

# ***DU SIEBEL AU MARTINET***

*27 ans sous nos cocardes*

par Pierre Cornu et Richard Queurty

*Profils et plans de Patrice Gaubert*



**Collection Profils Avions N° 41**



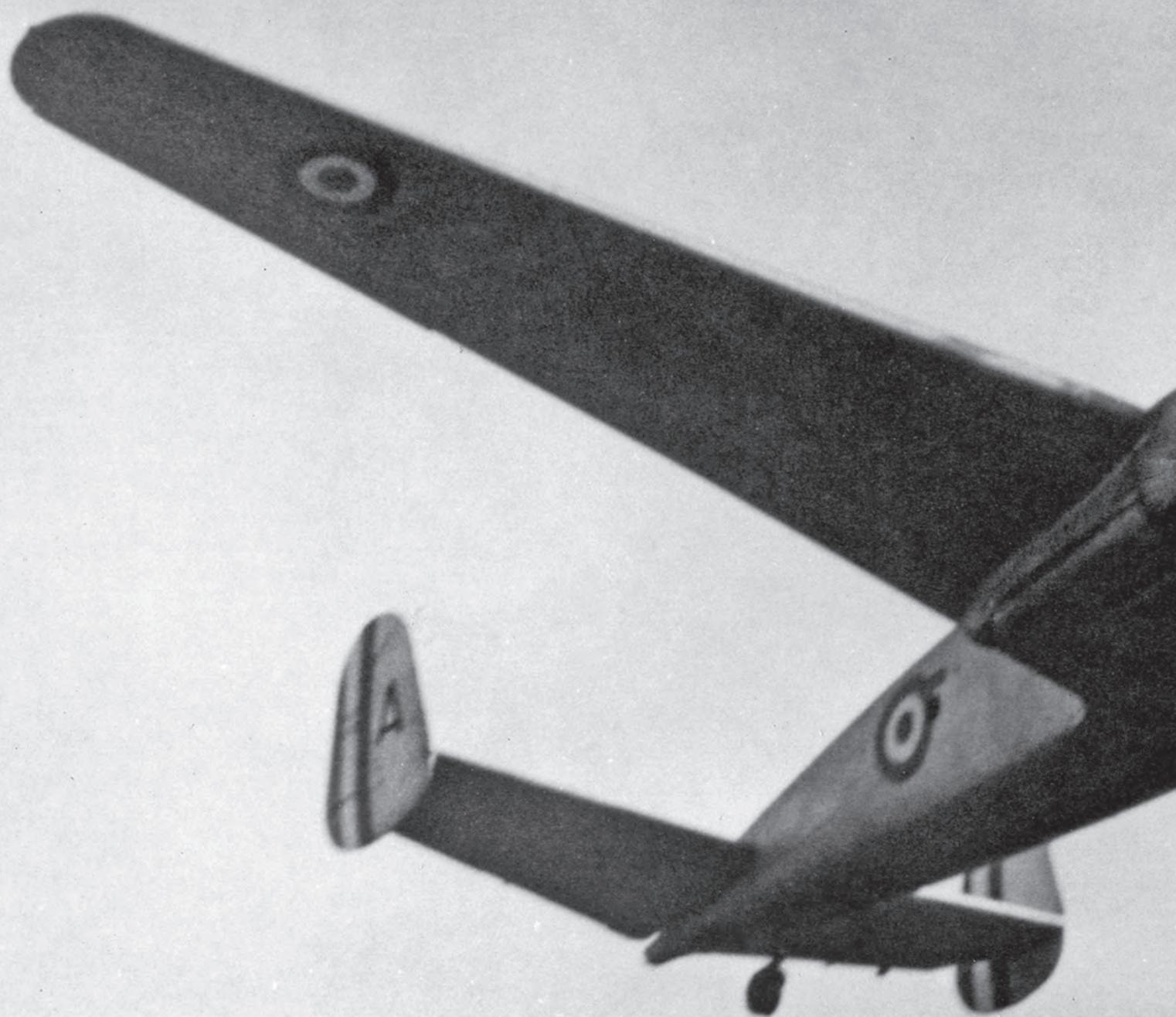
[www.avions-bateaux.com](http://www.avions-bateaux.com)

# Sommaire

- Remerciements .....	6
- Préface .....	7
- Liste des morts en service aérien .....	8
1 - Généralités .....	11
2 - Technique .....	35
3 - Les unités aériennes équipées de Si.204D Siebel, NC 700, NC 701 et NC 702 Martinet .....	87
Témoignages des équipages et des mécaniciens	
4 - Les NC 700, NC 701 et NC 702 de l'Aéronautique navale .....	261
5 - La restauration du NC 702 n° 282 par les Services Techniques du CIET 340 .....	281
Les avions conservés dans les musées	
6 - Liste de Production .....	289
7 - Les NC 700, NC 701 et NC 702 en profils .....	393
8 - Annexes .....	437
Abréviations & Sigles	
Bibliographie	

