

## **En vol, aux commandes du SNCASO SO-30P Bretagne**

**Jacques NOETINGER**

Aviation magazine n°68 février 1953

J'ai dit récemment dans cette chronique dans quelles conditions j'avais effectué à bord du Bréguet Deux Ponts d'Air Algérie mon dernier vol de 1952. le 31 décembre. Après avoir passé quelques jours à Alger... sous une pluie, me voici, ce matin, sur le chemin du retour. Levé à 4 h 43 du matin, j'ai cependant manqué le car d'Air Algérie et suis arrivé en taxi automobile à l'escale de Maison-Blanche. Il était 6 h, lorsque je suis arrivé, craignant d'être en retard, mais la météo nous apprend qu'il fait mauvais à Paris et qu'il neige à Marseille, où la visibilité est de 20 mètres... Il faut attendre et je fais comme tous les passagers d'Air Algérie destinés aux deux SO-30P Bretagne et au DC-3 qui alignés au parking, sont prêts à décoller pour la métropole. Ici, du reste, il fait un temps de chien et la pluie tombe serrée.

Enfin, voici le haut-parleur dont la voix anonyme vous invite à monter dans le car qui nous déposera, cinquante mètres plus loin, au pied de l'avion, afin de nous éviter une douche dont nous nous passons volontiers. En file indienne, les quarante passagers du voyage pénètrent, dans la cabine du SO-30P F-BAYV posé sur son large train tricycle, peint, aux couleurs d'Air Algérie, équipé de deux moteurs Pratt & Whitney CA-18 à injection d'eau développant 2.400 ch chacun emprisonnés dans leurs capotages rouges.



La cabine doit son aspect sobre et clair à une peinture ivoire qui s'harmonise aux fauteuils de cuir fauve répartis en trois tronçons de cabine. A l'arrière, vingt-cinq sièges, deux par deux, de part et d'autre du couloir central, à l'exception du siège extrême arrière droit qui dégage le passage vers l'entrée de l'avion, en face de laquelle se trouvent les toilettes. L'arrière du fuselage est le domaine de l'hôtesse de l'air qui détient le ravitaillement et tout ce qui peut être nécessaire au confort ou au bien-être des passagers. Ce petit compartiment possède un téléphone permettant de rester en liaison avec l'équipage. Le compartiment central de la cabine contient huit fauteuils et n'est séparé

du précédent que par un rideau brun qui reste ouvert. Enfin, le compartiment avant dans lequel on a accès par une porte sans fermeture percée dans une cloison, comporte onze sièges. Au total, quarante-quatre passagers trouvent place à bord du Bretagne.

Tandis que les passagers s'installent au son de la pluie qui claque sur le fuselage métallique, l'équipage est à son poste de commandement. En place, premier pilote Delhoume. un homme grand, blond, dont les yeux bleus éclairent un visage calme. Il compte quelque 6000 heures de vol. dont 1.100 à titre militaire et 600 heures de nuit : il est pilote à Air Algérie depuis quatre ans. A sa droite, en place, copilote. Gerbet. mécanicien navigant qui a l'air fort comme un Turc, mais qui ne semble pas dédaigner la jovialité : il compte 9200 heures de vol. Derrière le chef de bord. Wartin est assis devant sa petite table pliante ayant à sa gauche et derrière son siège deux émetteurs, deux récepteurs, un VHF et deux radio-compas. Ce grand garçon jovial et sympathique compte 5300 heures de vol comme radio navigant. Assis moi-même sur le siège prévu derrière le copilote, je complète le " mobilier " de la cabine d'équipage. Mais, à cet équipage, il convient d'ajouter notre hôtesse. Mlle Makache. dont les 1200 heures de vol n'ont rien enlevé à son charme féminin...



Le moteur de gauche se fait un peu prier pour la mise en route. Celui de droite part au quart de tour. Bientôt, les deux tournent et commencent à digérer méthodiquement les 4660 litres d'essence que contiennent les quatre réservoirs d'ailes (1500 et 830 répartis symétriquement dans chaque voilure). Gerbet lit la traditionnelle check-list, tandis que les moteurs chauffent, puis, libérés des cales, nous roulons vers la piste. Voici le point fixe. La sélection des magnétos se fait à 2.200 t/min. Delhoume sort 8 degrés de volets, bloque la roulette avant dans l'axe, puisque nous sommes alignés sur la piste, Gerbet met l'injection d'eau, Delhoume pousse les gaz à fond, l'avion s'élance, les moteurs donnent 2700 t/min. et 55 à l'admission, le badin monte, on sent la roulette avant quitter le sol... 120 mph. (200 km/h.), nous décollons après une course de trente secondes à peine. Il est 8 h, 30.

