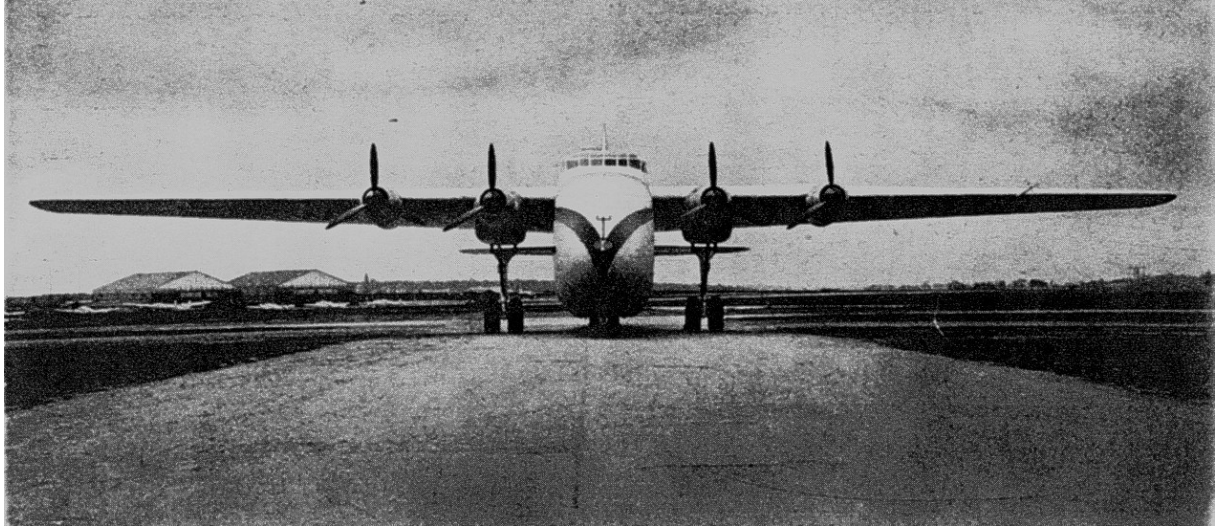


L'HISTOIRE DU CORMORAN



Malgré le rôle de l'aviation pendant la seconde guerre mondiale, la période qui suit n'apparaît guère comme une période faste pour l'aviation militaire : bases aériennes détruites, avions anciens, allemands ou fournis par les alliés dont l'entretien s'avère difficile... et des pouvoirs publics dont les préoccupations les plus urgentes ne portent pas sur le sort des armées quelles qu'elles soient. Au sein même de la Défense Nationale s'élève une opposition sur le rôle et l'emploi de l'aviation : l'armée de l'Air voulant tirer tous les enseignements issus de la guerre sur la maîtrise du ciel, le général Juin restant partisan d'une aviation, simple appui des forces terrestres.

Si l'industrie aéronautique proprement dite, en partie nationalisée en 1936-1937, sort de la guerre relativement épargnée par les bombardements, les bureaux d'études dont les équipes d'ingénieurs ont été dispersées ou réquisitionnées par les allemands, ont un retard technologique certain par rapport aux laboratoires étrangers notamment dans le domaine de la propulsion. La Direction Technique et Industrielle (DTI) qui veut rattraper le temps perdu, a une vision ambitieuse des besoins aériens. Mais pour les gouvernants, le souci est d'abord de fournir du travail à des effectifs en surnombre. On décide donc, dès janvier 1945, de continuer les fabrications engagées depuis la Libération tout en relançant la recherche aéronautique et en favorisant les prototypes des sociétés nationales.

C'est à la fin de 1945 que le général Juin, chef d'État-major de la Défense Nationale, demande la fabrication d'un avion de transport entièrement français pour la division aéroportée qu'il veut constituer, avion dont on souhaite, très vite, qu'il soit également utilisable pour le transport civil.

Deux projets français d'avion-cargo sont alors à l'étude : l'un par les Ateliers Louis Bréguet, l'autre par la Société Nationale de Construction Aéronautique du Centre (SNCAC, société nationalisée en 1937 par réunion des sociétés Farman et Hanriot qui deviendra en 1947, renforcée par les Ateliers Aéronautiques du Centre, l'Aérocentre).

La naissance du « Cormoran » NC 211

1. La décision politique

En décembre 1945, le chef d'état-major de l'armée de l'Air, le général Valin, donne son accord par lettre à la DTI pour la commande du prototype « Cormoran ». Courant 1946, des représentants de l'État-Major et du Service Technique Aéronautique définissent les caractéristiques de l'avion qui sont aussitôt notifiées à la SNCAC.

Le général Bouscat qui remplace le général Valin le 28 février 1946, fait étudier en détail les besoins de la division aéroportée. Ceux-ci s'élèveraient à 160 « Cormoran » plus les avions de réserve. Charles Tillon, alors ministre de l'Armement, désireux d'établir au plus vite le plan de charge de ses usines, pose la question de la commande des « Cormoran » au Conseil de la Défense Nationale qui se tient fin juillet 1946 : le principe du lancement de la fabrication du « Cormoran » est adopté alors même que le prototype n'est pas achevé et 20 appareils sont commandés.

Le général Gérardot succède au général Bouscat le 7 septembre 1946 et, sans réelle nécessité, confirme par lettre à la DTI les commandes antérieures. En janvier 1947, monsieur Le Troquer, ministre de la Défense Nationale, au cours d'une réunion avec tous les chefs d'état-major des armées et les directeurs techniques ne modifie en rien les décisions précédentes.

Au mois d'avril, le général Piollet, nouveau chef d'état-major depuis le 15 février 1947, demande au Conseil du Matériel de réduire à 75 le nombre de « Cormoran » prévus et ceux commandés à 10, afin de pouvoir commander aussi un bi-moteur de transport.

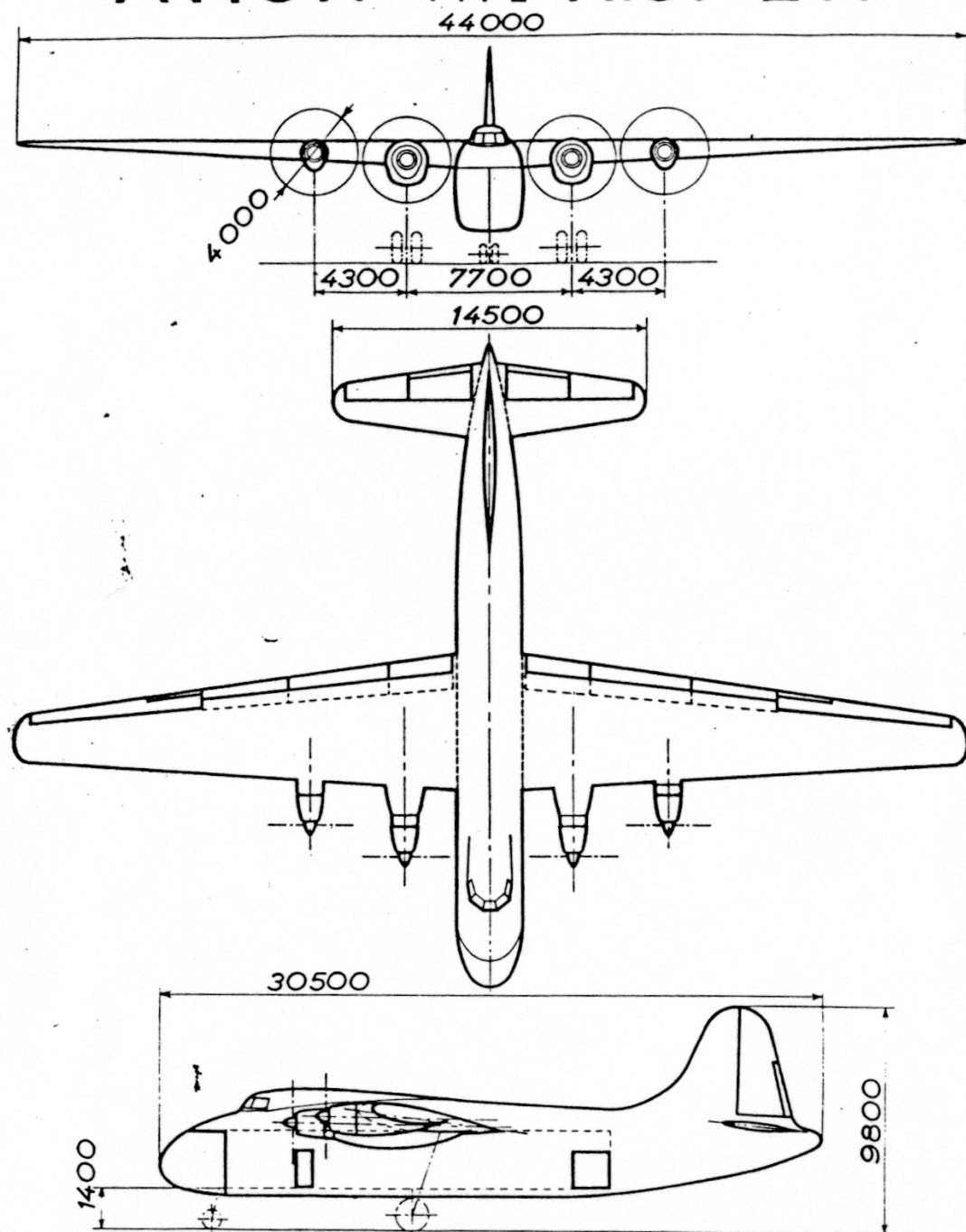
La loi du 14 août 1947, approuvant le programme du matériel, inclut bien la commande du « Cormoran ». Enfin, un nouveau Conseil du Matériel se réunit en février 1948 et sur la demande du général Lechères, successeur du général Piollet depuis de 1^{er} février, la commande des « Cormorans » est portée à 105 appareils à terme.