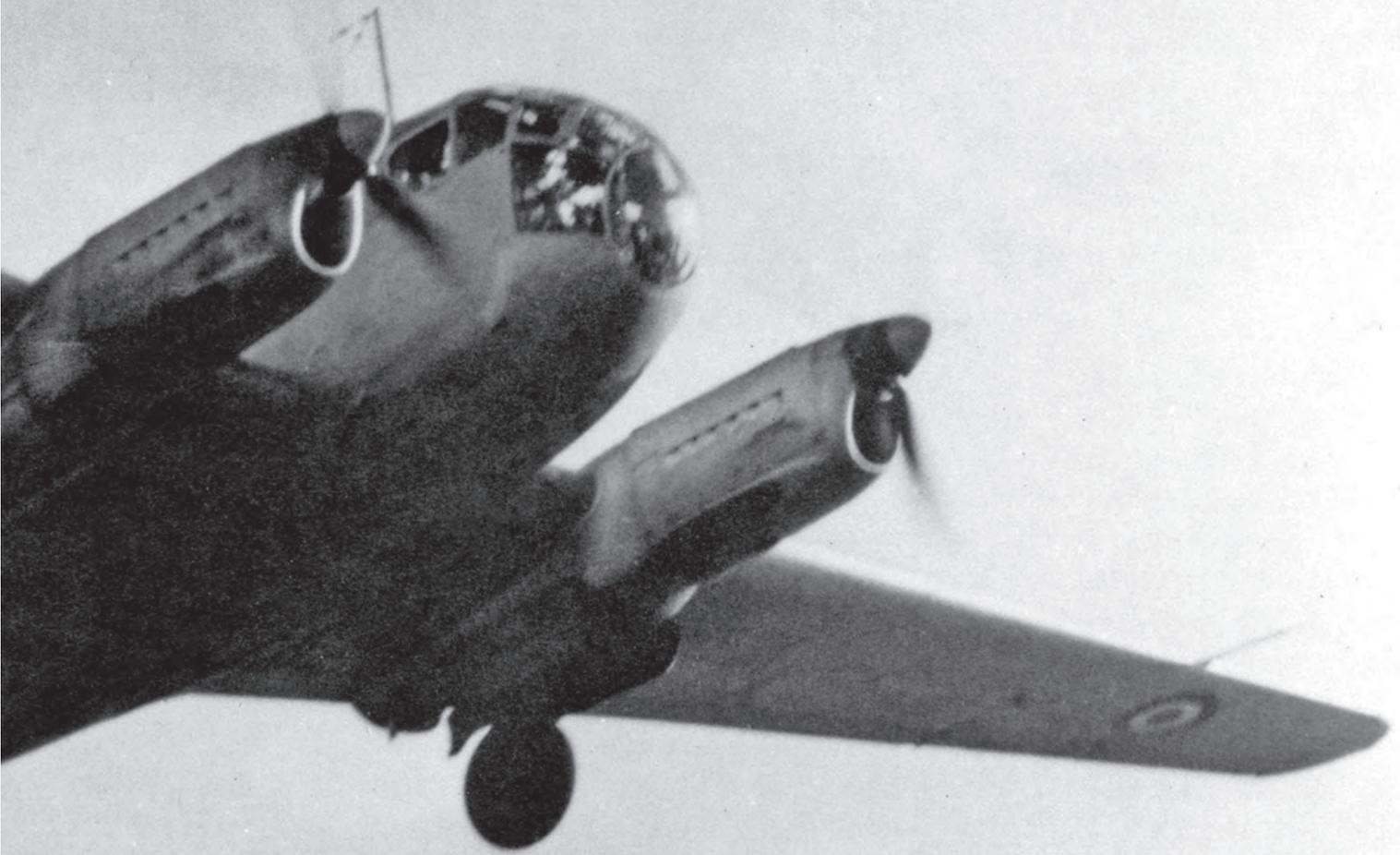


*NC 701 du GLA 45 en escale sur un terrain d'AFN (Coll. Auteurs)*



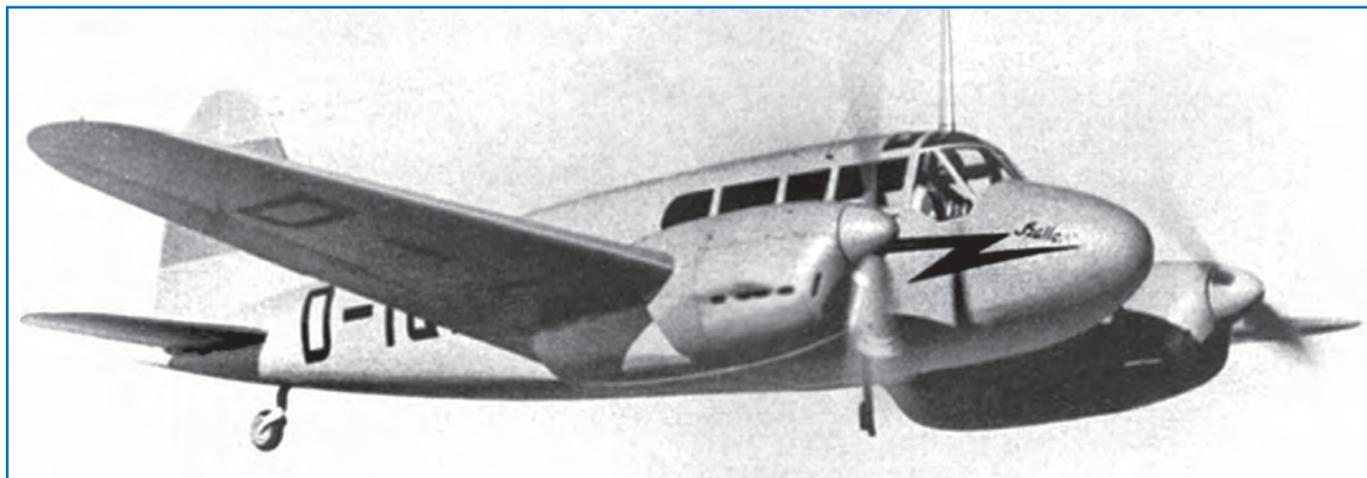
*NC 701 codé « A » de l'ELA 52, en vol à Tourane en 1953 (Coll. P. Cornu)*

# ***GÉNÉRALITÉS***



Nous sommes en 1934, Hans Kleun crée une société sise à Halle, dans le but de produire des avions militaires de construction métallique. Appelée « Flugzeugbau Halle GmbH », elle construit, en 1936, le Ki 104 « Hallore ».

Courant 1937, H Kleun cède son entreprise à Fritz W Siebel, qui poursuit la production du « Hallore » sous l'appellation « Fh 104 » et envisage de développer la formule en mettant au point le « Siebel type 204 ».



