

En vol, aux commandes du Potez 75

Jacques NOETINGER
Aviation Magazine n°91 février 1954

A trois reprises je me suis rendu au terrain des Mureaux pour étudier le Potez 75. La semaine dernière M. Henry Potez, entouré de son état-major, m'avait invité à piloter son dernier-né revêtu cette fois de son camouflage militaire. Malheureusement, la brume interdit tout, vol, mais j'eus du moins d'intéressantes conversations qui m'apprirent beaucoup de choses sur ce Potez-75.

Amené par M. Delaruellé qui a dessiné le P.-75 et qui est loin d'être à son premier taxi, puisqu'il fut en particulier l'auteur du fameux Potez 63 de la guerre, je retrouve sur le terrain Detré, célèbre pilote d'essais, vieux roublard de la coupe Deutch, où il remporta une éclatante victoire sur le Potez-53 (encore une œuvre de M. Delaruellé) en 1933.

Je ne m'étendrai pas sur l'accueil sympathique que j'ai reçu aux Mureaux de la part de tous les collaborateurs de M. Henry Potez, qu'ils m'excusent, mais la place est comptée ici et l'ai beaucoup de choses à dire sur cet avion qui, reconnaissons-le, n'est pas beau. C'est un détail..., c'est dommage, mais nous n'y pouvons rien. La 2 cv; (et Dieu sait si je la connais!... est franchement laide, elle aussi, et pourtant, comme dirait Lamoureux, c'est une sacrée guimbarde !...

Revenons-en au fait. L'avion est là, je suis équipé, emmitouflé, casqué, ganté, armé de ma planchette. Georges Detré m'attend et me propose un tour en place avant. Bien sûr, j'accepte, trop fier d'être piloté par ce cocher-là. On ouvre les portes, c'est un vrai plaisir, elles fonctionnent si bien qu'on s'amuserait des heures à les taire doucement basculer, compensées par leur contrepoids. Rabattues vers le bas, elles font en même temps marchepieds, ce qui rend l'escalade aisée. Me voici sur mon siège, la porte se referme, je bloque le loquet et me voici installé comme un prince au balcon, car il s'agit bien d'un balcon avec une visibilité totale à l'avant sur le côté et vers le haut, grâce à une fenêtre supérieure. Tout est blindage, les glaces épaisses complètent les plaques d'acier.