Il y a donc, entre la fin de 1945 et le début de 1948, une volonté gouvernementale confirmée à plusieurs reprises pour donner naissance à l'avion-cargo NC 211 « Cormoran » dont le prototype semble satisfaire toutes les exigences requises.

2. Projets et construction du « Cormoran »

Le bureau d'études de la SNCAC avait été reconstitué à la fin de la guerre avec l'apport de dessinateurs des Ateliers Aéronautiques, ex-Société Anonyme des Usines Farman. Il se penchait depuis le début de 1945, sans programme précis, sur la conception d'un gros avion de fret. Plusieurs versions avaient été envisagées, du bimoteur à l'hexamoteur. Un premier avant-projet (NC 210), quadrimoteur de 60 tonnes au décollage pour une charge marchande de 17 tonnes, avait été élaboré autour du moteur SNECMA (ex-Gnôme-Rhône) 18R de 2150 ch au décollage. Ce moteur, conçu au début de la guerre et dont les recherches s'étaient poursuivies clandestinement à Limoges, avait été présenté au public le 12 avril 1945 dans le hall Renault des Champs-Élysées. Ce propulseur sera délaissé comme la plupart des moteurs de grosse puissance de cette époque.

AVION TYPE N.C. 211



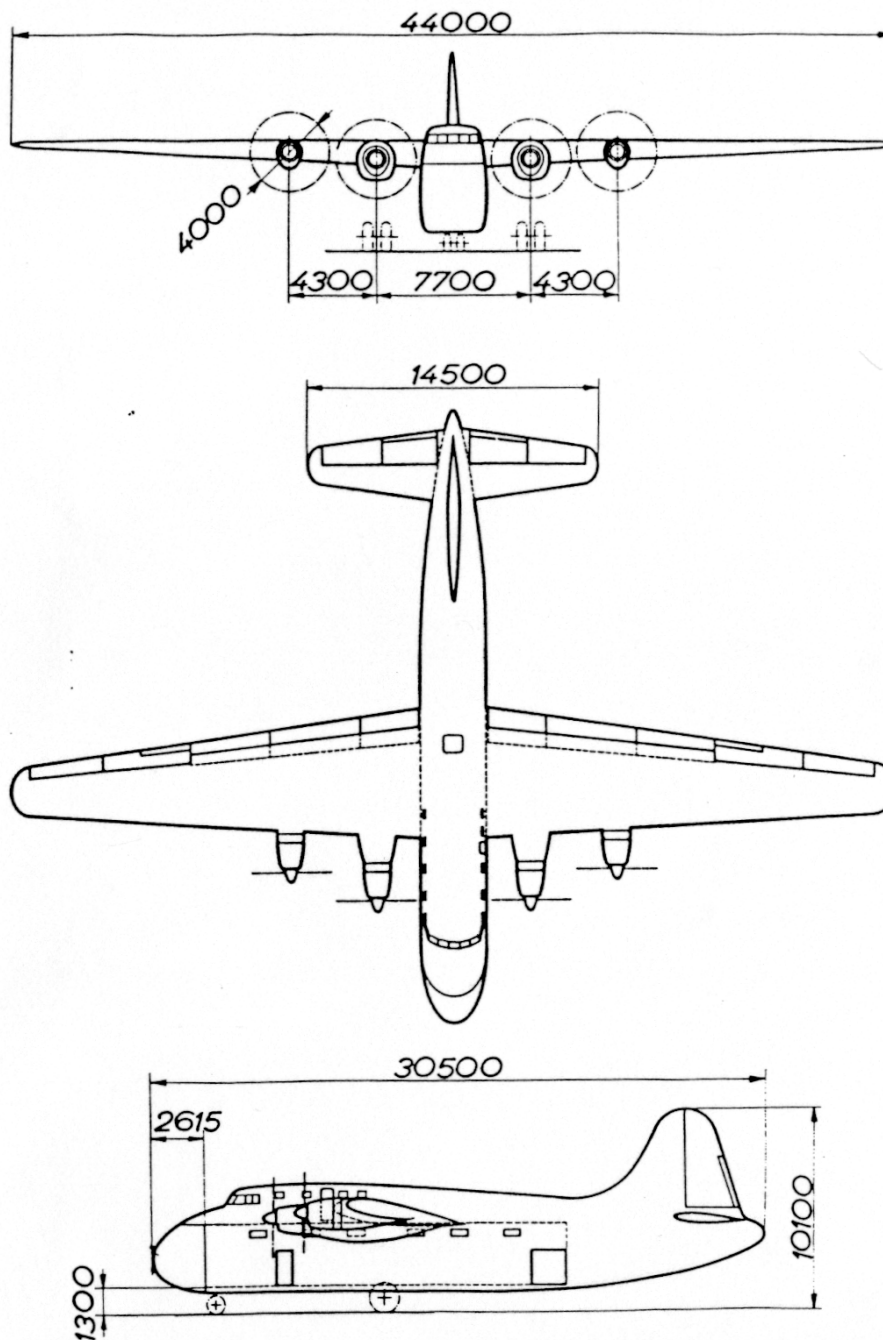
$P = 40.900 \text{ kg.}$
 $S = 200 \text{ m}^2$
 $S_H = 40 \text{ m}^2$
 $S_V = 20 \text{ m}^2$

$Wd = 6.360 \text{ cv}$
 $\frac{P}{S} = 204,5 \text{ kg/m}^2$
 $\frac{P}{Wd} = 6,44 \text{ kg/cv}$

Dimensions de la soule
 Longueur = 17,600m
 Largeur = 2,700m
 Hauteur = 2,700m
 Volume = 126 m³

