

N° 579 — 15 Fr.
5 A O U T 1946

Revue hebdomadaire provisoirement bi-mensuelle
71, Champs-Élysées, PARIS-8^e

L'air



DANS CE NUMÉRO :

VOI A BORD DU SUC 10



L E SUC 10, dont L'Air présentait une étude détaillée dans son n° 577, continue avec succès ses vols d'essais. Nous avons pu profiter de l'un de ceux-ci pour juger cette fois l'appareil en plein ciel.

C'est à Villacoublay que se trouve actuellement le Courlis. Là, dans un grand hangar métallique, il voisine avec des Dewoitine 520 que l'on vérifie, remonte et transforme même quelquefois en biplaces pour l'entraînement, avec des JU 52 et quelques autres types d'appareils. Mais l'avion qui nous intéresse est là partiellement démonté, une équipe de mécaniciens actifs l'auscultent sans relâche, vérifient chaque pièce tandis que les techniciens, installés au fond du hangar sur une table rudimentaire, font des calculs, dressent des statistiques et des tableaux graphiques. Entre chaque vol, ce même travail obscur mais combien précieux se répète. Toute une équipe soigne ce « fils unique » avec un soin jaloux car elle a conscience que du travail qu'elle fait aujourd'hui dépendra le succès de la série qui demain prendra son essor.

Mais voici l'avion prêt ; le pilote Testot-Ferry, son impeccable cigarette aux lèvres, est au poste de pilotage ; nous sommes deux passagers et tous trois équipés de parachutes. Le moteur est déjà en route et si nous avons omis de le signaler plus tôt, c'est que le SUC offre la grosse particularité d'être accessible aussi bien moteur en marche que moteur arrêté. Quel avantage de ne pas subir le soufflé de l'hélice quand on monte à bord ; les beaux chapeaux de paille des élégantes passagères ne s'envoleront plus et les portes ne risqueront plus de pincer un doigt égaré, en se plaquant brusquement...

Ce premier point est un avantage indéniable, mais ce n'est pas le seul... Facile d'accès, la cabine l'est aussi parce qu'elle est horizontale et très « basse sur pattes » : plus besoin d'échelle, plus de risque de glisser en montant sur une aile basse. Les sièges sont confortables, on y est très au large ; la visibilité ne peut être mieux comparée qu'à celle obtenue à bord d'une voiture bien dégagée.

Du reste, au sol, le SUC est une véritable limousine et c'est à 70 kilomètres à l'heure que nous couvrons les quelque trois kilomètres qui nous séparent de la piste d'envol. Le terrain est semé d'embûches, les pistes de roulement sont encore bien défoncées

et les voitures qui essaient de nous suivre bondissent et retombent lourdement. Notre avion, lui, au contraire, prouve son admirable suspension et avale sans mot dire bosses et trous.

Voici le décollage, le moteur ronfle, mais là encore l'avantage du moteur arrière est frappant. On peut facilement converser, le bruit certes n'est pas négligeable, mais la voix le couvre et je sais bien peu de monoteurs dont on puisse en dire autant. Le SUC 10 doit être équipé de radio et on doit même remplacer les écouteurs par un petit haut-parleur ; ainsi suivra-t-on, au radio-compass, sa route en écoutant quelque air de musique. Voilà bien le progrès...

L'appareil est très stable en vol et bien qu'il ne soit pas pourvu de flettners réglables en vol, on peut facilement lâcher les commandes : il suit toujours imperturbablement son cap.

Ses évolutions sont souples et permettent une grande précision de pilotage.

Très rapidement, on oublierait que l'on se trouve en avion, si par les larges fenêtres, on ne voyait défiler le magnifique paysage qu'offre toujours notre planète... quand on la voit du ciel.

Notre pilote nous promène, effectue virage sur virage, l'avion glisse littéralement dans ce ciel limpide pour lequel il semble fait. Le Courlis est dans son élément, et le passager ne peut qu'éprouver une immense confiance dans cet oiseau hospitalier qui, avec une douceur délicate, le berce sans le secouer. Les ailes placées audessus et derrière lui ne bornent pas l'horizon, et l'on se croirait plus volontiers dans la nacelle d'un dirigeable qu'à bord d'un avion.

Se croirait-on à bord d'un prototype ?

Non ! Car lorsque l'on parle d'un prototype, on pense souvent que c'est un avion qui n'est pas tout à fait au point et qui reste dans

le domaine de l'expérimentation. Le S.U.C. 10, ça n'est pas cela. On est plutôt surpris de songer que l'on est à bord que pour quelques minutes et l'on trouverait plus naturel de l'utiliser déjà pour faire de longs voyages, pour voir d'autres paysages, pour se poser sur une terre nouvelle.

Pourtant, pour l'instant, il s'agit d'étudier ce que donne le Courlis en vol.

Aux essais de pertes de vitesse, il n'est pas dangereux, point d'abattée brutale, il décroche aux environs de 65, 70 km/h. On imagine alors que l'atterrissage, grâce à cette qualité, grâce aux volets et grâce aux freins que permet d'utiliser énergiquement le train tricycle, soit court et permette au SUC, 10 d'utiliser des terrains de dimensions relativement restreintes.