Le premier Si 204 A vole en 1941. Il est propulsé par deux moteurs « Argus As-410 » de 360 ch et il conserve le cockpit du Fh 104. En 1940, apparaît le modèle « Si 204 D » équipé de deux GMP « Argus As-411 » de 600 ch. À la place de la soute avant, on installe un nouveau poste de pilotage à visibilité totale, identique à celui des avions de combat.

*Siebel Fh 104 « Hallore » et son poste de pilotage (Archives auteurs)*

Le Si 204 sert, dans la Luftwaffe, comme avion de liaison, avion d'entraînement au pilotage de multi-moteurs, au pilotage sans visibilité (VSV) et au perfectionnement des radionavigateurs.



Le 22 juin 1940, en forêt de Compiègne, la France défaite signe l'Armistice qui met fin aux hostilités ouvertes par la déclaration de guerre de la France envers l'Allemagne le 3 septembre 1939. La convention d'Armistice signée à Rethondes prévoit le découpage de la France en deux zones. La zone occupée au Nord, la zone non occupée au Sud, de part et d'autre d'une ligne de démarcation allant de la frontière espagnole à la frontière Suisse.

*Siebel Si 204 D aux couleurs de la Luftwaffe (Archives auteurs)*



Le 20 juillet 1940, un décret du gouvernement de Vichy met fin à tous les marchés concernant la défense nationale en accord avec les termes de l'Armistice. Une année plus tard, un arrangement est conclu entre les Allemands et les Français, qui permet de redémarrer l'industrie aéronautique française.

Cet accord prévoit la construction en zone occupée, de quelque deux mille avions destinés, avant tout, aux forces allemandes. C'est ainsi que doivent être construits l'Arado 96, le Messerschmitt Bf 108, le FockeWulf FW 198, le Fieseler 156, le Siebel 204, le Junkers Ju 52/3m ainsi que des éléments de Junkers Ju 87 et Ju 88.

Malgré le transfert de son siège social à Clermont-Ferrand effectué en 1940 après l'armistice, la fabrique nationale française S.N.C.A du Centre (SNCAC) continue d'exploiter l'ancienne usine Hanriot à Bourges ainsi qu'une filiale encore peu connue à Fourchambault près de Nevers, les deux se situant dans la partie du territoire dite « zone occupée » depuis 1940. Une partie des services d'études de l'entreprise a été transférée au Bureau national d'Études de Cannes. L'ancienne usine d'avions Farman à Billancourt appartenant également à la S.N.C.A du Centre a été détruite par les bombardements aériens. Lors de l'incorporation de l'industrie aéronautique de la zone occupée dans les armements allemands, la S.N.C.A du Centre reçut une importante commande de construction sous licence de

bimoteurs aéropostaux du type allemand, Siebel Si 204 avec moteurs Argus. C'est au groupe Caudron-Renault qu'incombe la fabrication sous licence allemande des moteurs Argus.

L'usine de Bourges, ancienne usine Hanriot, est chargée d'une partie de la fabrication et de l'assemblage final des bimoteurs de liaison Siebel 204 A et D. 168 exemplaires sont construits avant l'arrêt de la chaîne de fabrication le 7 août 1944 à la suite d'un sabotage.

Concernant les sabotages perpétrés durant le conflit, la revue « Les Ailes » du 26 janvier 1946 présente un intéressant article intitulé : le SIEBEL-204 est-il en cause ?



La question de la sécurité des avions allemands Siebel 204 a été évoquée, nous l'avons dit, à l'Assemblée Constituante.

En l'absence de toute documentation officielle, il est difficile de se faire une opinion sur les bruits qui courent concernant les trois accidents survenus à quelques jours d'intervalle, à des avions de ce type.

Nous avons cependant, recueilli, parmi nos lecteurs, différents renseignements que nous publions à titre documentaire sans savoir d'ailleurs le crédit qu'il convient de leur accorder.

L'avion lui-même est-il en cause ou ne l'est-il pas ? La question vaut d'être posée puisque, d'après le programme d'Air France, on se propose d'utiliser les Siebel 204 pour le service postal de nuit, en remplacement des Junkers Ju-52.

L'appareil qui tomba en vue de Buc, alors qu'il arrivait d'Angleterre, devrait sa chute au fait qu'il était nettement surchargé. On prétend qu'il décolla du terrain britannique avec ses volets de courbure, qu'ils restèrent abaissés tout le long du parcours et qu'ils l'étaient encore quand il parvint au terme de son voyage. La perte de vitesse le surprit peu avant de se poser. Le fait qu'il y avait neuf personnes à bord et de nombreux bagages rend au moins plausible cette explication. **« Cette information n'a cependant pas été confirmée par d'autres documents ».**

Sur l'accident de Sainte-Assise, un témoin habitant de Boissise où eut lieu la chute, nous signale que c'est le troisième accident du même genre auquel il assiste. Les deux premiers survinrent à des bombardiers de la Luftwaffe : l'un en novembre 1943, l'autre le 22 août 1944, le jour même de la libération du village.

L'accident du Siebel 204 s'est produit alors que le plafond était assez haut, mais de gros nuages se trouvaient à une altitude d'environ 150 mètres, inférieure en tout cas, à celle des pylônes dont le sommet était caché par l'un de ces nuages.

Au sol, l'avion était sur le dos ; une roue intacte était sortie ; on ne voyait rien de la partie opposée de l'atterrisseur qui était brûlé ; la roulette de queue, intacte elle aussi, était sortie. Ce qui incite le témoin à penser que le pilote devait se trouver en difficulté, qu'il cherchait sans doute le terrain de Villaroche, situé à 5 km de là, pour s'y poser.