Le temps de rentrer le train et les volets. Le pilote réduit le régime des moteurs pour que le 30P

prenne son angle de montée. 2300 t/min. 36 à l'admission Nous montons à 150 miles au badin, mais, ce qui me surprend le plus. c'est la vitesse ascensionnelle. L'aiguille du vario tend vers 1000 pieds/minute (+5 m/s et Delhoume doit régler son flettner pour adopter une vitesse ascensionnelle de 500 pieds/min. Il ne nous faut pas bien longtemps pour atteindre les 7000 pieds qui seront l'altitude de notre voyage. Une fois cette altitude atteinte, les moteurs sont, ramenés à 2000 t/min. et la pression d'admission à 30. Le badin stabilité donne 210 mph. ce qui correspond à une vitesse réelle de l'ordre de 360 km/h. Le pilote me précise que si les conditions météorologiques le permettaient, nous aurions avantage à voler à 10000 pieds car le rendement à cette altitude est meilleur. Au même régime, la vitesse propre serait de l'ordre de 380 km/h.

Jusqu'alors, on ne peut pas dire que nous ayons été très bousculés, mais j'avoue que je dois m'appliquer pour écrire, car nous sommes loin du calme plat. Nous sortons d'un système nuageux pour pénétrer dans un autre et. maintenant que nous survolons l'Espagne et l'extrémité-est des Pyrénées, on sent davantage les coups de tabac.

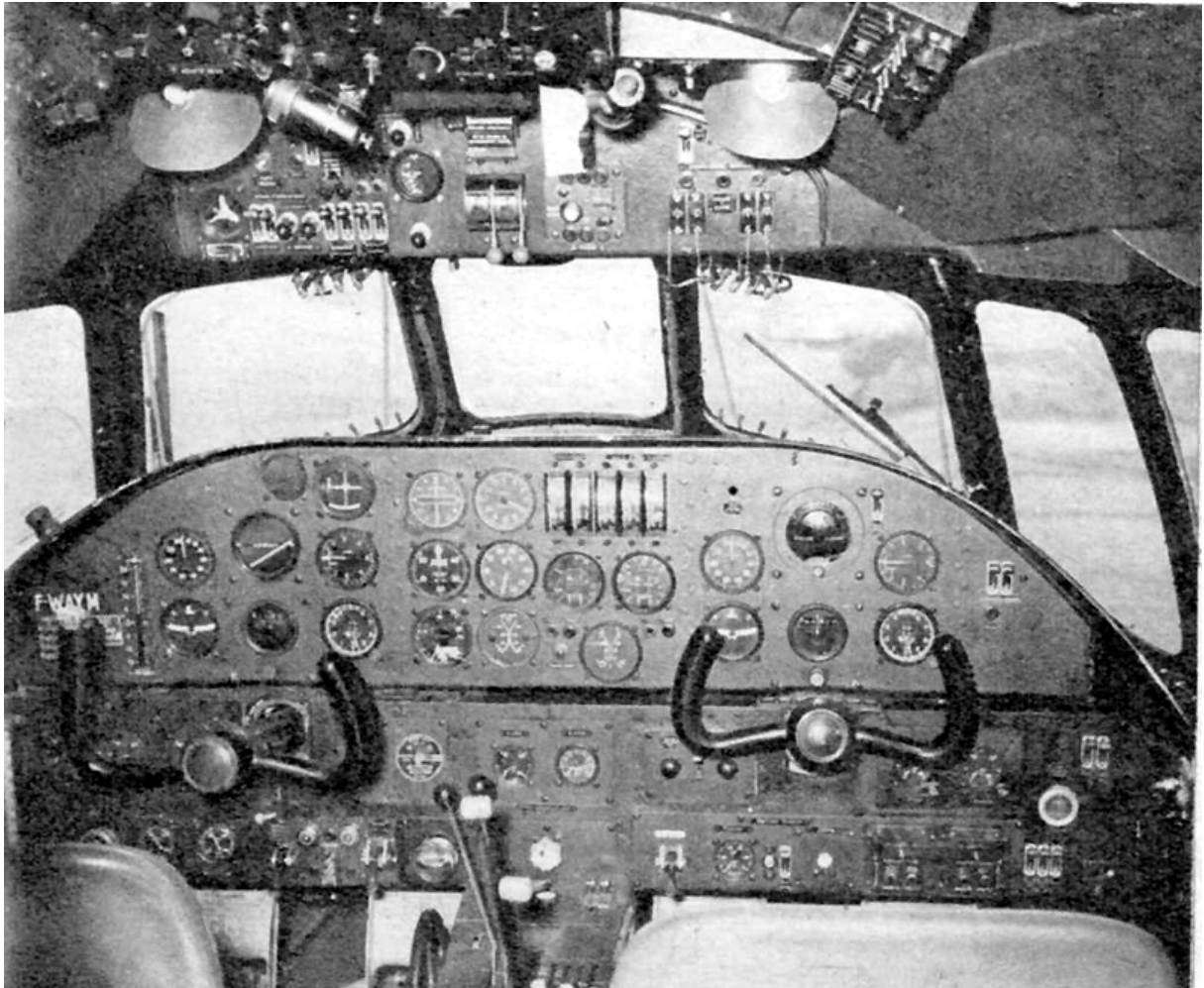
En raison de la faible altitude à laquelle nous volons, il n'a pas été utile de brancher la pressurisation cabine. Par contre, le chauffage fonctionne et il est apprécié, car le thermomètre extérieur accuse - 12°C et la radio vient de nous aviser que la piste de Toulouse était enneigée. Delhoume est maintenant concentré, car nous approchons de Toulouse. Les moteurs tournent à 2000 t/min., mais la pression d'admission a été réduite à 28 et nous descendons à 340 pieds/minute. Au revoir, soleil, nous plongeons dans les nuages. Gerbet surveille les instruments des moteurs réunis au centre du large tableau de bord du SO-30P. Delhoume se fie aux cadrans des instruments rassemblés devant lui et répétés devant le copilote. Je reviendrai sur l'installation de la cabine, mais, pour l'instant, nous venons de déboucher du plafond à 2500 pieds d'altitude. La campagne est couverte de neige.

