteur de chaque passager. Il existe, de plus, une aération directe de face, au centre et au-dessus du tableau de bord, que nous allons à présent décrire.

Il est extrêmement simple et très clair. Celui que j'ai sous les yeux est, je crois, le modèle standard, qui ne correspond pas à celui qui illustre cet article et que Dengremont a photographié à dessein pour montrer l'équipement-complet, avec instruments de P. S. V.

Ici donc, un petit panneau central réunit quatre cadrans. Au-dessus, le compas voisine avec le variomètre : en-dessous, l'altimètre fait pendant au badin. Au-dessus de ce panneau, la manette des gaz unique s'enfonçant dans le tableau et qui est, à mon avis, placée un peu haut. C'est au-dessus encore que se trouve la prise d'aération dont j'ai parlé et que surplombe un second compas. Sur le tableau de bord et à gauche du panneau central, le compte-tours et, plus à gauche encore, la bille. A droite, deux manomètres voisinent, l'huile et l'essence, ainsi qu'un indicateur de température d'huile.



Sous l'ensemble de ce tableau, on trouve, de gauche à droite, l'étouffoir, le starter, l'extincteur, l'avertisseur d'incendie, l'enclencheur du démarreur à inertie à manivelle et une boîte à gants. Au centre, deux manettes, les contacts et le robinet d'essence. Vers la droite, une autre boîte à gants et, à l'extrémité droite, la pompe d'amorçage. Comme on peut le constater, cet ensemble d'instruments est d'une grande simplicité et l'absence d'appareillages électriques concourt à cette clarté qui met à l'aise un pilote prenant contact pour la première

fois avec l'appareil. Précisons que certains « Norécrin » à moteur Renault sont pourvus d'un démarreur Viet qui évite l'usage de la manivelle.



A présent, je prends place à bord du F-BEQU. Je suis tout seul, car Clément, à bord d'un autre « Norécrin », emmène Dengremont qui va, pour la postérité, prendre en photographie mes premiers ébats sur Nord 1203.

Je ferme les portes, les verrouille au moyen de la poignée avant qui soude, en quelque sorte, les deux portes entre elles, un mécanicien lance l'hélice à la main, le moteur est chaud et ce dernier part à la première sollicitation. Clément quitte, le premier, le parking ; je le suis comme le poussin suit sa mère poule. Il décolle le premier ; le terrain est fort détrempé, mais ceci ne semble pas gêner le « Norécrin ». En roulant au sol, on constate qu'il a de bons amortisseurs, qui encaissent bien (tout spécialement la roulette avant), mais assez sèchement. Le moteur a ce petit caractère nerveux du cheval de course ; il fait un petit bruit strident, qui grise et donne confiance. Mais ne rêvons pas, il est temps de décoller. Mes volets sont en position correcte ; je pousse les gaz et je commets l'erreur de les pousser à fond, lentement, mais sans temps d'arrêt, alors que je me souviens qu'il est recommandé de laisser l'avion prendre sa vitesse avant de pousser à fond, ceci afin d'éviter l'action du couple de l'hélice. Je dois alors agir énergiquement sur le palonnier droit et même sur le frein pour contrer la tendance à partir vers la gauche. J'atteins très vite 90 km/h. au badin et, après avoir déjaugé la roulette avant, l'appareil décolle très facilement. Je me mets alors en devoir de rentrer le train ; c'est, il faut le dire, une opération longue et un peu fastidieuse, qui est un excellent exercice pour les muscles du bras droit. Train rentré, j'éclipse les volets et, à 2.000 t/min, je grimpe allègrement, à plus de 3 m/s., à 190 km/h.

