

## En vol, aux commandes du Starck AS-57

Jacques NOETINGER  
Aviation Magazine n°127 04/1955

Il y avait quelques mois que je n'avais rendu visite à de sympathiques amis rouennais chez qui je sais toujours retrouver, à la fois une atmosphère de détente si précieuse et une ambiance aéronautique, puisqu'ils sont membres assidus de leur charmant aéro-club.

Après une journée de vol sur « Vampire », à Creil, et sans même prendre le temps de quitter mon uniforme me voilà donc, un beau samedi, sur la route en direction de Rouen. J'y arrive pour assister à la soirée annuelle de l'aéro-club. Le monde ne manque pas dans le club house du terrain où règne une franche gaieté. Pourtant, pendant cette nuit s'ébauche, grâce à Robert Depreaux, mon programme pour le lendemain. Jacques Plumet, en effet, vient d'acquérir un Starck 57, je n'ai jamais volé sur cet avion, l'occasion est belle. Etant donné que cet appareil, qui a déjà un certain nombre d'années d'existence, répond à un programme comparable à celui qui a inspiré Roger Druine lorsqu'il a construit son « Condor ».

Le dimanche après-midi, par un temps assez exceptionnel pour la saison, armé de ma planchette de notes, je commence à passer l'inspection de cet avion. Il y a eu plusieurs, modèles de Starck 57. Celui-ci immatriculé F-BEAY, est équipé d'un moteur Régnier 4E0 de 90 ch et ses ailerons ne sont pas conformes à ceux de la version d'origine. En effet, au lieu d'être d'une seule pièce et de s'étendre sur presque toute la longueur du bord de fuite, en jouant, grâce à un système différentiel, le rôle de volets comme sur le monoplace Starck AS-70, ces ailerons ont été réduits de moitié, la partie interne constituant des volets normaux indépendants. Les ailes du AS-57 sont munies de fentes dans les parties externes du bord d'attaque. Le train est fixe, la roulette arrière est libre.

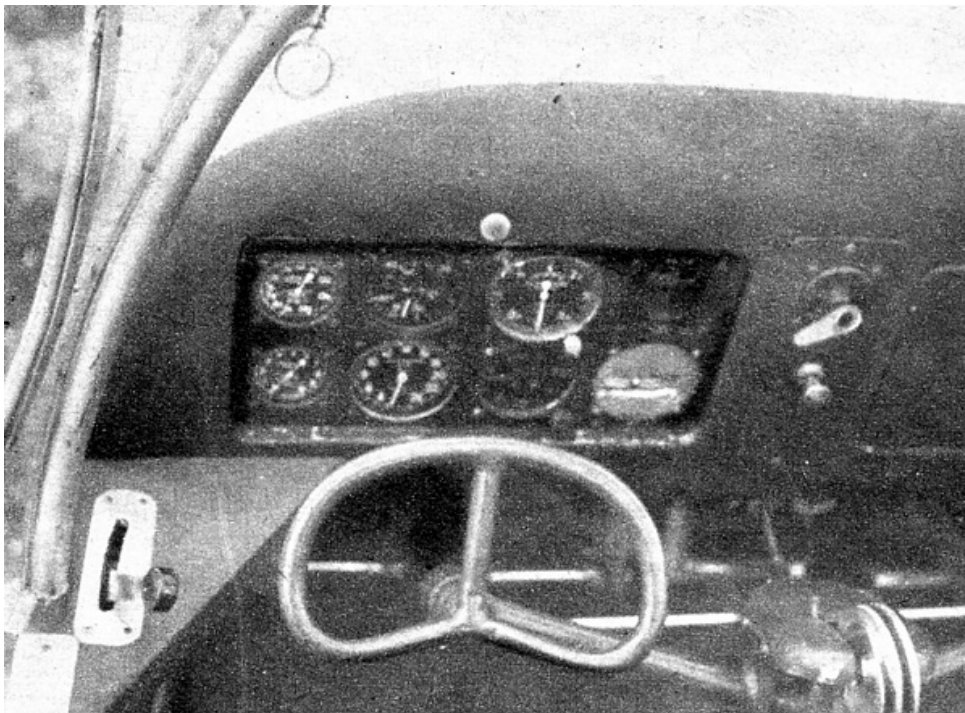
De ligne générale, cet avion est agréable à regarder et le dessin de la cabine fait apparaître une recherche en faveur d'une bonne visibilité. La visibilité arrière, en particulier, n'a pas été négligée. Je m'installe en place gauche, tandis que Jacques Plumet accepte aimablement de se contenter du siège de droite de son avion.