C'est dans ces conditions que se produisirent les deux précédents accidents dont furent victimes les bombardiers de la Luftwaffe. La station de Sainte-Assise, remarque encore

le témoin, constitue un réel danger pour les avions qui, par temps bouché, veulent utiliser le terrain de Villaroche. Avant la création de ce terrain, qui ne remonte qu'à 1940, aucun accident ne s'est produit et, pourtant les pylônes de Sainte-Assise existaient déjà. On ne saurait trop attirer l'attention des pilotes sur la menace que représentent ces pylônes du fait surtout qu'ils sont très près d'un terrain.

Toujours à propos du même avion, le capitaine de réserve Henri Thévenet, dont nous avons signalé à la fois la déportation et l'heureux retour, nous fait part de ses appréciations dans la déclaration émouvante que voici : *« Rien que ce nom me fait frémir ! Siebel 204, cela me rappelle cette usine maudite où quelques heures durant, par un froid glacial, il nous fallait faire, à Buchenwald, sous la trique et sans manger, des avions et encore des avions pour le Grand-Reich... Nous en avons fait de ces avions ! Mais ceux qui volent ou qui ont volé dessus doivent, s'ils ne sont pas morts, en avoir gardé un mauvais souvenir. Ils étaient tous sabotés, en particulier du côté des tuyauteries d'huile et d'essence. Pour l'huile, je glissais des ogives dans la tubulure, ce qui avait pour but de freiner le débit d'huile et d'entraîner la catastrophe. Pour l'essence, je mettais dans les tuyauteries des boulons : de plus, aucun joint n'était monté avec de la graisse. Pour les commandes, je les perçais avec des forets de 10 et les rebouchais avec de la peinture mastique. Tous, nous sabotions, les Russes en particulier qui, pour ce travail, étaient des as. Aujourd'hui, j'ai le cœur serré en pensant que mes frères d'armes se tuent peut-être sur ces avions sabotés. Ne pourrait-on pas demander aux mécaniciens de gratter toutes les pièces principales des commandes et de vérifier le débit des tuyauteries d'huile ? »*

Nous pensons pouvoir calmer les craintes de M. Thévenet. Les Siebel 204 qui ont provoqué ces temps-ci les accidents dont nous nous occupons, ne sont pas de conception allemande mais, croyons-nous, de construction française récente. Nous espérons que les avions de toutes marques trouvés en Allemagne par les armées alliées ont fait, avant d'être utilisés par nos équipages, l'objet d'un examen attentif. Si l'avertissement de M. Thévenet ne s'applique pas aux Siebel réalisés en France, il pouvait néanmoins être utile de le signaler.

Dans tout ce qui précède, rien ne semble mettre en cause la qualité du Siebel 204. Toutefois, il ne faut pas oublier que le directeur de la Lufthansa, Von Gablenz, a trouvé la mort à bord de cet avion ; celui-ci étant sorti des nuages en piqué, ses ailes se brisèrent dans la ressource qui suivit.

Sur d'autres accidents imputables ceux-là, semble-t-il, aux insuffisances de notre organisation radioélectrique actuelle, nous avons reçu également quelques communications qui mériteront d'être examinées à leur tour.

Les avions fabriqués en France seront sabotés au même titre que ceux fabriqués en Allemagne par les déportés.

Après la guerre, outre le Siebel 204, quelques autres types connaissent une suite « à la française », le Junkers Ju 52/3m devient l'AAC 1 « Toucan », le Fi 156 Storch devient les Morane Saulnier MS 500, 501 et 502 « Criquet », le Focke-Wulf 190 devient le « NC 900 », l'Arado 196 devient le « Sipa S.10, S.11 et S.12 », ... etc.

### 1.1 – Le Si 204 devient le NC 700 « Martinet »

La SNCAC a lancé et mis au point sous l'occupation la fabrication en série du Siebel Si 204 dans ses versions A et D, qui retiennent après la guerre l'attention des dirigeants de la société et du Ministre de l'Air de l'époque, Charles Tillon.

Le 5 septembre 1945, Aviation française publie dans un article consacré à la renaissance aérienne de la France :



À la Société Nationale du Centre, on décide de continuer la construction des « Siebel 204 » Allemands. Bimoteur postal très moderne, transportant 1 450 kg de fret et six passagers, cet appareil semblait à juste titre susceptible de suppléer la déficience de notre réseau en appareils modernes. Mais les usines de Bourges sont démolies. Alors se déroule une extraordinaire opération : La répartition des divers bancs de fabrication entre vingt-quatre ateliers épars dans la ville. Vous avez bien lu : vingt-quatre ! On se doute sans peine du temps perdu et des complications entraînées par cette fabrication artisanale. Qu'importe encore ! On soulève des montagnes à la SNCAC, et, à la fin de juillet, vingt-huit « NC 701 » (nouveau nom du Siebel) étaient livrés aux usagers, avec une cadence mensuelle prévue de vingt appareils

Le 24 novembre 1945, la revue « les Ailes » publie l'article :



**Du bimoteur Siebel 204 au NC 702**

La firme allemande Siebel Flugzeugwerke avait produit avant la guerre un petit bimoteur léger, le Fh-104 : elle l'a extrapolé et en a tiré le Si 204.

À l'origine, le Si 204 devait servir à des liaisons d'État-major ; il reçut effectivement cet emploi, mais la Luftwaffe l'utilisa aussi pour entraîner ses pilotes de multi-moteurs à exécuter des atterrissages de précision et pour perfectionner ses radios et ses navigateurs. De nombreux Siebel 204 ont été employés, en outre, pour aider à l'évacuation de l'Afrique du Nord, de la Sicile et de la Corse.

Étudié par l'ingénieur Fecher, le Si 204 est un monoplane métallique, de 9,6 d'allongement, à ailes surbaissées fortement relevées en dièdre. De grands volets hypersustentateurs sont montés entre les ailerons et la carlingue.

