

En vol, aux commandes du S.U.C. 11 G "Courlis"

Jacques NOETINGER

Aviation Magazine n°310 novembre 1960

Sept vols à bord du F-WEVZ m'ont permis de retrouver, rénové et rajeuni, un avion à qui je dois sans doute le plus grand nombre de bons souvenirs aéronautiques.

En effet, ayant totalisé à bord du S.U.C. 10 plus de 750 heures de vol, c'est avec cet avion que j'ai rempli un peu plus du quart de mon carnet de vol ! Un si fidèle ami n'est pas de ceux que l'on oublie facilement-

Pendant des années, j'ai défendu cette machine. Pendant des années, j'ai cherché à prouver ses qualités et ses avantages. Elle avait malheureusement un handicap terrible : son moteur. Celui-ci me valut une bonne dizaine d'atterrissages de fortune, il coûta la vie à quelques amis chers, il finit par faire interdire de vol cette cellule assez exceptionnelle.

Pourtant, un homme obstiné s'est décidé à relever le défi. Il a raisonné sagement, déclarant que cet appareil ne méritait pas la ferraille sous prétexte que son moteur était un échec. M. Itam s'est vu autorisé à substituer à ce propulseur, donnant péniblement 180 ch, un moteur Continental de 240 ch entraînant une hélice Hartzell « constant-speed ». Avec l'aide de techniciens qualifiés sous la direction de M. Gourdou, il a fait faire cette transformation et, aujourd'hui, le F-WEVZ entré au C.E.V. après avoir fait ses preuves entre les mains des pilotes Biaggi et Gomy. C'est à la veille de cette sanction des services officiels que m'a été accordée la faveur de faire quelques vols dont je voudrais ici parler.



Formule séduisante

Puisque les années ont passé, il est peut-être bon de rappeler que le S.U.C. 10 fut conçu par l'ingénieur Vinsonneau, aujourd'hui président de la S.E.R.E.B., qu'il fut construit à 135 exemplaires par la S.E.C.A.N., département aéronautique des usines Chausson, avec le concours industriel de la S.N.C.A.N. (devenue Nord Aviation).

Entièrement métallique, à aile haute et à train tricycle fixe, il offre une cabine spacieuse à visibilité totale du fait que le moteur est propulsif. L'empennage, pour cette dernière raison, se trouve à l'extrémité des deux poutres partant du plan central, comme le « Vampire » ou le « Noratlas ». Cette conception extrêmement

originale était séduisante; pourtant, trop en avance' sans doute sur la technique de l'époque, elle suscita la méfiance. On craignait, alors, qu'en cas d'accident le moteur ne vienne écraser la cabine et ses occupants. La suite devait prouver qu'aucun accident ne vint confirmer cette supposition. En effet, la robustesse de la construction dépasse de beaucoup tout ce que l'on a pu faire dans ce domaine. Le train en particulier semble avoir été calculé pour un avion de cinq tonnes au moins.

La qualité de la construction fut mise en évidence le jour où M. Itam, ayant acquis un lot d'environ 80 « Courlis » stockés depuis une bonne dizaine d'années dans des conditions assez rudimentaires, sortit au hasard un des appareils et le soumit au contrôle scrupuleux de Veritas. La cellule expertisée fut, sans modifications, reconnue en état de vol ! Voilà pour les garanties techniques qu'offre le .S.U.C. 10. Je ne parlerai pas de celles que l'on est en droit d'attendre du moteur Continental de 240 ch et de l'hélice Hartzell... Ce duo est trop connu pour que nous ayons à y revenir.

Quelques modifications de modernisations

Extérieurement, le F-WEVZ ressemble trait pour trait à ses aînés. Il est joliment peint en couleur claire avec une décoration linéaire sobre. Le capot moteur a dû être redessiné mais il faut bien avoir en mémoire l'ancien carénage pour apprécier la différence. L'hélice métallique, le cône d'hélice et le nouveau ventilateur sont évidemment d'un aspect nouveau.

Sur le bord d'attaque de l'aile gauche a été ajoutée une prise d'indicateur de décrochage, dont nous dirons plus loin l'utilité. C'est dans la cabine que l'on découvre d'autres nouveautés. La manette des gaz est maintenant micrométrique comme l'est du reste la manette d'hélice, située beaucoup plus bas, sous le panneau des instruments moteur. Ledit panneau ne pouvant, faute de place, recevoir l'indicateur de pression d'admission, ce cadran supplémentaire est ajouté sous le tableau de bord, à côté de la manette d'hélice.