Nous-nous approchons de l'aérodrome de Blagnac. Nous l'apercevons droit devant nous. Delhoume cabre un peu pour réduire sa vitesse et, lorsque celle-ci tombe à 150 mph douze degrés de volets sont abaissés. La vitesse est maintenant de 140 mph : sortie du train. Il faut agir alors sur le flettner pour n'avoir pas un trop grand effort à exercer sur le manche vers l'arrière dans l'approche qui se fait à 135 mph. Dix degrés de volets en plus, nous sommes en approche finale à 125 mph puis 120, 2250 t/min aux moteurs, 24 à l'admission, 30 degrés de volets, ce qui correspond au plein braqué. Nous arrivons sur la piste et touchons le sol à 105 mph environ. L'atterrissage est d'une parfaite souplesse, pas un choc. Delhoume connaît sa machine. Malgré le vent contraire, nous avons mis deux heures quarante pour venir d'Alger.

Nous restons une demi-heure à l'escale, tandis que les formalités rituelles s'accomplissent et que le ravitaillement de carburant s'effectue. A 13 h. 15. heure française, nous reprenons notre envol. Je chronomètre avec plus de précision le temps de décollage. Départ arrêté, nous quittons le sol en vingt-quatre secondes. C'est une belle démonstration de la puissance dont dispose le SO-30P Bretagne. Mais, ce qui illustre également cette qualité, c'est le fait que nous atteignons l'altitude de 9000 pieds en douze minutes, décollage compris et ceci, l'appareil étant à pleine charge.

Mais revenons à la cabine. Compte tenu de ses dimensions et de tout ce qu'elle abrite comme matériel, elle semble, bien sûr, un peu surchargée et aucune place ne reste inoccupée. Pour atteindre les deux sièges pilotes, il faut assez de souplesse et de contorsions. De l'avis de ceux qui occupent ces sièges, ils s'y trouvent à l'aise, mais regrettent que la planche de bord principale soit un peu haute, ce qui obstrue la visibilité avant d'une façon qui n'est pas négligeable. Latéralement, la visibilité est excellente vers la gauche pour le premier pilote, mais, dans ses manœuvres au sol, il est un peu gêné par l'absence de la dernière glace latérale qui devrait faire pendant à et celle de gauche, mais qui est remplacée par un panneau d'instruments dont a besoin le mécanicien (sécurité incendie, pressurisation cabine, climatisation, servitudes électriques, servitudes moteurs et carburant, etc. Ce panneau est du reste complété par différentes boîtes de relais placées au plafond. Cette dispersion est un peu regrettée par le mécanicien navigant, bien que dans l'ensemble il se montre généralement satisfait des éléments dont il dispose, à l'exception de certains moyens