Prototype « Cormoran », étude mars 1946

AVION TYPE N.C. 211

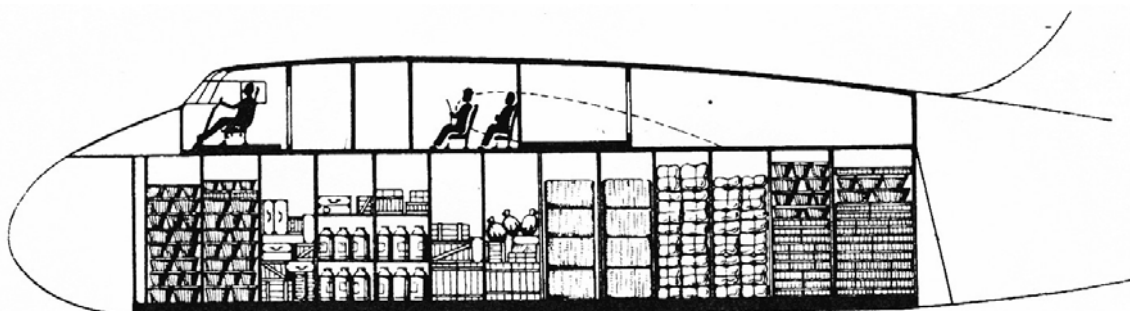


$P = 40000 \text{ kg}$	$Wd = 6400 \text{ cv}$	<i>Dimensions de la soute</i>
$S = 200 \text{ m}^2$	$\frac{P}{S} = 200 \text{ kg/m}^2$	Longueur = 18100 m
$S_H = 40 \text{ m}^2$	$\frac{P}{Wd} = 6.25 \text{ kg/cv}$	Largeur = 2700 m
$S_V = 20 \text{ m}^2$		Hauteur = 3.100 m
		Volume = 150 m ³

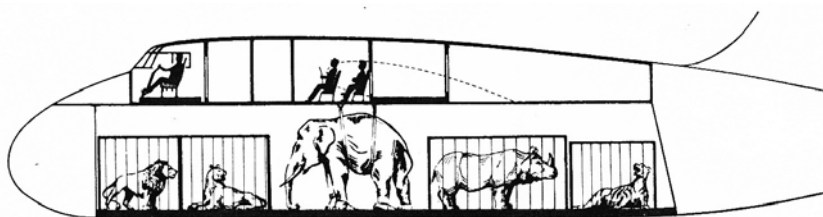
Prototype « Cormoran », étude mai 1946

Le NC 210 est abandonné au profit d'un autre quadrimoteur moins puissant, équipé de SNECMA 14R de 1600 ch mais dont la soute est sensiblement agrandie pour répondre aux désirs formulés en 1946. Le fuselage de ce nouvel avion, le NC 211 « Cormoran » est réalisé par les ateliers de Boulogne-Billancourt. Le 15 novembre 1946, il est exposé à côté du Bréguet 761 au Grand Palais pour le XVII^e Salon de l'Aéronautique. La taille du « Cormoran » est si surprenante que nombreux sont les visiteurs qui pensent être en présence d'une maquette futuriste : la soute de 150 m³ mesure 18,10 m de long, 2,70 m de large et 3,10 m de haut.

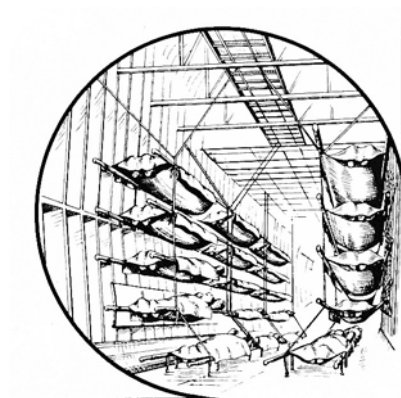
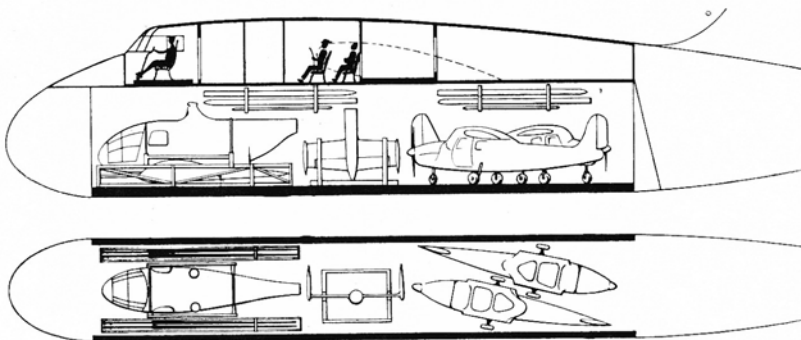
Le NC 211, de 40 à 42 tonnes au décollage pour 12 à 18 tonnes de fret selon les versions est un avion de construction simple et robuste. La soute, qualifiée par ses auteurs de « véritable wagon volant » est capable d'emporter tout ce qui peut l'être par mer ou par terre.

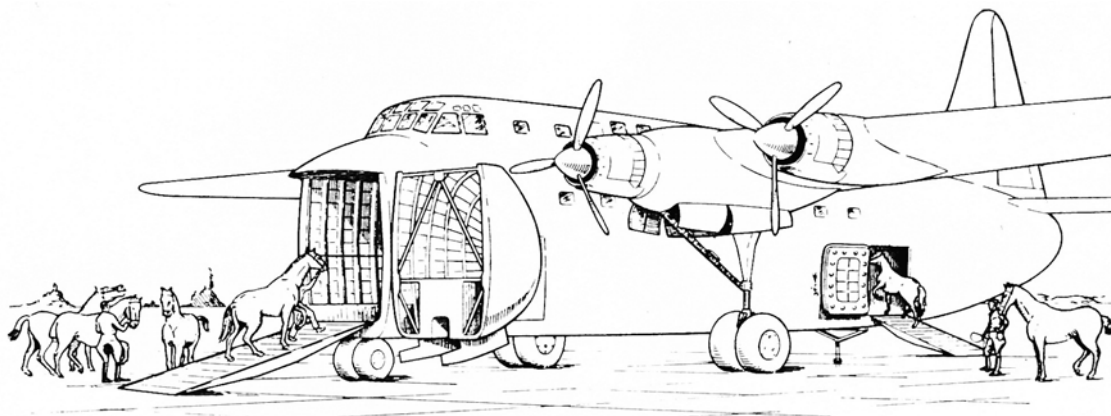


Sa grande section rectangulaire peut être compartimentée selon les marchandises embarquées. Le « Cormoran » est apte à transporter aussi bien des troupes, des malades ou des blessés que des animaux, des voitures, des tracteurs, des camions, des hélicoptères...

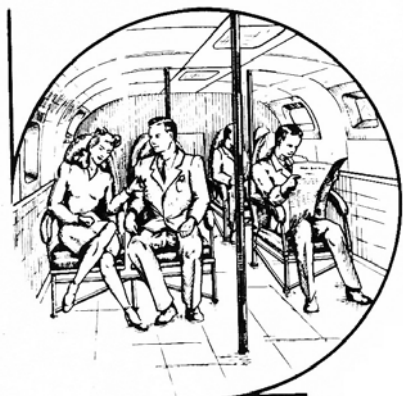


Il peut larguer des charges par une trappe aménagée dans le plancher et remorquer un planeur de transport.





Le chargement s'effectue à l'arrière, par deux portes latérales face à face et à l'avant, par une large ouverture grâce au pivotement du nez de l'avion sur le côté de l'appareil. L'embarquement des marchandises est facilité par des rampes d'accès à l'avant et sur les côtés, par deux treuilles électriques permettant de haler les charges les plus lourdes, par deux rails longitudinaux fixés au plafond de la soute avec chacun deux palans électriques et deux rails transversaux débordant des portes latérales avec également un palan. Le tout est rapidement escamotable dans le fuselage.



Au-dessus de la soute se situent la cabine de pilotage qui comporte quatre postes (un pilote principal, un second pilote, un navigateur-radio et un mécanicien), une cabine pour sept passagers avec le confort d'un lavabo et de toilettes et une soute à bagages de 12 m³. Le « Cormoran » a théoriquement une autonomie de 1000 à 2000 km selon la charge embarquée. La vitesse de croisière prévue sur 1000 km est de 288 km/h à 3000 m d'altitude.