Le compensateur de profondeur, qui était une solution assez archaïque, a été supprimé et remplacé par une commande de flettner. C'est là, dans le principe, une solution qui s'imposait mais qui doit être considérée, dans le présent, comme provisoire au point de vue pratique. Une amélioration de cette manette est prévue.

Pour la mise en marche, une booster-pump électrique a été ajoutée. Enfin, une lampe sur le tableau de bord jouera, lorsqu'elle sera branchée, le rôle d'avertisseur de décrochage. Je ne m'étendrai point sur le panneau des instruments moteur, placé à titre provisoire, pour le besoin des essais, au-dessus du dossier de la banquette arrière.



Décollages confortables

Mon premier vol à bord du F-WEVZ eut lieu à Toussus, il fut un peu hâtif, un simple tour de piste. Il me permit cependant de constater l'étonnante amélioration obtenue pour le décollage. On sent une confortable accélération, le badin monte vite et la course au sol est bien réduite avant l'envol par rapport à celle des « Courlis » d'origine.

A Guyancourt, actuel port d'attache de l'appareil de M. Itam, je pris un peu plus en main l'avion. C'est alors que j'ai retrouvé les qualités qui, à l'origine, m'avaient fait apprécier le « Courlis ». Visibilité parfaite offerte aux passagers et ceci plus spécialement aux places avant. L'aile haute, très déportée à l'arrière, se laisse totalement ignorer en toutes configurations de vol. J'ai retrouvé : la douceur des ailerons et leur efficacité immédiate, la grande sensibilité du palonnier, la parfaite stabilité de l'appareil en ligne de vol, qualité appréciable au cours d'un voyage.

Certes, certaines imperfections n'ont pas disparu, et je citerai entre autres la timonerie du manche en profondeur et aux ailerons qui révèle certains moments de friction, mais des améliorations sont en cours. Ce n'est pas une gêne réelle mais on regrette cependant que cette timonerie ne soit pas en harmonie avec la douceur des gouvernes. Enfin, la conjugaison manche-palonnier demande, en évolutions, une petite adaptation, car la dérive, très sensible, tend à entraîner bien souvent la bille hors du centre où elle devrait se maintenir. Ce ne sont là que des détails que l'on oublie vite. Le vol suivant, consacré à la séance de photos, m'a obligé à voler en patrouille avec un Stampe. A 140 km/h. indiqués (et le badin donne des indications qui forcent la vitesse réelle d'environ 10 %), le S.U.C. 11 G reste parfaitement docile. Malgré un temps instable, Jacques Havard a pu, grâce à cela, travailler avec précision et nous donner de bonnes vues en vol.

Vitesse ascensionnelle

C'est à, Vittel, où l'appareil vint spécialement à mon intention malgré un temps exécrable, que j'ai pu faire encore quatre vols et approfondir le comportement de la machine. Piloté par Jacques Gomy, le F-WEVZ avait à son bord M. Itam, Mme Meyer et Lucien Thibault, mécanicien d'essais. Il avait mis, malgré les crochets imposés par les orages, 1 h. 32 pour couvrir les 295 km. Qui séparent en ligne droite Guyancourt de Vittel. Aussitôt arrivé, l'avion me fut confié. A chaque vol, tous les sièges étaient occupés. Pour le premier, même, j'avais à bord trois de mes filles et le jeune Daniel Huot, à qui j'avais promis un baptême de l'air. Si je note ici ce détail, c'est pour bien montrer la confiance totale que j'ai dans cet avion trop souvent et injustement qualifié de dangereux. Je ne joue pas à la légère avec la vie de autres !...

La piste était grasse, le décollage fut donc bien différent de ceux de Toussus et de Guyancourt, bien différent de ceux mesurés aux essais à pleine charge et qui permirent au F-WEVZ de quitter le sol en 168 mètres ! Pourtant, en soulageant la roulette avant de partir de 50 km/h j'ai toujours décollé en moins de 400 mètres. Quand le badin indique 115 km/h. (un vrai 105), l'avion s'envole. Aussitôt en l'air, on peut réduire hélice et moteur à 2.600 t/m. et 26 à l'admission, rentrer le premier cran des volets (utilisés pour l'envol) et, sous un angle fort cabré, l'appareil grimpe à 3,90 m/s. avec 150 km/h. au badin ! C'est autre chose qu'avec le moteur d'origine... Ce qui mérite aussi d'être souligné, c'est que la hantise du décollage au second régime, qui fut à l'origine de deux accidents graves, n'existe plus.