de contrôle, tels que calculateurs de débits et jauges d'essence dont le fonctionnement laisse parfois à désirer. Le radio, de son côté, ne trouve pas idéale la disposition de la table qui lui est allouée. Elle est compliquée à déplier et trop petite. Il eût préféré être face à ses postes au moyen d'un siège articulé qui aurait pu être plus confortable. L'accessibilité des postes ne semble pas être tout à fait satisfaisante. Ces opinions des intéressés n'empêchent pas ceux-ci d'apprécier le fait que la disposition prévue par le constructeur de l'avion pour l'équipage met chaque membre en parfaite unité de travail. De fait, tout le monde peut se parler sans nécessité d'utiliser l'interphone de bord



Mais le temps passe. Nous sommes à la hauteur de Châteauroux. Delhume me cède un instant le siège premier pilote et je m'installe aux commandes. La présence des passagers m'empêche de manipuler l'avion avec autant de désinvolture que je souhaiterais le faire. Pourtant, en effectuant quelques légers virages, je constate que le SO-30P est stable et que les gouvernes ne sont pas exagérément lourdes. Par contre, si l'on veut cabrer l'appareil, ou le faire piquer, il faut continuellement utiliser le flettner de profondeur qui est, du reste, très efficace et sensible. En air agité, il ne semble pas sujet aux lacets ou à une instabilité latérale anormale. Il aurait plutôt, tendance à rebondir tout d'un bloc dans un mouvement souple, mais répété un peu à la manière dont une pierre plate fait des ricochets sur l'eau. Dans les faibles braquages, les mouvements des commandes me semblent normaux pour un avion du tonnage du SO-30P. Par contre, volets sortis, lorsque, dans l'approche, le pilote réduit pour l'arrondi final, il semble que, malgré le braquage complet du flettner de profondeur, l'effort qu'il ait à faire pour tirer le manche à lui soit disproportionné à la manœuvre



Je cède à nouveau ma place au chef de bord, car Air-Algérie, qui soigne ses passagers, ne m'oublie pas et la brunette hôtesse de l'air m'apporte le plateau-repas que j'absorbe avec reconnaissance en attendant de nous rapprocher d'Orly. Il y a deux heures exactement que nous avons décollé de Toulouse. Nous sommes au-dessus d'Orly, mais, entre le terrain et nous, il y a, comme par hasard, une couche nuageuse et nous sommes mis en attente à 2600 pieds d'altitude avant d'être autorisés à, faire la procédure d'approche réglementaire.



Les moteurs tournent toujours avec une parfaite régularité et je dois dire qu'à bord du 30P je me trouve très en confiance. N'ai-je pas, du reste, présent à l'esprit les sensationnelles démonstrations de Goujon qui est le maître incontesté du SO-30P Bretagne ? A l'occasion des nombreux meetings nationaux de l'Air de 1952, le pilote d'essais Goujon a su montrer au public et aux spécialistes tout ce qu'il était possible de demander à cette belle production de la SNCASO Je revois encore ses vols à basse altitude sur un seul moteur qui avaient pour objet de démontrer que le Bretagne répond bien aux recommandations de l'OACI et que non seulement) il vole sur un moteur, mais encore, dans ces conditions, il conserve sa maniabilité et sa souplesse.

La tour de contrôle d'Orly nous invite à nous poser. Perdant progressivement de l'altitude, nous perçons la couche nuageuse, pour déboucher à moins de 300 mètres au-dessus d'Orly. La campagne et les agglomérations avoisinantes sont couvertes de neige. Le large virage que nous effectuons me permet d'apercevoir les pistes toutes blanches également et balisées électriquement en raison de la faible visibilité.

L'équipage, suivant les directives de la check-list, prend ses dispositions pour l'atterrissage. Le train est sorti, les flettner réglés, les volets s'abaissent, la piste approche, les roues frôlent le sol. l'atterrissage est encore exécuté avec un rare doigté. Décidément, les pilotes d'Air-Algérie sont des champions. Et nous empruntons le labyrinthe des taxiways pour venir parquer le SO-30P à côté de l'aérogare d'Orly.