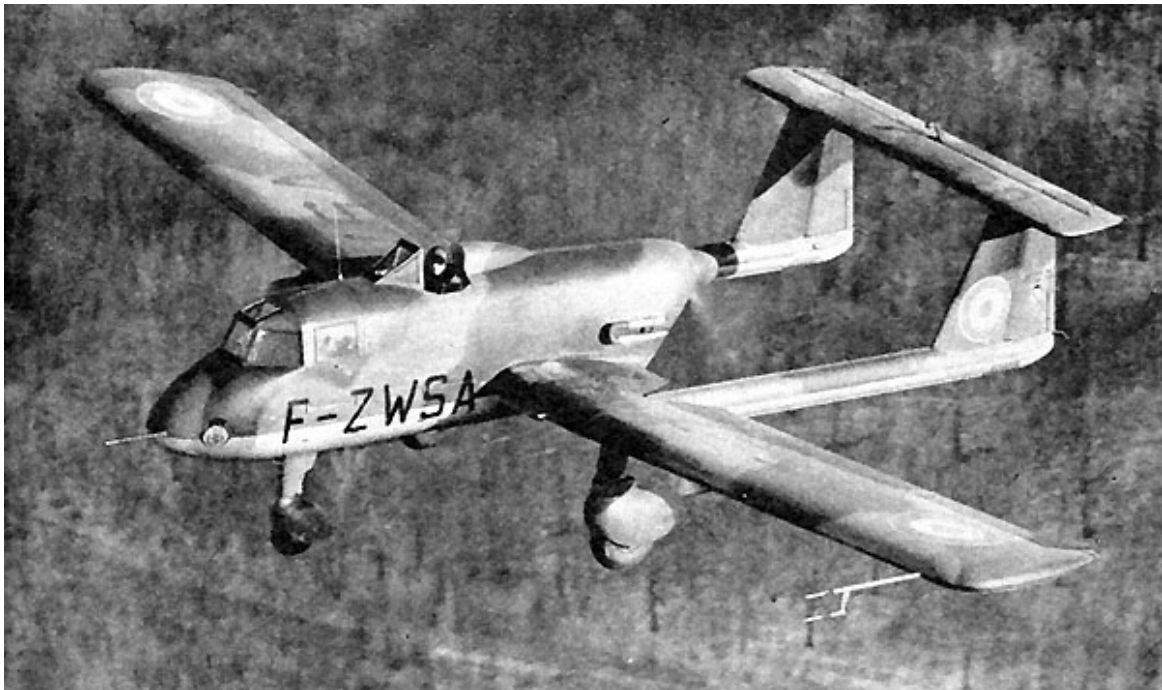


Evidemment, côté instruments on n'est pas distrait par l'abondance, il n'y en a pour ainsi dire pas, le manche de commande des engins téléguidés SS-10 a été retiré. Mais voici que Detré m'annonce que tout est paré, le moteur tourne depuis un moment et il est chaud. Nous commençons à rouler. Pour atteindre la piste proprement dite, le terrain n'est pas nivelé, il n'est peut-être pas affreux, mais il y a pas mal de bosses et de trous. Detré fonce là-dedans comme un sourd et le train encaisse avec une souplesse déconcertante qui, une fois encore, me rappelle étrangement la 2 cv. Je reviendrai plus tard sur ce train ERAM, car il est remarquable et mérite plus que des louanges. Nous voici en position de décollage. Detré débloque les freins, met les gaz à fond et, dans l'interphone, me donne le top de décollage. Je déclenche mon chrono. Le moteur Potez-8 D 30 donne ses 480 ch., ce qui provoque une forte accélération. Le sol défile, onze secondes plus tard et, après une course de moins de 150 mètres, nous sommes en l'air le nez pointé vers le ciel, le temps de parcourir les quelque 2.506 mètres de longueur du terrain Detré m'annonce : « Altitude 300 m. » J'avoue que je suis assez surpris, non pas que je mette en doute ce que dit Detré. mais simplement de voir le HP-75 capable de se jouer si aisément de l'altitude.



Après tout c'est Detré, et il connaît sa machine ; je verrai bien tout à l'heure ce que je suis capable de faire. Sans instrument, je ne puis noter aucun chiffre, je me contente de remarquer que je suis parfaitement à l'aise ici, que la température est agréable et que la visibilité est sensationnelle. J'aperçois sur les côtés les grandes ailes de l'avion, sous lesquelles pendent les maquettes en vraie grandeur des fameux engins téléguidés, conformes par leur poids et leur aspect aux SS-10. Detré, après son tour de piste, annonce son dernier virage et se présente face à la piste. Les volets braqués, l'avion baisse sans exagération le nez et descend très nettement, un petit arrondi en fin de course, les roues arrière semblent caresser le sol, la roue avant s'abaisse à son tour, les freins entrent en action, nous sommes arrêtés ! A quoi servent donc les 2.300 mètres de piste que nous avons encore devant nous ? La réponse m'arrive par l'interphone. Detré me signale qu'il va me montrer comment on peut rouler et il met les gaz tout en annonçant : 100... 110... 120... 130 km/h. : le train ne bronche pas, 11 encaisse, nous roulons sur du velours, sans cahot, sans saut. Réduisant le moteur, Detré freine : les freins ERAM bloquent les roues, l'herbe glisse un peu. mais, finalement, l'avion s'immobilise sur un très court espace. Nous rentrons bon train au parking, le moteur se tait.

