

En vol, aux commandes du SIAI Marchetti SF-260

Christian LADOUET

Aviasport septembre 1969

« Tu verras, c'est un vrai petit chasseur » m'avait dit Bernard Neef en m'emmenant, au Bourget, voici quatre ans, dans ce qui n'était alors que le proto. et à bord duquel il allait trouver la mort quelques semaines plus tard, en Italie — sans d'ailleurs que la machine elle-même puisse être mise en cause. Ce « petit chasseur » donc, nous avons pu l'évaluer tout à loisir, grâce à A.E.R.A.N. d'une part et, d'autre part, au Centre S.F.A. de Guyancourt qui a bien voulu nous faire accompagner.

Description.

On le verra : c'est une vraie « Jaguar Mark E. ». Entièrement métallique bien sûr, ailes basses, train rentrant électriquement, trois points avant, moteur Lycoming O 540 de 260 ch, bidons en bout d'aile. Faut-il préciser qu'il a été dessiné par Stellio Frati et aménagé par Pinin-Farina ?

Accès cabine.

Par un côté ou l'autre : la large bulle, fumée, se glisse vers l'arrière. On s'insère sans mal aux places avant mais plus acrobatiquement à l'arrière qui ne peut, en tout état de cause, porter que 110 kg. C'est donc bien, comme la « Jag.E », un 2 +2 deux petits, ou un grand pas trop difficile, sur petits parcours.

Réglages.

En distance, seulement pour les deux sièges avant mais pas de réglage des dossiers.

Amphi-cabine.

La « check-list », en français a été réalisée par les instructeurs du S.F.A.-Guyancourt, pour les besoins de leurs maxi-évaluations, dans tous les domaines de vol de cet avion, pendant la période où il leur était confié. Chaque expérimentateur lui a apporté sa petite touche personnelle : finalement elle est très complète.

Extérieurs.

Visite classique, où l'on remarquera notamment des sortes de « maxi moustaches » sur le flanc interne des bidons de bouts d'aile, destinées à jouer un rôle aérodynamique bien précis. qui m'a complètement échappé. Encore à souligner, à l'encre rouge, cette fois, les vis à opérer avec une piécette, verrouillant les portes cache-bouchons d'orifice à carburant. Pourquoi n'avoir pas eu recours à de bons vieux Dzeus manœuvrés à la main ? Et encore cette inscription incroyable concernant l'indice d'octane à utiliser, c'est à dire 91/96-

En continuant à longer le mur des lamentations, stigmatisons l'incroyablement anti-pratique position des purges des réservoirs principaux : par petits « bit oniaux » à tourner d'un quart de tour, qu'on a placés dans des carénages, en arrière des roues principales, parfaitement inaccessibles... et qui, le cas échéant, vous font couler dans la manche un de ces bons petits jus frais et odorant !...

Mise en route.

Frein de parking par manette à tirer, qui bloquera le circuit hydraulique après qu'on l'ait mis en pression aux pieds, en haut des pédales ; pression d'essence à la pompe, démarreur en bout de course de contact : ronflement pas trop bruyant. Noter le robinet d'essence coupe-circuit et le sélecteur de réservoir à quatre voies.

Roulage, actions vitales.

En ne se servant que des freins, le roulage est extrêmement souple. Comme l'avion n'est pas aéré, on roule verrière ouverte. Avant de pénétrer en piste, vérifications classiques : brassage du circuit d'hélice, sélections, réchauffage carburateur poussé Verrouillage de la verrière qu'on avait laissée entr'ouverte : par simple poignée tendant un anneau carré, sans la moindre sécurité : un peu « jeune » quand même car il

suffit d'une malencontreuse traction sur cette poignée, en vol, pour faire peut-être s'envoler cette bulle, avec toutes les conséquences possibles.

Décollage.

Sur riche, plein petit pas, gaz en grand progressivement. Ces trois commandes sont actionnées par des vis micrométriques, différenciées de par leur taille, ou couleur mais qu'on aurait quand même préféré sur une console centrale. Pas question de laisser les pieds au sol : « ça » fiche rapidement le camp à gauche. Et il faudra le tenir sérieusement à droite pour garder l'axe. Ceci dit, il l'arrache à l'aise. Dès en l'air, vers 100 mph., freins, train : par petite manette figurée par un cercle, qu'on met en position haute. Le mouvement dure 4 secondes environ, est très souple et sans autre effet qu'un gain de V.I. Il est encore à noter qu'il n'existe pas de sécurité par micro-switch et que, au sol, pendant le roulage, il est recommandé de retirer le breaker — c'est-à-dire de couper le circuit électrique du train.



Montée.

Pompe, volets finalement : à 140 mph. et en conservant une visibilité suffisante, on a largement + 1.000 ft./min. pour 24 à l'admission et 2.500 t/mn. Le niveau sonore est toujours très confortable. Le tab, bien positionné sous la main droite, mais bien qu'insuffisamment démultiplié, il permettra un calage parfait de la pente. Enfoncer le pied gauche, comme le droit, entraînera un engagement franc qui s'annulera dès qu'on remettra le palonnier au neutre.

Palier.