Si nous n'avons pas parlé du moteur, c'est que celui-ci tourne avec une telle régularité qu'il semble accessoire... et pourtant, c'est là pour Mathis une belle consécration.

Tel est le prototype d'un avion qui, nous n'en pouvons pas douter, connaîtra en France un brillant succès et fera honneur, à l'étranger, à notre technique aéronautique.

Georges LEPINAY ... mon ami

G EORGES LEPINAY n'était pas un homme comme les autres ; il avait une personnalité trop marquée, une sensibilité trop aiguë, un sens artistique trop complet pour ne pas sortir de la masse. Il n'y avait là, de sa part, aucun snobisme, car il était trop discret pour qu'on pût le lui reprocher.

Lepinay avait peu d'amis, mais il savait donner à l'amitié une force toute particulière et l'on s'enrichissait à son contact. Il ne savait pas dessiner, pourtant, lorsqu'il saisissait un crayon, il était capable d'exprimer les vœux surréalistes de ses rêves immatériels un peu à la manière de Cocteau...

Tout cela, du reste, amène normalement à ce sens de l'humour aigu qui lui était propre. Cet humour n'était jamais facile ou grivois, j'imagine plutôt qu'il était pour lui un moyen discret de donner libre cours à sa très fine intelligence et à sa puissance d'observation.

Mais Georges Lepinay était aussi et surtout un pilote... Reçu à l'École Supérieure d'Aéronautique, une carrière pleine d'avenir s'ouvrait devant lui quand éclata la guerre ; il abandonne alors ses études où déjà il s'était fait remarquer pour s'engager dans l'Armée de l'Air. Breveté pilote, il est transformé sur divers appareils, mais l'armistice est signé et il faut une fois de plus changer de voie. Lepinay se remet au travail. Les Américains débarquent en Afrique du Nord... il décide de passer en Espagne. Là, pendant de longs mois, il connaît les prisons et Miranda, mais il reste au-dessus de ces vicissitudes jusqu'au jour où il débarque, lui aussi, à Casablanca et retrouve son uniforme d'aspirant. Désigné pour partir en Amérique, il vit au contact des futurs élèves pilotes, jamais il ne fait état de son expérience aéronautique ; il ne porte pas même son macaron de pilote. « Se vanter » est un terme qui jure lorsqu'on parle de Lepinay ; il tient à rester dans l'ombre et tandis qu'il attend le départ, il travaille l'anglais, langue dans laquelle il excelle pourtant déjà.



En Amérique, il sort très rapidement du rang, parce qu'il a le sens de sa responsabilité de Français à l'étranger que, grâce à sa connaissance parfaite de la langue, il est en mesure d'assumer parfaitement. Ce respect de son uniforme, je n'ai jamais vu Lepinay le trahir.

Ensuite, comme pilote, il s'astreint, dès le début de son entraînement, à se plier à la sévère discipline américaine. Pour lui, plus que pour tout autre, cela représente un effort de volonté, car il lui faut maîtriser son caractère parfois fantasque et oublier ce qu'il a déjà appris en France pour rester assez souple. Mais il aime trop son métier pour ne pas réussir.

Petit à petit, il se détache de ses camarades ; ses moniteurs le remarquent bientôt, et on le considère comme le meilleur pilote de son détachement. Il connaît à fond son avion, il le pilote

scientifiquement sachant ce qu'il peut lui demander. Ses camarades n'hésitent pas à solliciter ses conseils.

Le jour du brevet arrive. Une coutume veut, qu'en Amérique, le nouveau promu fasse épingle ses ailes par un parent ou une fiancée. Pour un Français, le problème se complique, mais Lepinay, ayant horreur de toute démonstration, préférerait une fois de plus, passer inaperçu et se « décorer » lui-même, sans histoire. Pourtant, une vieille fille américaine très cultivée et amoureuse de la France, qui a eu l'occasion de découvrir notre ami lui demande la faveur d'accomplir ce rite. Avec simplicité, il l'accepte et reçoit l'accolade. Une fois de plus, le sens du devoir et la sensibilité l'ont emporté sur l'égoïsme... Ainsi, il recevait un peu l'hommage de cette Amérique qu'il admirait infiniment tout en laissant cette brave femme approcher un peu plus la France.

En quittant les Etats-Unis, il y laisse beaucoup d'amis et un souvenir impérissable. Transformé ensuite à Meknès, il se fait immédiatement remarquer et, aujourd'hui encore, on considère qu'il fut un des meilleurs pilotes passés par l'École. En escadrille, il arrive trop tard pour prendre part au combat, et c'est sa plus grosse déception, mais là, encore, il travaille et s'impose à tous par sa science du vol.

Voilà ce que fut la vie de Georges Lepinay, pilote exceptionnel, Français digne de ce nom, ambassadeur de choix, amoureux de son métier et pour qui le ciel était un idéal dont on doit se rendre digne. Il s'en est rendu digne...

Sa mort, elle, fut stupide ; en ramenant un Buckler de récupération allemande, il perdit une aile en plein vol. Une fois de plus, un avion insuffisamment révisé cause la mort d'un pilote de grande classe à qui le plus bel avenir était permis...

Mais Lepinay est mort en pilotant, c'était là son plus cher désir et c'est ce qui console tous ceux, famille et amis, qui le pleurent aujourd'hui.

J. NOETINGER.