Entre le moment où le fuselage du prototype NC 211-001 « Cormoran » fut présenté au XVII^e Salon Aéronautique et celui du premier essai en vol, plus de dix-huit mois vont s'écouler notamment en raison d'un problème sur les jambes de l'atterrissage principal. L'avion est monté et terminé à Toussus-le-Noble par le personnel du hangar Farman (dénommé « le Mérantais » par les Anciens) sous la direction de monsieur Lucien Coupet. Il est peint en bleu pâle avec une bande plus sombre partant du nez pour s'effacer derrière les ailes et est décoré à l'avant d'une tête de cormoran.



Parmi les membres de l'équipe qui s'occupe du « Cormoran » se trouve monsieur Roger Mouton, hydraulicien à qui nous laisserons la parole pour relater le premier essai en vol du prototype NC 211-001, le 20 juillet 1948.

Toussus-le-Noble NC211-001 « Cormoran ». De gauche à droite : R.Gangneron, C.Robert, R.Mouton, sur ses épaules G.Artaz, un représentant de Billancourt, H.Le Deuf

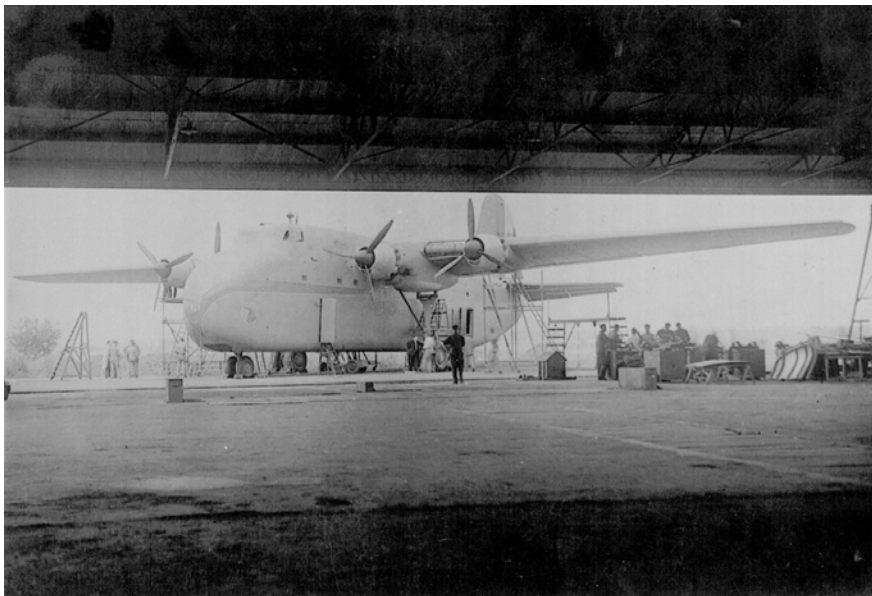
Les essais en vol des prototypes

1. L'accident du NC 211-001 « Cormoran »

Le 20 juillet 1948, l'avion effectue son premier essai avec un équipage composé de :

- Louis Bertrand, pilote d'essai, plus de 4000 heures de vol,
- Abel Nicolle, ingénieur des essais en vol,
- Robert Facomprez, officier radio-navigant, médaille militaire,
- Maurice Itasse, mécanicien navigant, 525 heures de vol,
- Marcel Constum, mécanicien navigant d'essais, plus de 3000 heures de vol, chevalier de la Légion d'Honneur.

Monsieur Mouton : « *Le jour du vol, il faisait beau. Tout le monde était sur les dents pour les derniers contrôles et la préparation de l'avion. Chacun avait sa partie à vérifier, après quoi, on a signé le livre présenté par monsieur Coupet. »*



Toussus-le-Noble, préparation du 1^{er} vol devant le « Mérantais » le 20.07.1948

« Le personnel navigant se prépare et monte à bord. C'est la mise en route des moteurs et le départ pour la piste. Le décollage se fait face à l'est en direction du Trou Salé. Tout va bien. Le NC211-001 fait un passage et part sur Villacoublay. Nous le regardons s'éloigner... »



« Le personnel prévu pour Villacoublay dont je fais partie prend son outillage et Marcel Peter, le chauffeur, nous emmène là-bas. Messieurs Coupet et Lebourg, le chef de piste, suivent avec leur voiture.

Arrivés à l'entrée du terrain de Villacoublay, on voyait des gens qui parlaient entre eux. Ils nous font savoir que l'avion est tombé dans les bois à l'approche du terrain. Nous voilà partis à la recherche... On rejoint les pompiers et la police. Désastre ! L'avion a basculé sur la cabine de pilotage dans les arbres mais il n'a pas pris feu. Les ambulances de la base arrivent, malheureusement les cinq navigants étaient morts. Les obsèques ont eu lieu à la cathédrale Saint-Louis de Versailles et moi, j'ai accompagné mon ami Constum au cimetière du Grand Chesnay. »



Obsèques à la cathédrale Saint-Louis de Versailles

L'équipage fut cité à l'ordre de la Nation. L.Bertrand, A.Nicolle, M.Itasse ont été nommés chevaliers de la Légion d'Honneur à titre posthume en septembre 1948.

2. Les essais du NC 211-002 « Cormoran »

La commission d'enquête composée de l'ingénieur général Blondel, des ingénieurs Vanner, Bados et de Lagarde, du colonel Housset et du lieutenant-colonel Accart exclut les hypothèses de fausse manœuvre de la part d'un équipage très qualifié, de sabotage ou encore l'éventualité d'un déplacement des 1500 kg de lest qui auraient déséquilibré l'appareil. Elle conclut provisoirement à une sortie intempestive des volets ayant entraîné le piqué fatal. Comme le soulignait monsieur Coupet en 1949¹, le fonctionnement des volets du 001 aurait dû être mis au point par paliers comme il était prévu car les études en soufflerie, qui avaient été faites sur une maquette réduite, ne pouvaient reproduire exactement les conditions en vol. Mais l'accident, *« c'est le risque des essais de prototypes et surtout du premier vol »*.

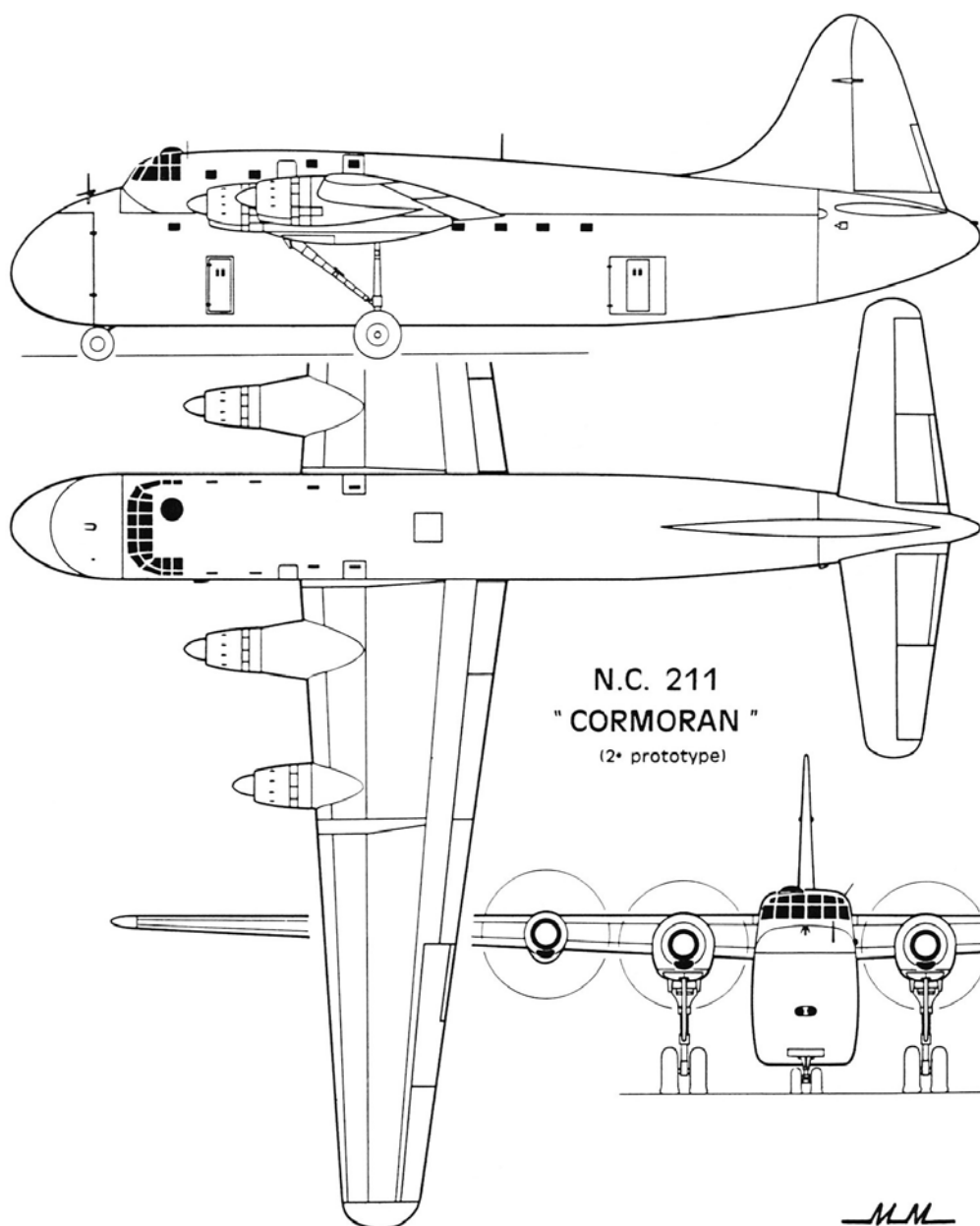
La construction de plusieurs appareils avait été entreprise parallèlement à celle du prototype : trois à Billancourt et sept à Bourges. Le fuselage n°1 quitte Billancourt le 18 décembre 1948 pour Villacoublay afin de donner naissance au prototype NC 211-002.