Après quelques brassages de l'hélice Merville, celle-ci se met à tourner tandis que le Régnier commence sa chanson. Pendant qu'il chauffe, je prends des notes sur l'aménagement de cette cabine dont les deux portes latérales sont fermées et verrouillées entre elles par une poignée dessinée suivant le même principe que celle du « Norécrin » mais dont le maniement laisse un peu à désirer à la fermeture. Toute la cabine est tapissée de cuir et les coussins de même derrière le dossier de la banquette, un espace a été prévu

pour permettre le logement de quelques bagages le volume disponible doit être comparable à celui que l'on trouve à bord du SIPA-901.

Le tableau de bord est loin d'être compliqué, il comporte, face au pilote de gauche, un panneau où sont réunis huit instruments une ligne supérieure, la température d'huile, le badin, l'altimètre le compas, sur une ligne en dessous, la pression d'huile. le compte-tours, le variomètre et une bille sans aiguille. Au centre du tableau de bord, les contacts à clef des magnétos, le bouton, d'extincteur d'incendie. A droite, en face du second pilotes. une large boîte à carte qui pourrait fort aisément accueillir un petit posta radio. Sous cet ensemble et au centre, une tirette pour l'ouverture du circuit d'essence et l'avertisseur d'incendie. Tout ceci ne prête à aucun commentaire particulier. Par contre je n'en dirai pas autant du manche qui, en forme de T, pénètre par un arbre principal dans le plancher, en avant du siège et entre les pilotes. A l'extrémité de ses deux bras, le constructeur a trouvé judicieux de placer deux volants, ce qui, à mon avis, ne se justifie nullement. En plus de cela, les bras montent trop haut et les volants ont été légèrement déportés vers l'extérieur au lieu de se trouver bien l'axe en face de chaque pilote. Le maniement des volets s'exécute au moyen d'une roulette entraînant un index placé à côté d'elle, à la partie supérieure de l'arbre principal du manche.



L'huile ayant atteint la température requise, je fais une sélection des magnétos à 2100 t/mn, le moteur tourne parfaitement, on enlève les cales et je commence à rouler. Les freins Lockheed et les amortisseurs qui équipent le train permettent de rouler d'une façon confortable et aisée, ce qui est une chose appréciable sur les avions de cette catégorie. Malheureusement, si au sol la visibilité latérale et arrière sont très bonnes, on ne peut en dire autant, de la visibilité avant le tableau de bord monte trop haut et le capotage moteur obstrue l'horizon. Si donc cet avion se manie facilement au sol, il exige de rouler faisant des S si l'on veut compenser l'angle mort dans la visibilité avant.

Me voici en position de décollage avec les volets sortis à moitié, on m'a averti que le couple hélicoïdal n'est pas négligeable. Je pousse donc les gaz progressivement et le AS. 57 part très correctement devant lui, réclamant seulement me faible impulsion sur le palonniers

Si cet avion avait un 65 ch, je dirais que sa course au décollage très raisonnable mais pour 90 ch, je pense qu'elle devrait être moindre. Elle n'a pourtant rien d'abusive, d'autant que nous ne disposons pas d'une piste en ciment. Nous quittons le sol à 90 km/h, au badin et immédiatement après le décollage une légère rafale m'a avoir une petite réaction aux ailerons, ce qui me permet de remarquer aussitôt un certain retard dans l'efficacité de ceux-ci. C'est le point sur lequel je me promets de revenir en vol. Pour le moment, je ramène les gaz afin d'avoir 2.100 t/mn. au badin et le variomètre se stabilise entre 3.50 m et 4 m./s. volets rentrés. Cette vitesse ascensionnelle est satisfaisante pour un biplace de 90 ch.

Ayant atteint l'altitude de 400 mètres, je ramène le régime à 2.000 t/mn. Au bout d'un petit moment, le badin se stabilise à un peu plus de 160 km/h., mais d'après quelques vitesses enregistrées par d'autres pilotes lors de voyages, il semble qu'à ces vitesses le badin soit sensiblement en retard et que l'on peut attribuer au Starck une vitesse de croisière de l'ordre de 190 km/h, à 2.000 m.