Je n'ose manifester ma surprise après cette démonstration. A dire vrai, si je ne puis douter des choses que j'ai vues, je reste convaincu que Detré y est pour une grande part. N'ayant pas son expérience vais bien voir comment je me débrouillerai. Qu'on ne s'attende pas à trouver ici mon point de vue sur l'utilisation tactique de l'avion, je n'ai pas l'intention d'aborder le problème sous cet angle, il n'est pas du cadre de ma chronique et n'y connaît pas grand-chose. Ce que je veux savoir, c'est si oui ou non jeune pilote de club peut, comme le prétendent M. Potez et Delaruelle, partir sur cet avion, non seulement sans risquer de casser la machine, mais en l'utilisant efficacement. Je suis un peu sceptique car, après tout, cet avion pèse 2.400 kilos et on ne manie pas, a mon avis, un taxi de plus de deux tonnes comme un Stampe ou un Piper Cub



Me voici en place pilote torpédo, prêt à subir les morsures de l'air et du froid. Je me dispenserai de décrire la cabine je me contenterai de dire qu'elle est simple, qu'elle ne comporte rien d'inutile et qu'incontestablement deux séances de cabine d'un quart d'heure pour un garçon qui ne connaît que le Stampe le mettront parfaitement à l'aise. Le siège est réglable en hauteur, le palonnier peut lui aussi, être adapté à la demande du pilote. La visibilité au sol est bonne. La mise en route est simple : le robinet d'essence tiré à fond ouvre le circuit du carburant, on branche la génératrice et la batterie un interrupteur général, on donne un petit coup de pompe électrique, les contacts branchés, un coup de démarreur et le moteur tourne.

Je demande à la tour l'autorisation d'aller prendre la piste et commence à rouler avec assurance, porté par ce train exceptionnel. Arrivé au starter, je sors 18° de volets, je m'aligne et, freins lâchés je pousse les gaz sans brutalité, mais sans paresse, car je tiens à voir si le couple gyroscopique agit. L'avion part droit. Je sais que jusqu'à 60 km/h. le palonnier ne répond pas et, pourtant, je n'ai pas à utiliser les freins. Encore un bon point de ce côté. Vers 90 km/h je soulage la roulette et, à 100 km/h. environ, je quitte le sol après moins de 150 mètres de course. Le moteur donnait 2.650 t/m. et 175 piéze à l'admission. Je réduis à 160 piéze tiens ma vitesse à 170 km/h. et monte à plus de 1.400 pieds/minute (7,7 m/s)., l'avion est très cabré, mais parfaitement stable et il grimpe, grimpe, grimpe comme un ascenseur. A 300 mètres, je rétablis, ramène la pression d'admission à 100 piéze. L'hélice Ratier automatique maintient à 2650 t/m. le régime, et le badin vient très rapidement se stabiliser aux environs de 220 km/h.

J'attaque les virages, les commandes sont souples, les elles répondent bien et il ne semble pas que l'usage du palonnier s'impose avec beaucoup d'énergie. Si l'on veut, il y a donc dans la conjugaison une certaine analogie avec celle que l'on trouve sur un avion à réaction et la bille reste ainsi un instrument de contrôle et non pas une obsession, avantage appréciable sur un appareil destiné à évoluer en combat à très basse altitude. Quelques lazy eight immédiatement entrepris me confirment dans cette impression au cours d'évolutions serrées faisant varier le badin entre 130 et 320 km/h. Dans les virages en descente, l'avion prend rapidement une franche accélération. rappelant ainsi au pilote (qui aurait toutes les excuses de l'oublier qu'il pèse 2400 kilos !)

Passons en revue les décrochages. Je suis à 400 m. d'altitude, régime de croisière, sans volets je cabre l'avion, franchement le badin tombe assez vite en dessous de 150 km/h, mais, après il est plus paresseux et pour l'amener vers 120 km/h je tire encore sur le manche, le nez se lève à près de 45° sur l'horizon. Un coup d'œil autour de moi me le confirme, les ailes font avec l'horizon un angle assez impressionnant ; quant aux dérives, elles pendent lamentablement derrière moi. Entre 120 et 110 km/h, la paresse du badin à perdre de la vitesse est encore plus grande et je tire toujours sur le manche. Du coin de l'œil je vérifie le vario et je remarque à ce moment une grande particularité de cet avion, car si le badin ne tombe pas, si l'appareil est cabré le vario, de son côté, ne veut pas indiquer du négatif et, dans ma position invraisemblable, je continue à monter à 100 pieds/minute (0,55 m/s.) . Ce n'est que quelques fractions de seconde avant le décrochage que le vario m'indique vers 100-105 que le Potez-75 s'enfonce. Alors il fait une petite abattée droit devant lui, sans brutalité sans s'incliner latéralement, sans manifester le moindre désir partir en vrille.