¹ Les Ailes du 09.07.1949

Monsieur Roger Mouton nous dit alors :

« Il fallait maintenant trouver l'anomalie du premier avion. Le bureau d'études et nous-mêmes avons fait des recherches dans les débris de l'appareil accidenté et nous avons été amenés à faire des modifications. »

Celles-ci concernent la dérive dont le sommet de semi-circulaire devient elliptique, le tube de Pitot qui quitte le nez pour l'aile gauche, la verrière de la cabine de pilotage plus importante et l'ajout d'un astrodôme au-dessus.



« Le Cormoran 002 fut monté à Villacoublay au hangar IX CEV. À Toussus, on manquait de place. Il aurait fallu le monter en partie dehors car la dérive se trouvait à environ quinze mètres du sol et le hangar « Mérantais » n'était pas assez haut pour l'abriter. »

AÉROCLUB DE TOUSSUS LE NOBLE

LC/GW

ORGANISATION POUR LE 1er VOL DE L'AVION N.C. 211 "Cormoran"

Feuille de responsabilités

Responsables :

- Responsable de l'ensemble des conditions du 1er vol	Pilote DELLYS Chef de bord
- Vérification mise au point, installation, instruments de contrôle de vol, de navigation, équipement d'essais	Ingénieur d'essais YVETOT
- Vérification des groupes moto-propulseurs. Commandes instruments de contrôle, des moteurs et mélanges - quantités d'essence et d'huile prévues pour le vol	1er Mécanicien GUIGNARD
- Vérification de la charge d'essai, de son arrimage, de la fermeture des portes de fuselage. Accès facile à l'empennage et aux hublots de surveillance, vérification des blocages de gouvernes	2ème Mécanicien BOUTHONNET
- Vérification de la radio au pilote, et du téléphone de bord	Radio d'essai MUSELLI
- Vérification de l'équipement électrique	Electricien NAVETTE
- Vérification du circuit hydraulique - étanchéité pression des accus, plein des bâches, fonctionnement	Metteur au point MANIGLIER
- Vérification de l'ensemble du train d'atterrissage, freins, commande des roues AV, réglage des amortisseurs, état et gonflement des pneumatiques Vérification de montage et de fonctionnement des volets de courbure	Metteur au point FOUTON
- Vérification des gouvernes, montage correct ensemble commandes	Chef d'équipe DROUET

Avant le 1er vol, chaque responsable devra indiquer que son travail est fait, signer au dessous de son nom (sur deux feuilles, une remise à M. DELLYS, l'autre à M. COUPET).

TOUSSUS LE NOBLE, le 29 MARS 1949

L. COUPET



Villacoublay, le 9 avril 1949, le pilote d'essai Claude Dellys (en blanc) fait un signe amical au personnel avant de monter à bord du NC

Le NC211-002 « Cormoran », entièrement peint en gris métallisé, fit son premier essai de roulement le 31 mars 1949. Le 9 avril à 10 heures, il décolle de Villacoublay pour Brétigny. Aux commandes se trouve le pilote d'essai Claude Dellys, accompagné de l'ingénieur d'essai Yvetot et des mécaniciens Bouthonnet et Guignard.



Villacoublay, 1^{er} décollage du NC 211-002 le 9 avril 1949

Escorté par un NC 702 « Martinet », un Morane Saulnier 502, un NC 840 et un NC 856, le NC 211-002 « Cormoran » vole pendant une heure au cours de laquelle Claude Dellys effectue une simulation d'atterrissage avant de se poser, sans incident, à Brétigny.

Du 29 avril au 15 mai 1949, un nouveau Salon de l'Aéronautique se tient à Orly. Le « Cormoran » y est présenté aux côtés du Bréguet « Deux Ponts », du SE 1010 et du SE 2010 « Armagnac ». Au sol, le public peut visiter l'immense soute remplie d'une file de camions de 3,5 tonnes. Lors des démonstrations en vol, il peut constater la remarquable maniabilité de l'avion compte tenu de son tonnage. Pourtant la mise au point n'est pas achevée, vingt-sept essais soit trente heures de vol auront lieu du 9 avril au 26 juin 1949. Ils seront malheureusement entachés par un nouvel accident mortel, fin mai, alors que l'avion effectue un essai de roulement à grande vitesse sur le terrain d'Orléans-Bricy. S'écartant de sa trajectoire, le « Cormoran » fauche et tue deux ouvriers polonais qui se trouvaient sur le bord de la piste.

Monsieur Mouton résume ainsi les premiers essais qui ont permis de trouver la cause de l'accident du 001 :

« Les vols d'essais commencent :

- *au 1^{er} vol, on bloque les volets intrados à 5° de sortie. Tout va bien.*
- *au 2^e vol, on bloque les volets à 10° et ça se passe bien aussi ;*
- *au 3^e essai, on les bloque à 15°, le vol s'est bien passé.*
- *au 4^e vol, on bloque les volets intrados à 20° et là, en faisant les essais de sortie de volets à environ 2000 m, l'avion commence à vouloir basculer vers l'avant.*
- *Arrêt des essais. Il fallait revoir la structure arrière , le plan fixe.*

Mais en août 1949, on fermait la SNCAC. Voilà l'histoire du Cormoran. »

La sobriété du récit laisse percer la déception d'un personnel qui s'était largement investi pour tenter d'effacer l'accident du 001. Malgré les interventions diverses en faveur de l'appareil et le déroulement normal des essais du second prototype, la décision politique fut l'abandon du « Cormoran ».

La fin du « Cormoran »

1. L'opposition du gouvernement

L'accident du NC 211-001 a eu lieu le 20 juillet 1948, événement tragique et retentissant à cause du nombre de victimes après une vingtaine de minutes au cours d'un premier vol. La commission d'enquête a rendu ses conclusions, un second prototype se construit pour continuer la mise au point.