Je cours alors après l'autre « Norécrin », qui a une nette avance sur moi. En prenant les virages à l'intérieur, j'ai tôt fait de le rejoindre et, docilement, je laisse à Dengremont le soin d'opérer dans une atmosphère assez agitée, qui roule des nuages que le vent déforme continuellement. Ceci n'empêche pas le soleil d'être de la partie. Pendant cet exercice, qui demande une dizaine de minutes, je constate que l'avion est aussi nerveux en l'air qu'il me semblait l'être au sol. Il restitue chaque coup de tabac ; sur un coup de gaz, il bondit. Par contre, on le tient merveilleusement aux commandes. Il n'est pas nécessaire de faire de

grands mouvements aux pieds ou au manche ; de simples pressions suffisent ; il répond instantanément et exactement comme on le désire. Les commandes sont très bien équilibrées et ne nécessitent aucun effort, sans, pour autant, qu'on ne les « sente » pas, ce qui est toujours une sensation désagréable. Mais Clément me fait signe que la mission photo est achevée. Je dégage et m'en vais seul dans la nature pour éprouver un peu cet appareil que je trouve décidément, malgré son bruit un peu assourdissant, extrêmement sympathique. Je commence par une série de virages, au cours desquels je constate que le « Norécrin » tient fort bien et qu'il n'est pas nécessaire, même en virages serrés, de le maintenir au pied.



En vitesse de croisière, à 2.050 t/min, le badin dépasse légèrement 220 km/h. et, si on réduit rapidement, l'avion met du temps à se freiner tant sa finesse est grande. En croisière, je m'amuse à le cabrer, pour voir comment il tient. Je suis au moins à un angle de 40°, le vario indique plus de 5 m/s., la vitesse tombe très lentement. A 100, je monte toujours et ce n'est que vers 70 km/h. que je ressens les signes précurseurs de la perte de vitesse. Je suis parti de 600 mètres, me voici à plus de 1.000. Dès que je reprends ma ligne de vol, le badin monte et se stabilise, en moins de temps qu'il n'en faut pour le dire, à 220 km/h.

J'aborde alors le lazy-eight. Mon premier virage monté est effectué à 120 km/h au badin ; dès la descente, la vitesse croît rapidement. Les virages, dans tous les cas, ne nécessitent aucun effort. Le manche bouge à peine et cette caractéristique se retrouve dans les faibles mouvements que j'imprime au palonnier. Répétant la figure, je finis par l'exécuter avec des variations au badin de 100 à 280 km/h., sans que j'aie à me préoccuper de la bille qui, sagement, reste à sa place au centre de son tube de verre arqué.

Puisque tout vol doit avoir une fin, je me décide à rejoindre le terrain de Guyancourt. Le drame est qu'il me faut perdre de l'altitude et que, si je ne réduis pas très sérieusement, le « Norécrin » prend une très grande vitesse ; ce qui prouve, une fois de plus, que c'est un avion fin et racé que doivent apprécier les pilotes entraînés et les grands sportifs. Au réduit, train rentré, j'entends hurler le klaxon, avertisseur de sécurité du train.

Enfin, me voici en tour de piste. A 150 km/h, je sors mon train ; le voyant d'aile m'indique qu'il est bien verrouillé. Tout va bien. Dans l'approche, je sors les volets et prends un angle

de descente, moteur réduit, qui me donne 110 km/h. au badin. En fin de course, je fais mon arrondi; docilement, le nez se relève, l'appareil perd sa vitesse, les roues effleurent l'herbe et, finalement, l'avion touche gentiment le sol aux environs de 80 km/h. Je n'utilise pas les freins, puisqu'il me faut dégager la piste jusqu'à son extrémité. Je rentre au parking, le vol est terminé et je n'ai qu'un regret, c'est de ne pas être encore entre les nuages à gambader allègrement.



rencontré le « Norécrin » en France et à l'étranger. C'est indiscutablement une très belle réussite de l'industrie nationale et tous les titres de noblesse qu'il a acquis grâce au tour de la Méditerranée, à sa présence à d'innombrables rallyes en France et hors de France, aux fameuses courses de « Norécrin ». Ce sont autant de titres de gloire dont la SNCAN peut, à juste titre, s'enorgueillir.

Il ne nous étonne pas que Doret ait fait récemment confiance au « Norécrin » pour effectuer le rallye d'Abidjan, que Nicole s'en serve pour sa publicité par fumée, que Henrard ait équipé le sien en usine à photographier les plus beaux paysages de France, que tant de pilotes privés s'en servent quotidiennement.

Mais, à quoi bon en dire plus, le « Norécrin » s'est fait lui-même sa réputation.