

Les hélicoptères français de la SNCASE à Eurocopter

par Daniel Liron

SNCASE SE. 3110

Les déboires du SE 3101 ne firent pas renoncer l'équipe de la SNCASE à continuer l'expérience acquise avec ce premier appareil franco-allemand. Celui qui suivit était entièrement français à 100 %. Il s'agissait d'un appareil entièrement caréné, biplace et de conception nouvelle, créé par Pierre Renoux, et affectueusement surnommé "burette à huile" par les ingénieurs à cause de son allure curieuse pour l'époque. Le SE 3110 a été étudié et conçu à La Courneuve en 1949 avec une maquette grandeur d'aménagement et deux prototypes prévus.



Le SE 3110-02 à La Courneuve, pour son premier vol sans ataves le 10 juin 1950, piloté par Jacques Lecarme. Il n'a malheureusement jamais se soulever plus haut que cela.
Collection J. Boulet

Il était doté d'un rotor principal tripale et encore de deux rotors anti-couple en "papillon" malgré les soucis causés par cette formule. Son train d'atterrissage se composait de deux roues situées en arrière du fuselage et d'un curieux patin en forme de spatule à l'avant. Son moteur était un Salmson 9 Nh en étoile développant 203 ch en puissance maximale. L'appareil pesait 980 kg.

Le vol initial du proto eut lieu dans la cour de l'usine de La Courneuve le 10 juin 1950. Jacques Lecarme (chef-pilote) était aux commandes. Cela se passa mal. L'essai fut très bref et l'atterrissage un peu rude ce qui eut pour cause de fausser le train. Lecarme déclara à Pierre Renoux que cet engin était trop sensible et "impilotable". Ce qui ne fut évidemment pas apprécié par le concepteur, d'où des explications houleuses entre les deux hommes. Les essais se poursuivirent quand même et finirent par donner enfin satisfaction aux responsables.



L'appareil 01 utilisé pour des évaluations d'endurance n'eut pas de problèmes particuliers, et c'est toujours avec le 02 que fut poursuivi le programme initialement prévu.

On aperçoit bien sur la photo de la maquette grandeur du SE 3110 le curieux atterrisseur avant qui le caractérise.
Collection de l'auteur

Le premier vol officiel libre, eut lieu le 15 septembre 1950 sur le terrain de Villacoublay, et ce fut encore pire que le vol réalisé à l'usine.

Sitôt après le décollage de Jacques Lecarme, l'appareil pris de roulis incontrôlable bascula sur le côté et se brisa. Le pilote sortit intact, mais furieux en certifiant qu'il n'avait pas fait de fausse manœuvre et que cette machine était vraiment impilotable.

La cause décelée par les experts fut le manque de stabilisateurs sur le rotor principal (formule adaptée ensuite sur les hélicoptères Bell) et qu'aucune rupture mécanique n'eut lieu. De plus, l'exceptionnelle qualité du pilote le mettait définitivement hors de cause. Il fallut reconnaître que l'appareil en soi fut un échec et que le principe du double rotor anti-couple n'était pas efficient.



Cette solution fut abandonnée au profit de rotors de queue classiques adaptés sur les hélicoptères qui vont suivre. Les deux appareils furent ferrailés en 1951. Pierre Renoux délaissa alors l'aéronautique pour se consacrer aux machines outils. L'équipe SNCASE d'origine se dispersa avant la fermeture de la base de Villacoublay fin 1950.

Une autre vue de 3/4 avant de cette maquette laisse voir la cabine assez large avec sa verrière "grande visibilité".

Collection de l'auteur

Les ingénieurs et pilotes restants, en nombre réduit au minimum, réintégrèrent La Courneuve, et cette petite équipe très soudée composée de René Mouille, Jean Boulet, Jean Grünfelder et M. Pertica ouvrirent la voie au développement des voilures tournantes en France. Ce fut le point de départ d'une grande aventure de pionniers.

Caractéristiques principales du S.E. 3110	
Diamètre rotor principal	12 m
Longueur	11,13 m
Largeur	2,40 m (sans le rotor)
Hauteur	2,60 m
Poids à vide	670 kg
Poids total	950 kg
Vitesse de croisière	130 km/h
Vitesse maximale	175 km/h
Plafond	4500 m
Autonomie	300 km
Moteur	SALMSON 9 Nh de 203 ch