Pourtant, avant même que ce second prototype soit terminé, le ministre de la Défense Nationale, monsieur Ramadier, condamne l'avion dans la séance du 15 mars 1949 de l'Assemblée Nationale consacrée aux crédits militaires. Au député Pierre Elain qui demande à ce qu'on prévoit la fabrication de vingt « Cormorans », Monsieur Ramadier répond : *« Je ne pense pas que ce soit rendre service, ni à la Nation, ni aux ouvriers, que de persévérer dans des fabrications qui ont échoué, lorsque la preuve de l'échec est établie. Il est arrivé que ceux qui avaient lancé le « Cormoran » avec une telle imprudence et une telle foi ont abouti à une catastrophe lors du premier vol. Et la preuve a été faite, dès ce premier vol, que le « Cormoran » ne pouvait pas voler. »* Il affirme ensuite qu'au cours des essais (alors que le NC 211-001 n'a volé qu'une fois), l'avion a été si alourdi que la charge de fret possible est insignifiante et qu'il est devenu ainsi inutilisable pour l'armée de l'Air même s'il était capable de voler. On décide néanmoins ce jour-là, de poursuivre la fabrication des dix appareils commandés jusqu'à la fin des essais du NC 211-002.

Quelques jours plus tard, à la fin du mois de mars, monsieur Christian Pineau, ministre des Travaux Publics, revient à la charge auprès des députés en déclarant que le « Cormoran » n'est pas plus utilisable par l'aviation civile. Son rayon d'action de 1000 km serait insuffisant et il ne serait pas possible d'amortir les frais d'exploitation d'un avion si important. Ainsi la condamnation est-elle totale : l'avion-cargo conçu en 1946 pour répondre à des besoins militaires et civils bien définis est devenu a priori en 1949, impropre aux deux usages selon les ministres concernés.

La question de la restructuration, une fois de plus, de l'industrie aéronautique pèse en fait sur les débats qui touchent au « Cormoran ». Le « Cormoran » serait à porter au passif d'une société nationale qui coûte cher et sur l'avenir de laquelle le gouvernement s'interroge. Monsieur Ramadier charge une commission composée du général Lechères, de l'amiral Nomy, du contrôleur général de l'aéronautique Héderer et de l'ingénieur général Mazer d'examiner la situation des avions NC 211 et leurs possibles emplois. Au tout début de juin, celle-ci conclut à l'arrêt de la construction du « Cormoran » et à la suspension des essais du prototype 002.

2. Les partisans du « Cormoran »

Ces déclarations soulèvent de violentes réactions tant dans le milieu aéronautique que parlementaire. On comprend difficilement et on admet mal qu'un avion conçu pour répondre à des besoins militaires identifiés mais également, avec prudence, pour des applications civiles soit si aisément rayé des programmes, présenté comme inutilisable alors que sa fabrication est lancée depuis trois ans.

Monsieur Robin, directeur du bureau d'études qui est à l'origine du « Cormoran » souligne que des commissions d'examen ont périodiquement suivi la conception de l'appareil qui a intégré toutes les remarques faites et que pendant deux ans, le projet a été plusieurs fois approuvé par des membres du gouvernement. Il rappelle que la cause de l'accident du NC 211-001 a été trouvée et que d'autres avions fameux (les « Forteresses Volantes ») ont connu de pareils déboires sans que cela ait nuit à leur avenir. En conséquence, il désire que s'applique la clause du contrat qui prévoit un délai de dix mois pour la mise au point avant la présentation de l'avion au Centre d'Essais en Vol (CEV).

Monsieur Coupet, directeur de l'aérodrome Farman à Toussus-le-Noble qui a surveillé le montage et dirige les essais du NC 211, présente dans un article de presse, avec beaucoup d'émotion et de passion, le travail de ses hommes, le risque accepté par les équipages d'essais pour parfaire les avions qu'on leur confie et le découragement, le gâchis humain et financier qu'entraîneraient l'arrêt du « Cormoran » et la disparition de la SNCAC. Il insiste sur le fait que le NC 211 « Cormoran » est alors le seul avion-cargo digne de ce nom, le qualifiant d'« avion-atelier » par excellence compte tenu de sa taille, capable de dépanner n'importe quel gros avion en panne dans des zones peu accessibles. *« Le « Cormoran » est devenu un prétexte de discussion et le jouet des partis politiques »* conclut-il. A la fin de sa vie, monsieur Coupet regrettait encore le NC 211 : *« l'avion n'était pas beau mais son gros fuselage avait son utilité, les moteurs SNECMA 14R n'étaient pas très puissants mais on aurait pu, comme on le fit par la suite sur le Bréguet, l'équiper de moteurs étrangers. »*

Monsieur Georges Houard, directeur et rédacteur en chef du journal « les Ailes » donne un large écho à la question du « Cormoran ». Il signe d'ailleurs plusieurs articles dans lesquels il s'attache plus à défendre l'aviation dans ses composantes militaire et industrielle que l'avion lui-même. Il dénonce les méfaits des nationalisations de 36-37 comme de 44-45, les erreurs de la reconversion (la SNCAC a fabriqué des tracteurs et des trolleys-bus) pour occuper une main d'œuvre pléthorique sans se soucier de la qualité des matériels produits ni de la perte des qualifications aéronautiques. Il fustige monsieur Ramadier qui s'apprête à sanctionner les responsables de l'armée de l'Air pour le « crime » qu'ils auraient commis en commandant le NC 211 : *« Il y aurait là une attaque nouvelle et inadmissible contre l'armée de l'Air qui ne l'a pas méritée. »* Monsieur Houard n'a jamais eu une sympathie particulière

pour le « Cormoran » mais l'avion réalisé, il lui semble que le CEV est le plus qualifié pour se prononcer sur son avenir. L'arrêt prématuré serait donc une erreur et un gaspillage.

AÉROCENTRE



SOCIÉTÉ NATIONALE -
DE CONSTRUCTIONS AÉRONAUTIQUES DU CENTRE

SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 250037500 FRANCS

SIÈGE SOCIAL & BUREAUX
12¹ AV. BOSQUET, PARIS 7^e
TÉLÉPH. INV. 40-91 & 40-99
BOULEVARD DE LA SEINE 272.037 R
N° 18 PRODUITS C.A.O. 123 SEINE

BUREAU D'ÉTUDES
167, RUE DE SILLY, BILLANCOURT
TEL. MOLITOR 35-35

DIRECTION DES ACHATS
11, R. PILLET WILL, PRO 4348, 46 07, 8133

USINES
BILLANCOURT, 167, RUE DE SILLY
TEL. MOLITOR 35-35

ISSY-LES-MOULINEAUX
50 B^e GALLIENI, TEL. MICHELET 34-60

BOURGES AÉROPORT, TEL. 14-92

COLOMBES (SEINE), TEL. CHAR. 30 70 & 72

CHATEAUX ROUX INDRÉ, TEL. 68

FOURCHAMBAULT (NIÈVRE), TEL. 8

TOUSSUS, AÉRODROME, TEL. MAN. 70-11

TÉLEGRAMMES
AÉROCENTRE-PARIS

Billancourt le 29 Août 1949

Monsieur Mouton Roger
10 rue de Montreuil
Traillès
(540)

RECOMMANDEE

BI/2.402

Monsieur

Comme vous le savez, la Société a été dissoute, par décision de l'Assemblée Générale des Actionnaires, réunie le 15 Juin 1949 et mise en état de liquidation amiable.

Par suite de ces circonstances, le Liquidateur se trouve contraint de vous licencier le *31 Août 1949* et le contrat de travail qui vous liait à la S.N.C.A.C. sera rompu définitivement à cette date.

Il a décidé de vous dispenser d'effectuer votre préavis et, afin de vous faciliter la recherche immédiate d'un emploi, votre certificat de travail sera tenu à votre disposition à partir du *31 Août 1949* au service du Personnel, où vous pourrez le retirer.

Votre règlement, ainsi que votre préavis et les indemnités de congédiement auxquelles vous pourriez prétendre, eu égard à votre ancienneté à notre Société, vous seront adressés par mandat: *préavis 1er septembre et solde 2^e septembre de septembre*

Veuillez agréer, *Monsieur*, nos salutations distinguées.

Le Chef du Personnel
Billancourt

Lettre de licenciement envoyée à monsieur Mouton après la dissolution de la SNCAC

Cette notion de gaspillage est récurrente chez tous les défenseurs de l'avion. A l'Assemblée Nationale, monsieur André-François Monteil démontre, chiffres à l'appui, le scandale que représenterait l'abandon du « Cormoran » et des dix appareils dont les approvisionnements et les pièces détachées sont déjà fabriquées et qu'il ne reste plus qu'à monter : un milliard et demi de francs ont été versés et le coût final serait du double.