24, 2400, on lit 180 mph. ce qui paraît honnête. Niveau sonore toujours correct, souple, doux aux ailerons comme à la profondeur, on sent le véritable fauve prêt à partir pourtant. Seul défaut alors confirmé : il n'est pas aéré ; à 1.000 m, avec 26° extérieur, c'est tout bonnement insupportable !

Virages.

A 30, puis à 45°, on aura un mal fou, il n'y a pas d'horizon, ce jour-là, autour de Guyancourt, à garder un vario nul : véritablement, cela demande une précision dans la coordination, à laquelle je n'étais plus habitué. Mais, ceci dit, quel « racer » ! Emballant : je ne crois pas qu'un ancien chasseur, l'essayant, n'en veuille un

pour lui tout seul. Aux pieds seuls + tab., on les passera sans trop de mal, de chaque côté et au manche seul, encore plus aisément. La visibilité à l'intérieur en virage est bonne en raison de l'angle de visée vers l'arrière dont on dispose. De plus, on peut voir au-dessus grâce à la découpe du plafond, bien adaptée.

Décrochages.

En lisse d'abord, au moteur : on prend le « gros » cabré de service pour, vers 100, entendre l'a plainte de l'avertisseur. C'est seulement vers 85 que « ça » se passera : fort buffeting, appareil toujours contrôlable aux ailerons et, si l'on insiste encore, départ lent en abattée à gauche — aussitôt rattrapé par l'a remise au neutre ; en lisse moteur réduit, on aura à peu près les mêmes réactions — avec bien sûr moins de pente initiale ; tout sorti, au moteur, on descendra en V.I. jusque vers 60 avant de partir, plus franchement, en une spirale rapide à gauche ; sans moteur, on retrouvera les mêmes phénomènes et réactions, vers 65 lus.



Basse vitesse.

En restant « tout sorti », on peut se trimballer à 120/110 mph qui est la vitesse d'évolution dans cette configuration sans autre conséquence que de faire, de temps à autre, s'alarmer l'avertisseur de décrochage, qui semble décidément réglé « pessimiste ».

Remise des gaz.

En finale simulée, comme ci-dessus mais à 500 ft/min., plein petit pas, la remise de gaz en grand par la vis micro, n'entraîne aucun effet de couple dangereux. Mais pas davantage de pente positive, qu'il faudra provoquer au tab et aider en rentrant le train.

Vent arrière.

En revenant de la configuration « croisière », l'im portant est, par exemple comme sur « Caravelle » — eh oui ! — de faire tomber la vitesse. Et, croyez-moi, ce n'est pas aussi facile sur des pièges de cette finesse et là, il n'y a pas d'aérofreins. Je mets d'ailleurs au défi le premier venu d'y parvenir sans user de subterfuges qui sont l'utilisation du pas, ou de la pente. Pour tant, on me demande d'afficher 17 à l'admission : en gagnant quelques dizaines de pieds, on redescendra vers les 120 mph.et, en-dessous, on sortira le train. 4 secondes : une lampe rouge devient trois lampes vertes. Un cran de volets au moyen d'une petite

commande qui fait très « clinquant » mais avec un répétiteur sérieux. En remettant 20 à l'admission, on garde, à vario nul, un bon 100 mph.

Finale - atterrissage.

Pompe, plein petit pas, volets à la demande, on approche à 100 après avoir encore essuyé des coups de klaxon en dernier virage pourtant faiblement incliné. Courte finale à 90, puis tout réduit pour l'arrondir et le poser, ce qui se passera vers 60, avec pleins volets. Facile, en finale, bien docile, sans qu'on ait eu d'ailleurs à jouer du trim. Freinage progressif car la fin de cette piste de 700 m seulement arrive vite.

Conclusion.

C'est vraiment une formidable petite machine, un vrai petit monstre, à la fois docile et fougueux. Pas vicieux semble-t-il bien qu'il nous ait tué notre ami Bernard Neef lequel, certainement, avait sans doute demandé un peu trop à sa monture.

On aura regretté au passage les nombreuses imperfections, de détail à quoi il faut encore ajouter l'impossibilité de manœuvrer aisément la commande de secours du train, située horizontalement entre les deux sièges. Sa manivelle passe trop près du robinet de sélection des quatre réservoirs, en bas de la console centrale. C'est autant de petites choses qui feront également regretter à la firme de Sesto-Calende la disparition de celui qui avait été leur pilote d'essais. Lui, aurait pu faire entendre ces doléances, alors qu'aujourd'hui !... Mais il est indispensable que la firme transalpine effectue ces rattrapages en chaîne. A ceci près, le S.F. 260 se révèle une magnifique bête de course, à la fois idéale pour le pilote sportif et rapide, le chef de famille n'ayant pas à véhiculer simultanément une trop nombreuse progéniture, l'homme d'affaires « dans le vent » au plus pur sens du mot et qui, le cas échéant, ne répugnera pas à se « retourner les crayons ». Déjà agréé « acrobatique » dans plusieurs autres pays, le 260 ne tardera sans doute pas à l'être également chez nous.

Toujours sous les restrictions énoncées plus haut, il peut faire un excellent appareil de formation de base ou de perfectionnement pour pilotes sérieux et l'entraînement à l'I.F.R. car il possède réellement toutes les caractéristiques d'un grand avion. Son prix, en fait un jouet, cher peut-être, mais dont ceux qui en ont le moyen auraient bien tort de se priver...