Les 21 cellules de Si 204 D entreposées dans l'usine de Bourges après la Libération. Ces cellules seront celles des NC 700 équipés de GMP Argus et d'hélices allemandes (Archives auteurs)



Les outillages sont en place et un très grand nombre de pièces primaires et de sous ensembles sont déjà fabriqués en série. Les matériaux légers indispensables à la poursuite du programme sont en majeure partie pré positionnés.

Le Si 204 deviendra le NC 700, NC 701 et NC 702 « Martinet ».

À la libération, vingt et une cellules de Si 204 D attendent l'assemblage final et la motorisation pour sortir de la chaîne d'assemblage. Ces 21 aéronefs seront numérotés de 1000 à 1020, motorisés avec des GMP Argus, des hélices bipales, de régulateurs hélices allemands, ils sont nommés NC 700.

Le fuselage possède un nez transparent et, à la suite, un poste de pilotage à double-commande et une cabine pouvant recevoir de cinq à huit passagers. Le plan fixe, en V, porte deux dérives à ses extrémités. Gouvernes compensées avec flettner réglables. Il est équipé de deux moteurs Argus de 450 CV chacun. Les roues principales du train s'escamotent à l'arrière des fuseaux moteurs.

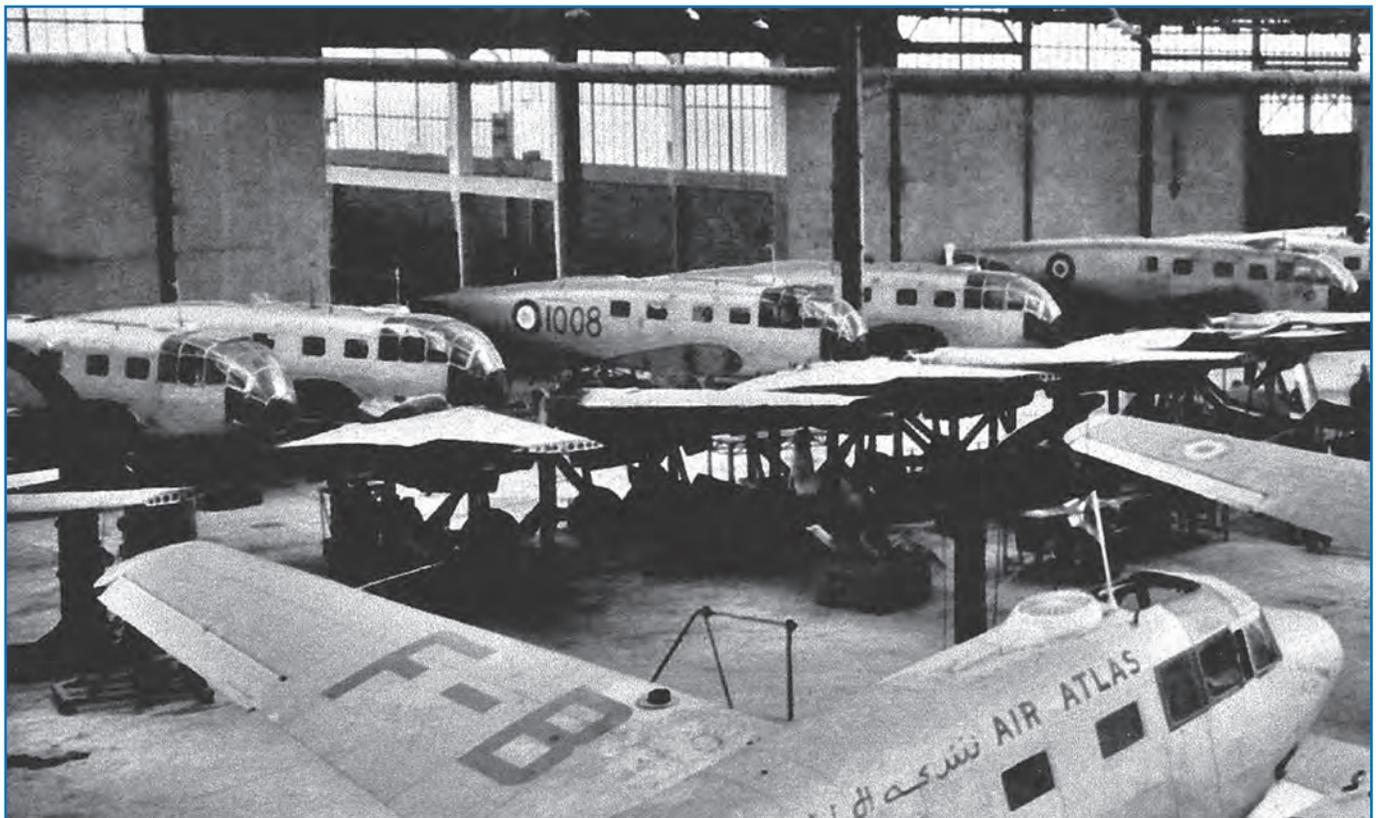
Caractéristiques : envergure : 21,28 m, longueur : 11,96 m, hauteur : 4,25 m, surface portante : 46 m<sup>2</sup>; puissance : 900 CV, poids à vide : 3 900 kg, poids total : 5 600 kg.

Performances : vitesse maximum : 362 km/h ; vitesse de croisière : 338 km/h ; plafond : 7 500 m ; autonomie : 1 800 km.

Le Siebel Si 204 était produit pendant l'occupation par la S.N.C.A du Centre ; celle-ci a sorti depuis la Libération, un certain nombre de ces avions sous l'appellation de NC 701. Une nouvelle version du Si 204 destinée à l'aviation marchande, le NC 702, avec cabine climatisée et insonorisée pour huit ou dix passagers, a été également réalisé. Cet avion pourra être utilisé aussi pour le transport du fret et du courrier. Les caractéristiques et les performances annoncées se rapprochent assez sensiblement de celles attribuées au NC 701 ».