Bien que la SNCAC soit mise en liquidation le 15 juin 1949, un député de Paris, monsieur Bonnier O'Cottureau, se rend à Villacoublay le 30 juin et visite l'appareil pour se faire une opinion personnelle. Puis, en compagnie des ingénieurs Robin et Riffard (directeur technique), de Lucien Coupet et de monsieur Brosse (chef de la production), il s'envole à bord du NC 211-002 piloté par Claude Dellys. Durant quarante minutes, à une altitude de 1500 mètres, le pilote lui donne un aperçu des capacités de vol du prototype. Monsieur Bonnier O'Cottureau est apparemment satisfait car il convient d'un second vol pour le 8 juillet, comptant amener plusieurs collègues de l'Assemblée Nationale.

Peu après, Claude Dellys effectue un nouveau vol pour six sénateurs (Messieurs Bousch, Pellenc, Plaut, le docteur Morel, Valette et Yver) avec le président directeur général de la SNCAC, monsieur Janès et l'ingénieur Robin. A l'atterrissage, on décide que d'autres sénateurs se joindront aux députés le 8 juillet. Or au même moment, monsieur Ramadier prononce l'interdiction de vol du NC 211-002 et place en position de stockage les autres « Cormoran » qui sont en cours de montage.

3. La retraite du « Cormoran »

C'est la fin définitive du « Cormoran » et de l'Aérocentre. Le 7 juillet, les employés de Billancourt reçoivent leur lettre de licenciement. Le 8 juillet, l'usine fermée est gardée par des CRS. Monsieur Mouton, pour sa part, recevra sa lettre de congé le 30 août 1949. Le « Cormoran » ne volera jamais plus. Démonté, son énorme fuselage, hérissé d'antennes, servira de bâtiment radio à Villacoublay pendant de longues années et comme l'écrit monsieur Gaillard² « *suscitera l'étonnement des curieux qui, passant sur la nationale voisine, jeteront un coup d'œil par-dessus le mur de briques de l'aérodrome* ». Fin 1949, la SNCAC est intégrée à Nord Aviation.

*
* *

Face à cet échec, certains ont reproché au gouvernement d'avoir passé une commande sur plans c'est à dire d'avoir entrepris une série d'avions avant que le prototype ait fait ses preuves, prenant le risque d'avoir à apporter sur des avions en cours de fabrication, des modifications devenues nécessaires lors de la mise au point du prototype. D'autres ont expliqué que c'est le risque à prendre si on veut disposer rapidement d'un appareil, ou d'un appareil techniquement en avance sur des adversaires potentiels.

² Le fanatique de l'Aviation, 1970

L'arrêt du « Cormoran » apparaît cependant comme le résultat assez logique de la situation de l'industrie aéronautique de l'époque. Lorsqu'il fut demandé à la SNCAC de poursuivre l'étude d'un prototype d'avion-cargo, la décision s'appuyait sur un besoin défini et allait dans le sens du plan de relance de la DTI et du plan emploi de Charles Tillon. Mais la restructuration de l'industrie aéronautique par les nationalisations de 36-37 n'était pas un succès et n'avait pas été améliorée par l'occupation allemande. La qualité de la production après guerre est douteuse et les prototypes des sociétés nationales ont tous de gros problèmes. Aucun d'ailleurs n'aboutit. Dès juin 1947, le sénateur Marcel Pellenc avait remis au gouvernement un rapport particulièrement sévère pour les entreprises nationalisées : directeurs nommés pour leur opinion politique, personnels extrêmement politisés, ambiance de travail désastreuse, fort absentéisme, productivité lamentable... et la reconversion s'avérait un échec. Il préconisait un recentrage des productions et une diminution significative des effectifs. Le ministre des Finances restreint drastiquement les crédits octroyés aux Nationales puisqu'elles ne servent, en définitive, à rien. En août 47, le président de la SNCAC alerte monsieur Ramadier, alors président du Conseil des Ministres, sur la situation catastrophique de sa société : endettement colossal, pas de nouveaux programmes de travaux à partir de septembre, une production de tracteurs dont personne ne veut et le Trésor qui ne paie plus. Monsieur Ramadier ne semble pas décider à soutenir un secteur qui, en l'état, n'est pas rentable. En février 1948, le rapport d'un jeune inspecteur des finances, Albin Chalandon, est encore plus radical et préconise la suppression pure et simple des sociétés nationales au profit d'entrepreneurs privés. Les sociétés nationales vont être à nouveau restructurées. La SNCAC qui fait partie des entreprises mineures, doit disparaître. Le « Cormoran » a été un projet qu'on a voulu poursuivre alors que son aboutissement, lié à la survie de l'entreprise, n'était pas assuré.

On peut également se demander si l'avion-cargo voulu par le général Juin avait réellement un avenir. Le Bréguet « Deux Ponts », concurrent du « Cormoran » effectua son premier vol le 15 février 1949, doté des mêmes moteurs SNECMA 14R. Dix-neuf exemplaires furent construits mais avec des moteurs américains plus puissants et plus économiques. La commande militaire se limita néanmoins à trois Br 761S et quatre Br 765 qui équipèrent la 64^{ème} escadre de transport jusqu'en 1970. Pressée par l'État, Air France, pour sa part, commanda sans aucun enthousiasme douze appareils Br 763 dont elle rétrocéda à l'armée de l'Air en 1964, six exemplaires qui servirent à des missions de transport dans le Pacifique.

Les ambitions de 1945 avaient-elles été trop grandes pour l'industrie aéronautique de l'époque dans un climat politique et social difficile ? Peut-être fallait-il ces tâtonnements, rêves ou mauvaises évaluations (toujours plus faciles à dénoncer a posteriori) pour parvenir à une industrie aéronautique à nouveau dynamique à partir des années 1950 grâce, entre autres, à des entrepreneurs privés comme Bloch-Dassault.

Geneviève SANDRAS-DEXTREIT
Bulletin n°6, année 2001

Notices biographiques :

Lucien COUPET 1888 – 1969

Lucien COUPET est né à Issoudun le 4 octobre 1888. Apprenti serrurier, il effectue son Tour de France comme Compagnon du Devoir de 16 à 21 ans, puis devient ajusteur chez Dedion-Bouton. Après un service militaire à Brest dans l'artillerie coloniale, il revient chez Dedion-Bouton au montage des moteurs d'avions.

Mécanicien du marquis de Larreinty-Tholozan, neveu de Dedion-Bouton, qui essaie les moteurs de son oncle sur des avions Maurice Farman, Lucien Coupet arrive à Toussus-le-Noble en 1913. Il obtient son brevet de pilote en juin 1914 (n°1661) et son brevet militaire (n°671) le 29 janvier 1915.

Pendant la guerre, affecté à la MF25, il effectue de nombreux bombardements et en 1916, il est sous-lieutenant à titre provisoire, titulaire de quatre citations, de la médaille militaire et de la légion d'honneur. Abattu dans les environs de Trèves, le 6 juillet 1917, il termine la guerre toujours prisonnier malgré ses talents de taillandier dans trois tentatives d'évasion.

À son retour d'Allemagne, il entre chez Farman comme pilote d'essais. C'est l'époque des raids (Paris-Dakar du 11 avril 1919 avec Bossoutrot sur Goliath) et de l'ouverture des lignes commerciales avec Bruxelles, Londres, Madrid, Amsterdam. De 1919 à 1921, il crée et organise la Compagnie aérienne cubaine dans de rudes conditions avec quelques hommes de chez Farman.

Revenu en France, il partage son temps entre les lignes, l'école de pilotage, les réceptions d'avions et les essais, les raids, les records et les courses... En 1928, il participe à la mise au point de la méthode de pilotage sans visibilité inventée par Lucien Rougerie, directeur de l'aérodrome de Toussus. Après la mort accidentelle de L.Rougerie il lui succède pendant un an puis demande à être déchargé du poste de direction pour concentrer ses activités sur les essais des prototypes qu'invente Henri Farman dont un avion stratosphérique, le F1000.