Avec 60° de volets, et cette fois moteur réduit, j'attaque un nouveau décrochage sans avoir laissé l'appareil reprendre de la vitesse afin de ne pas perdre mon temps à la reperdre. Mêmes caractéristiques avec une abattée un peu plus franche, mais toujours dans l'axe lorsque le badin oscille vers 105 km/h.

Troisième essai enchaîné, cette fois, pleins volets, plein moteur l'avion décroche vers 90-95 km/h, mais ce décrochage est annoncé par un curieux bruit de sirène provoqué par l'hélice alimentée sans doute de façon spéciale dans cette originale configuration de vol très cabré. A la suite de ces trois exercices enchaînés, mon altimètre a atteint 750 mètres. J'ai gagné 560 mètres d'altitude en faisant l'étude des décrochages ! En perdant de l'altitude, je fais des exercices de maniabilité de l'avion. Le manche, d'une façon générale, est relativement lourd, mais les ailerons répondent sans inertie par rapport au palonnier peut-être un peu trop mou. Reconnaissons toutefois que la conjugaison des deux permet de faire ce que l'on veut de l'avion. Arrivé près du sol, je m'offre une petite séance de rase-mottes, ce qui me permet de constater que l'avion se manie bien près du sol et ce qui me permet, une fois de plus, d'apprécier la parfaite visibilité.

L'atterrissage est une chose très simple, les volets sont efficaces au premier tour je fais l'approche à 150 km/h avec pleins volets, je n'arrive pas à savoir si, en prenant contact avec le sol entre 100 et 105 km/h, j'ai fait un bon atterrissage ou si le train l'a fait pour moi. Toujours est-il que je n'ai rien senti. Quant aux freins, ils permettent à l'avion de s'immobiliser après moins de 150 mètres de course. Je reprends la bande de dégagement; en roulant vite je ramène les volets à 15°, c'est la seule manœuvre à effectuer avant de reprendre la piste. Cinq fois de suite je décolle, je fais un tour de piste et je me pose. avec plus ou moins de volets, en variant mon angle de descente, en mettant pleine gomme sur freins, ce qui me permet de décoller sur 100 mètres à peine et d'atteindre 320 mètres d'altitude à la verticale du bout de piste, je fais des prises de terrain fantaisistes. Bref, cette exploration méthodique des possibilités de l'avion me permet d'apporter ici mes conclusions.

CRITIQUE. — La cabine ouverte ne se justifie pas, elle doit être remplacée par un cockpit genre Vampire ou F-47. Du reste, tout le monde semble d'accord à ce sujet à la société Potez. J'ai dit la nécessité de mettre quelques instruments en place avant.

QUALITES DE VOL. — Maniabilité, souplesse, centrage, efficacité des commandes (ailerons surtout), même à faible vitesse, excellents et même exceptionnels pour un avion de ce tonnage. A ces qualités s'ajoutent celles de souplesse au sol et de maniabilité grâce aux amortisseurs et aux freins E.R.A.M. Cette société qui équipe déjà le SIPA-200 confirme sa maîtrise dans ce domaine délicat. Enfin, je réponds oui à la question posée au début de cette étude. Un garçon qui a trente heures de Stampe peut partir sans aucun risque sur le Potez-75. Je ne l'aurais pas cru, je dois me rendre à l'évidence. Il faut auparavant lui expliquer la particularité du tricycle et l'usage des volets. C'est facile, après trois tours en place avant avec un commentaire clair il aura compris. Les décollages et atterrissages le surprendront par leur simplicité, les décrochages le convaincront de la sécurité que lui garantit cet appareil. En vol il ne se sentira ni perdu ni dépaysé. Il s'apercevra même rapidement qu'il a entre les mains un avion sans vice, qui pardonne, et qui, avec une exquise modestie, fait oublier son poids !

Est-ce à dire qu'après quelques tours de piste il pourra se servir du Potez-75 pour aller attaquer des chars en volant à 25 mètres du sol ? Ceci est une autre affaire, mais elle n'a rien à voir avec l'avion. C'est une question d'entraînement tactique, chose valable sur tous les avions d'arme. Le rase-mottes ne s'improvise pas, il s'apprend !