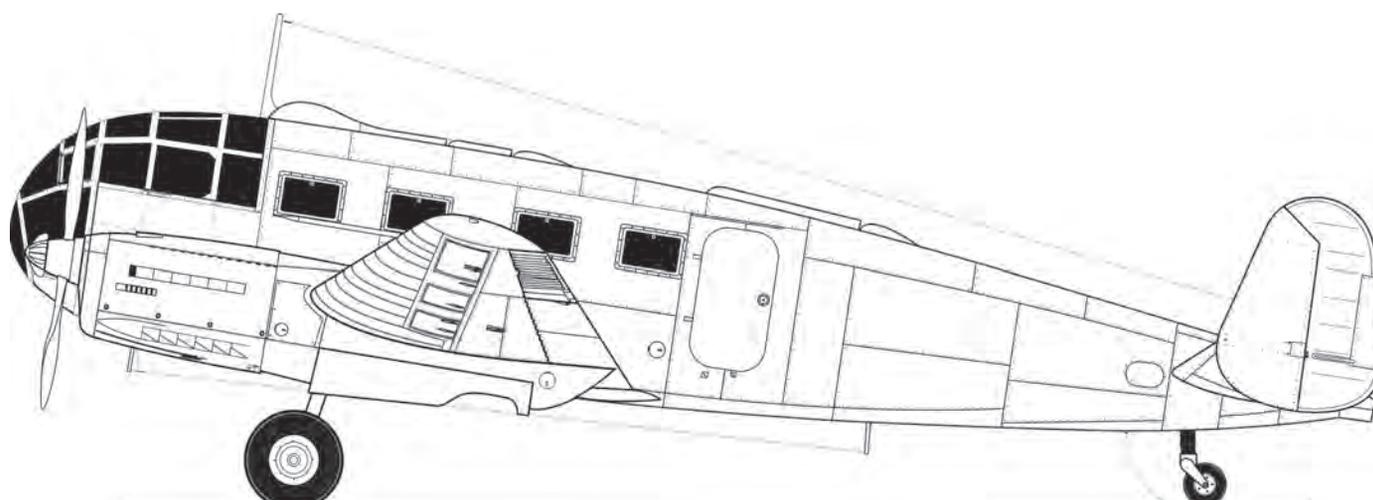
Certains NC 700, à l'identique du n° 1005, seront codés « Siebel 204 n° 10XX » sur les gouvernes de direction. (Coll P. Ricco)



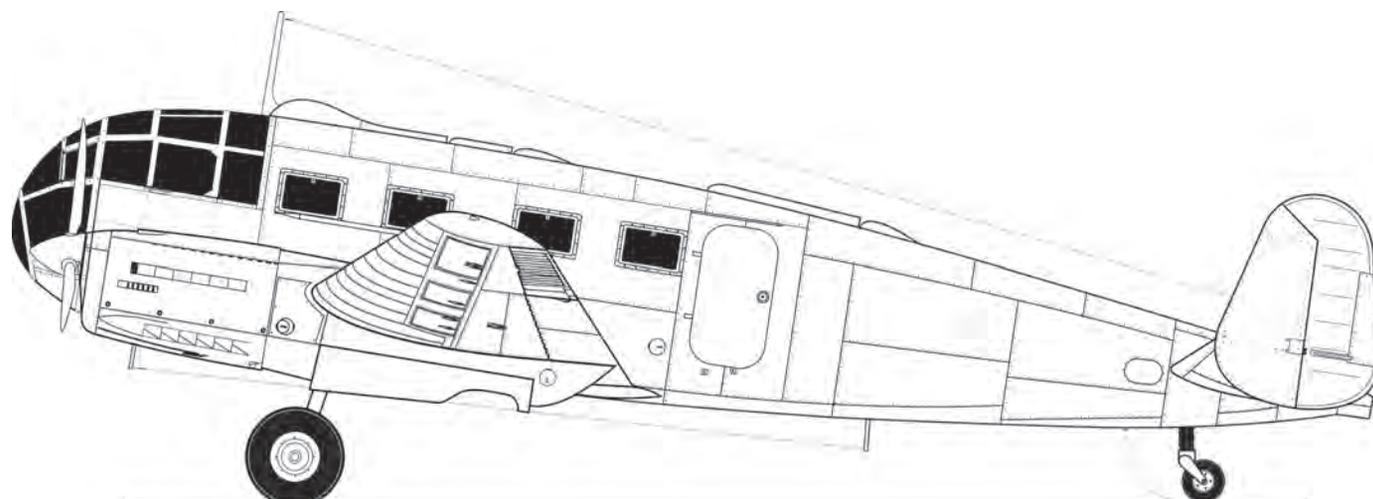
D'autres comme le n° 1008, porteront leur numéro de série en gros chiffres noirs à l'avant de la cocarde de fuselage. (Coll J. Delmas)



*Vue aérienne de  
l'usine de bourges en  
avril 1947  
(Coll auteurs)*



*Plan de profil du NC 700 avec GMP « Argus », hélices et régulateurs Allemands (P. Gaubert)*



*Plan de profil du NC 701 avec GMP « Renault 12 S » et hélice Ratier (P. Gaubert)*

Le n° 1019 est aménagé en version VSV, équipé avec récepteur SARAM J31, VHF SARAM S41, poste de trafic SARAM 311CA. Il rejoint l'Aéronautique navale qui le prend en compte le 16 octobre 1946. Il est tout d'abord affecté à l'ERC, puis à la 1.S où il est codé 1.S.1, 1.S.19 et 1.S.16.. Il est retiré du service le 13 mars 1954.

Sur les 21 NC 700 :

- 12 sont affectés à l'armée de l'Air, les numéros 1000, 1002, 1003, 1006, 1007, 1008, 1009, 1011, 1012, 1013, 1014 et 1020.
- 5 à l'Aéronautique navale, les numéros 1015, 1016, 1017, 1018 et 1019.
- 4 au CEV, les numéros 1001, 1004, 1005 et 1010.