Pendant l'Occupation, il tente de maintenir les compétences d'une petite équipe de spécialistes regroupés à Antibes autour d'un projet d'hydravion. En 1945, il reprend ses fonctions de directeur de l'aérodrome Farman à Toussus au sein de la SNCAC. Après la dissolution de celle-ci, il est nommé, le 1^{er} octobre 1949, directeur de l'aérodrome des essais « constructeurs » de Melun-Villaroche.

En 1954, Lucien Coupet prend sa retraite à Châteaufort tout en collaborant à un avant-projet d'avion conçu par son fils Jean, ingénieur Arts et Métiers, collaboration interrompue par la mort de ce dernier au cours d'un vol d'essai. Lucien Coupet décèdera brutalement en jardinant à l'âge de 80 ans. Le « père Coupet » qui n'avait jamais perdu son accent berrichon, était unanimement apprécié pour son professionnalisme, son sens moral aigu et son immense modestie.

Claude DELLYS 1912 - 1952

Claude DELLYS est né à Paris le 15 octobre 1912. En 1932, il entre à l'école de pilotage d'Angers. L'année suivante, après un stage à Étampes où il s'initie à la voltige, il est affecté au 3^{ème} régiment de chasse de Châteauroux et y restera quatre années. Étant parvenu à poser son avion avec un gouvernail arraché aux trois-quarts au cours d'un piqué, il reçoit la médaille militaire à l'âge de 23 ans. En 1937, il part à Salon de Provence suivre une formation de moniteur. Tout en formant de futurs chasseurs, il intègre la « patrouille d' Étampes ».

Au début de la seconde guerre mondiale, il est envoyé en Afrique au groupe de chasse « Lafayette » où l'activité est faible. L'école de Salon le récupère comme moniteur jusqu'à l'occupation de la zone sud. Puis il passe deux ans hors de l'aviation avant de rejoindre Houston en Angleterre à nouveau comme moniteur. Lorsque l'école de chasse part au Maroc, il se fait affecter au Centre d'Essais en Vol de Brétigny.

En 1937, il quitte l'Armée pour entrer à la SNCAC comme pilote d'essais. Il fut d'abord le second de Bertrand, un ancien compagnon de la « patrouille d' Étampes » auquel il succédera pour les essais du « Cormoran ». À la liquidation de la SNCAC, il est rattaché à la Société Nationale de Construction du Sud-Ouest tout en effectuant des vols pour l'Arsenal notamment sur le prototype à réaction VG90 n°2.

Le 22 février 1952, décollant d'Istres pour Melun-Villaroche, il s'écrase près de Gipy dans l'Allier. Chevalier de la Légion d'Honneur, il reçoit la médaille de l'Aéronautique à titre posthume. Tous ceux qui l'ont connu gardent le souvenir d'un homme cultivé et musicien dont la gentillesse n'avait d'égale que la simplicité.

Roger MOUTON

Roger MOUTON est né à Versailles le 14 septembre 1920. En 1937, à sa sortie de l'école d'apprentissage « Jules Ferry » de Versailles, il entre à la SNCAC à Toussus-le-Noble en qualité d'ajusteur de fabrication, ajusteur hautes études et metteur au point tout en suivant une formation professionnelle le week-end à l'usine de Billancourt qui lui permet de devenir hydraulicien.

En juin 1940, il part à La Rochelle puis à Bordeaux pour réceptionner des avions. En 1941, il entre aux usines Farman de Suresnes comme ajusteur hautes études et contremaître. Envoyé en Autriche au titre de travailleur STO, il est de retour l'année suivante à Suresnes comme chef d'équipe.

Il rejoint l'équipe d'essais en vol de Toussus-le-Noble en 1946 et devient responsable hydraulique sur les prototypes NC 3021 « Belphégor », NC 211 « Cormoran », NC 1071 bi-réacteur, hélicoptère bi-rotor et la maquette volante NC 271 aéroportée par le Heinkel 274. À la fermeture de la SNCAC, il est affecté au Centre d'Essais en Vol de Brétigny comme contrôleur hydraulicien puis à la base de Villacoublay.

En 1952, il se fait embaucher à la SNECMA, d'abord à Melun-Villaroche au service d'essais en vol où il retrouve Lucien Coupet, puis à Istres jusqu'à sa retraite définitive en 1985. Il a travaillé sur des prototypes transformés en banc d'essais volant pour divers types de réacteurs, entre autres, pour les Mirages F1 et 2000, la Caravelle et l'Airbus.

Remerciements:

Je tiens à remercier tout particulièrement monsieur Roger Mouton pour son témoignage et les documents photographiques qui illustrent ce texte.

Sources :

Dossier NC211, archives du musée du Bourget

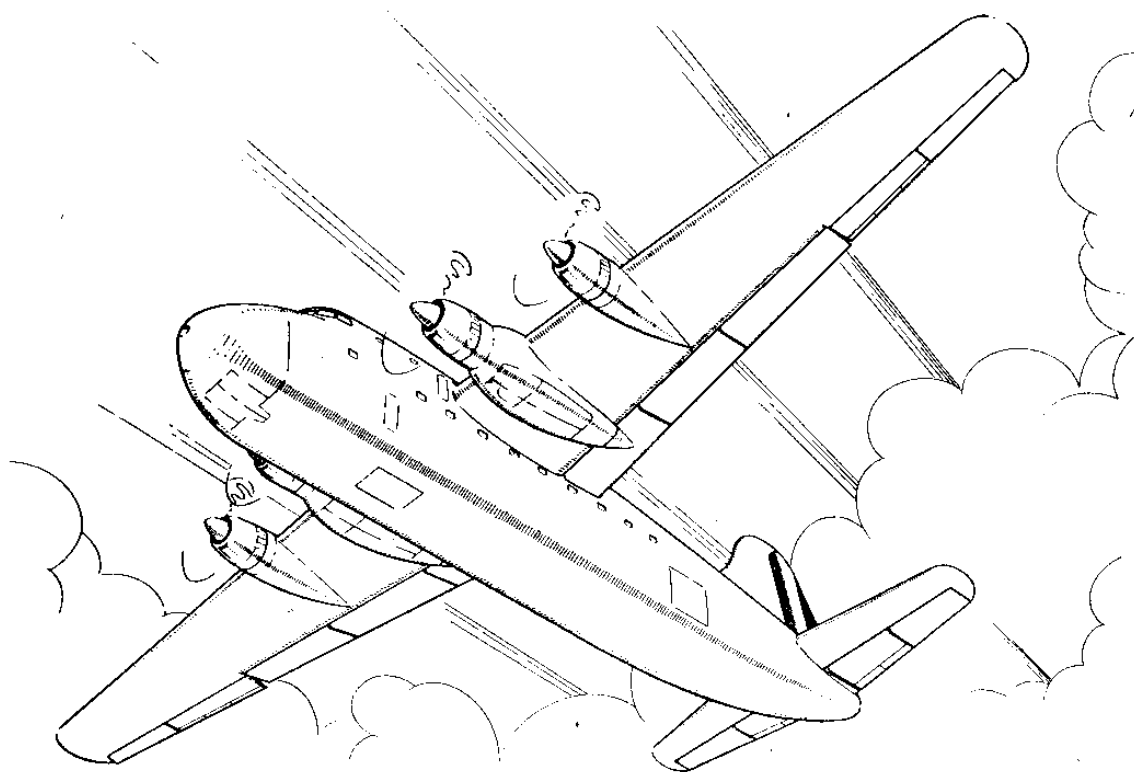
E.Chadeau, L'industrie aéronautique en France de 1900 à 1950

L.Bonte, Souvenirs de Lucien Coupet

Les Ailes, années 1948, 1949

Le Fanatique de l'Aviation, 1970

Revue Historiques des Armées, 1966, 1969, 1982



Bulletin Groupe Historique de Toussus-le-Noble n°6, année 2001