En étudiant quelques configurations de vol à des régimes variés je déplore l'absence de flettner pour compenser les différences d'assiette. Ensuite, je décide d'aborder les décrochages, le moteur à son régime de croisière de 2.000 tours, je cabre l'appareil jusqu'à l'amener à une position franchement cabrée, le badin tombe vite mais autour de 100 km/h, il est plus paresseux car le Stark 57 s'accroche bien en l'air. Finalement à 90 km/h., les commandes molles m'ayant prévenu que le décrochage était imminent, l'avion salue sèchement en tombant sans hésiter sur la droite tandis que l'aiguille du variomètre accuse une baisse sensible de 2 à 3 m/s. En donnant un coup de manche en avant et en abaissant l'aileron de l'aile tombante rentre dans l'ordre sans la moindre difficulté prouvant ainsi que l'avion n'est pas dangereux. Moteur réduit avec volets sortis, les caractéristiques de décrochage sont tout à fait comparables et se manifestent à 85 km/h. indiqués ; pourtant, cette fois, l'avion tombe à gauche.

Fort de cette expérience, je reprends le régime de croisière puis pique en virant pour entamer une série de lazy eight. Pendant la figure, je note que la bille est à surveiller car le dosage manche-palonnier n'est pas absolument régulier suivant les vitesses et les attitudes de l'avion en différents points de la figure, qui, du reste, permet de voir évoluer le badin entre 100 et 190 km /h. Ceci m'incite à quelques virages secs pour étudier la réponse aux ailerons, Effectivement, et comme je m'y attendais, je note un instant d'inertie au moment où, d'un coup sec, j'incline le manche. Sans prétendre faire figure de technicien ( ce que je ne suis pas !) je ne serais pas surpris que la position relative des ailerons et des fentes de bord d'attaque soit pour quelque chose dans cette anomalie...

Voilà un moment que je me promène dans le ciel clément de Rouen. Il est l'heure de revenir au bercail. Tour de piste réglementaire à 200 m. environ. Approche avec la moitié des volets sortis, étant donné que le vent est assez fort. Badin à 130, arrondi, je suis à un peu plus de 100 km./h., planant à quelques centimètres du sol. C'est trop vite, l'avion refuse le sol et finalement je me pose long. Mais l'avion ne court pas sur la piste et je n'ai pas à me servir des freins. Une approche à 115, et peut-être même à 110 doit être la bonne vitesse

De retour au parking, je coupe les contacts pour prendre quelques notes avant de repartir, cette fois. seul à bord.



Au décollage, je surveille l'efficacité des ailerons et remarque le même phénomène de retard qu'au cours de mon précédent envol. En montée, le badin indique un bon 4 m/s. et je grimpe ainsi qu'à six cents mètres avant, de reprendre une série de virages, de lazy-eight et de décrochages. En monoplace, l'absence de flettner se fait plus sentir qu'en biplace et il est impossible de relâcher le manche car l'avion se cabrerait. Décidé à étudier le Starck 57 en évolutions acrobatiques, je prends une vitesse de 180 km./h. et entame un tonneau barrique, je dis bien que j'entame. car, une fois sur le dos, je sens une insuffisance de gouvernes qui ne me permet pas de terminer correctement la figure. Déçu, mais non découragé, je répète la figure en amenant, cette fois, le nez nettement plus haut sur 1 horizon. Le résultat, est; meilleur, mais je suis encore

loin d'une figure satisfaisante. Suis-je dans un mauvais jour ? L'avion a-t-il un secret ? Je suis incapable de le dire et Je me promets de demander à Monique Gaillard, au retour, de refaire l'expérience un de ces jours pour me donner son opinion.

Je perds rapidement de l'altitude pour venir faire quelques passages devant les hangars, puis un rapide tour de piste me permet de me présenter à l'atterrissage à 110 km./h., cette fois je suis plus court, mais le Starck me donne la preuve qu'il est un bon planeur.

En rendant le F-BEAY à son propriétaire, je mets un terme à ma mission qui m'a permis de faire la connaissance d'un avion honnête par ses performances et par ses caractéristiques mais. qui, évidemment, ne représente pas le dernier cri du progrès.