### **1.2 - Le NC 701 « Martinet »**

Il correspond au Siebel Si 204 D et est produit en différentes versions.

Le premier NC 701 « version école » vole en avril 1945 et le premier NC 701 en « version liaison » en juillet 1946.

Le NC 701 est fabriqué à 240 exemplaires en deux tranches : 1 à 120 et 147 à 266.

Les 14 premiers numéros de la première tranche sont considérés comme « version allemande » : réservoirs principaux souples, train d'atterrissage type D, GMP « Argus » As-411 TA-1.

Les différentes versions du NC 701 sont les suivantes :

- « Martinet I » avion d'entraînement des pilotes et radionavigants,
- « Martinet II » avion d'entraînement destiné à l'Aéronautique navale,
- « Martinet III » avion de transport léger pour 8 passagers, 2 membres d'équipage et du fret,
- « Martinet IV » avion de transport léger pour 7 passagers et un radionavigant,
- « Martinet V » avion utilisé en école de navigation à 4 places plus 2 pilotes,
- « Martinet VI » version photographique adoptée à compter du 6 janvier 1948 par le Service du Matériel de l'armée de l'Air.

Les NC 701 seront équipés en aménagements spéciaux à la demande des utilisateurs.

#### **1.2.1 – Version école-radio**

Équipage = 2, élèves = 5, instructeur = 1

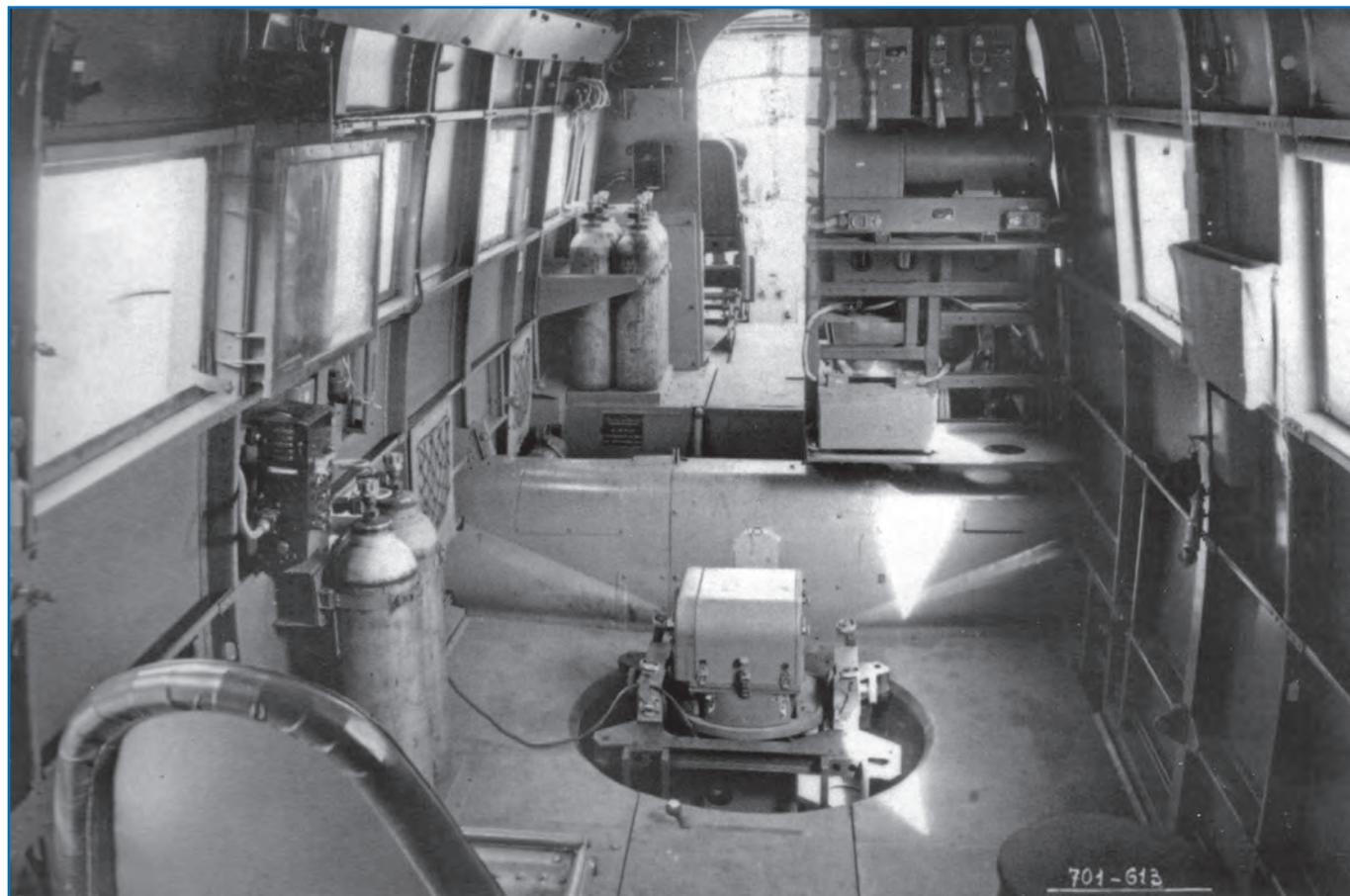
Cette version est équipée d'une installation de sonde altimétrique et d'un ensemble radio spécial. 16 avions de cette version sont affectés au CIET 340, les n° 58, 59, 62, 64, 67, 73, 75, 83, 89, 97, 100, 106, 107, 108, 109 et 110.

#### **1.2.2 – Version photographique**

Équipage = 5, version spécifique pour l'IGN.

Quatre avions seront modifiés, les n° 68, 69, 70 et 190. Les n° 69 et 190 sont équipés de deux réservoirs supplémentaires nécessitant un centrage spécifique. 2 autres NC 701 seront modifiés et rejoindront l'IGN, les n° 87 et 233.