Atterrissages de précision

En vol, j'ai fait la gamme complète des évolutions classiques. Virages à faible moyenne et forte inclinaison, virages en montée, changements de pente, essais de lacets... autant de manœuvres auxquelles se prête le « Courlis » avec une docilité parfaite. En croisière, le régime de 2.400 t/m. avec 24 à l'admission donne une vitesse indiquée de 225 km/h. mais, plutôt que de retenir ce chiffre faussé par l'inexactitude du badin, je préfère donner la moyenne scrupuleusement contrôlée sur base et en déplacements par Jacques Gomy. Il garantit un vrai 204-208 km/h. de croisière à pleine charge et au ras du sol. Il est bon de rappeler que le « Courlis » d'origine n'atteignait pas 180 km/h. 25 km/h. au moins de plus, cela compte sur des étapes de 4 heures (avec marge de sécurité) que lui accorde la capacité de ses réservoirs (247 litres).

Etant donné l'appréciable braquage des volets d'atterrissage, l'approche est faite sous un angle très prononcé et, à pleine charge, la vitesse recommandée est de 140 km/h (v.i). Ces caractéristiques permettent de viser avec une parfaite exactitude le début de piste et de poser les roues à 100 km/h. indiqués. Le train tricycle robuste et les freins efficaces permettent un freinage immédiat et donc une très

courte distance de roulement. A Vittel, le sol lourd qui constituait un handicap au décollage m'a permis, sans utiliser les freins, de m'arrêter en moins de 150 mètres à chaque atterrissage.

Décrochages sans vices

Mon dernier vol en compagnie de Jacques Gomy et avec deux passagers sur les sièges arrière, m'a permis d'effectuer un certain nombre de décrochages. Sans volets et au régime de croisière, les gouvernes restent efficaces jusqu'à la fin. Un léger avertissement à la profondeur se manifeste juste avant l'abattée franche, mais non exagérée et parfaitement dans l'axe qui a lieu à 105 km/h. (vitesse indiquée). Il suffit alors de relâcher le manche et l'avion, sans quitter son axe, se rattrape de lui-même.

Au régime de croisière, et avec plein volets, pas d'avertissement, d'où l'utilité de l'avertisseur de décrochage. L'avion salue à 85 km/h. indiqués en partant légèrement en abattée sur la droite à 30° environ, mais la récupération est aussi aisée. Sans moteur et sans volet, il décroche dans l'axe à 10 km/h indiqués et avec volets à 95 indiqués. Tout ceci est sain et ne réserve aucun traquenard pour le pilote.

Une vraie camionnette volante

Bien entendu, la question qui se pose aujourd'hui vient immédiatement à l'esprit. Existe-t-il un débouché en ce moment pour le « Courlis » ? Je répondrai par l'affirmative. Non pas que je suppose cet avion compétitif avec les quadriplaces économiques et plus rapides que l'on produit aujourd'hui pour le tourisme. Il me semble, par contre, qu'aucun appareil ne peut offrir pour le travail aérien les avantages du S.U.C. 11 G. Le volume de sa cabine, l'accessibilité de cette cabine et ses aménagements possibles étant donné que les sièges sont amovibles, sa robustesse exceptionnelle, son aptitude à décoller et à atterrir court font du S.U.C. 11 G version 1960 une véritable camionnette de l'air» Qu'on l'utilise comme petit cargo, comme appareil sanitaire, comme avion de prise de vues aériennes (de l'avis des photographes il n'y a pas mieux) et même pour des petites liaisons, il est un avion rentable nécessitant le minimum de maintenance. Sans doute les frais d'études de modifications, l'adaptation d'un nouveau moteur justifieront son prix de vente, mais étant donné que celui-ci se situera dans la moyenne des prix de vente des quadriplaces français existants, cet avion ne manquera pas de retenir l'attention d'utilisateurs. A ceux-ci je n'hésiterai pas à dire : c'est une occasion à ne pas laisser échapper.