*Installation photographique sur NC 701 de l'IGN (Coll V. Ferry)*



### 1.2.3 – Version police coloniale

Ils sont produits à 60 exemplaires pour l'armée de l'Air.

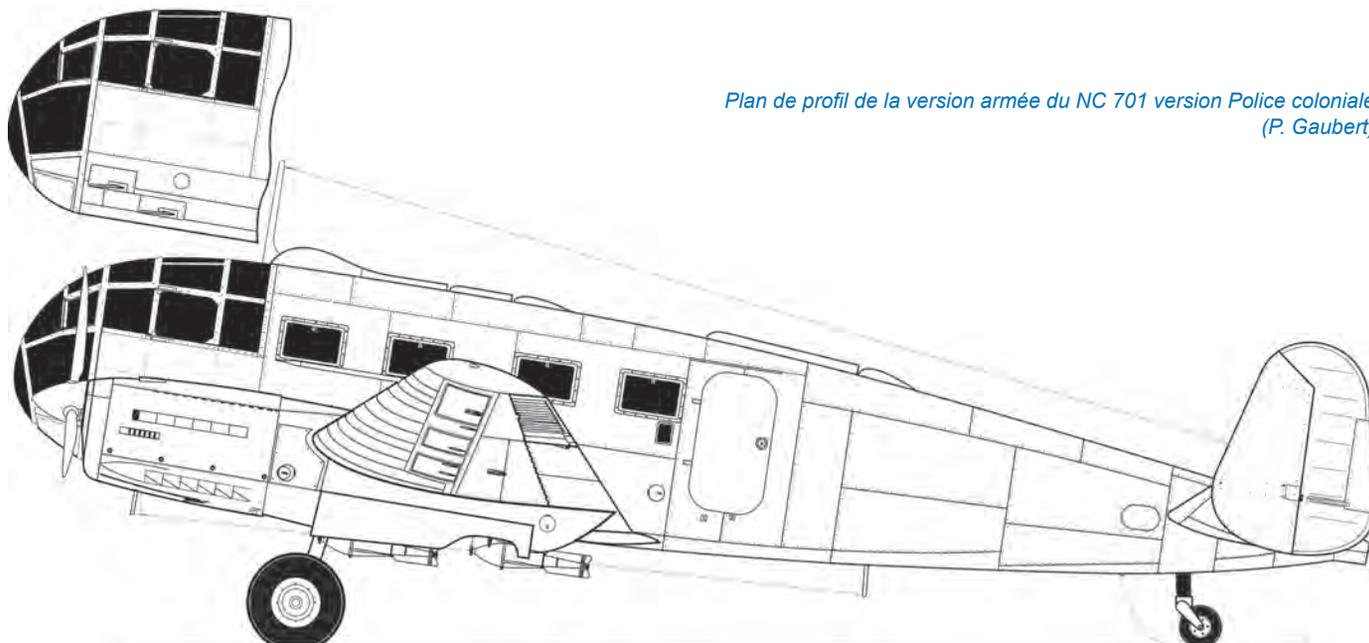
Ce sont les n° 53 (ex-Martinet IV de liaison d'état-major), de 187 à 189, de 191 à 219, 229, de 231 à 249 et de 255 à 265 (ex-Martinet III destiné à l'Aéronautique navale).

L'armement de cette version peut comprendre :

- 6 bombes DT.2 de 50 kg ou 6 paquetages ALKAN de 4 bombes PA de 10 kg ou 6 bombes d'exercice AF de 50 kg fixées sous le fuselage au moyen de lance-bombes Shloss 50 (origine allemande) modifiés ALKAN.

- 6 mitrailleuses, dont 4 fixes et 2 mobiles soit 4 MAC type aile M. 34/39 montées, deux à deux de part et d'autre sous le fuselage et à l'avant sur supports fixes calés à 5° par rapport à la ligne de vol, avec 500 cartouches par arme. 2 mitrailleuses mobiles MAC type « tourelle » montées dans la cabine arrière, une à gauche au droit de la porte d'entrée et une à droite, dans la soute à bagages, toutes deux sur support SAMM Ab-163 modifiés et tirant à travers les hublots. Ces armes disposent d'un chargeur de 10 cartouches plus trois de réserve.

Deux armes fixes arrière ventrales, disposées l'une au dessus de l'autre peuvent également compléter cet ensemble.



Plan de profil de la version armée du NC 701 version Police coloniale  
(P. Gaubert)



Vue de trois quarts avant d'un NC 701 armé de bombes (Coll P. Cornu)

Onze NC 701 version II sont livrés à l'Aéronautique navale, les n° 18, 76, 77, 78, 79, 80, 101, 102, 103, 104 et 105, comme remorqueurs de cible. À l'exception du n° 18, les autres

numéros sont des versions IV modifiées, équipés d'un treuil de remorquage de manche à l'arrière de la cabine passagers à six places.



NC 701 codé 10.S.13 remorqueur de cible de l'Aéronautique navale (Coll J. Delmas)

Une version amphibie est envisagée en janvier 1946. Pour ce faire, l'aménagement du fuselage prévoit des servitudes supplémentaires indispensables à cette modification. L'empennage horizontal doit être remonté et les dérives agrandies. Ce projet ne connut aucune suite.

179 NC 701 sont affectés à l'armée de l'Air.  
32 NC 701 sont affectés à l'Aéronautique navale. Les n° 104, 250 et 253 seront versés à l'armée de l'Air après leur exploitation par les marins. Ils sont comptabilisés dans les 179.  
17 NC 701 seront affectés au CEV.

#### 1.2.4 – Exploitation civile

Seulement 23 NC 701 sont exploités par des sociétés civiles ou des services civils.

##### Air France

La compagnie nationale en exploite 10 sur le réseau postal jusqu'en juillet 1946, les n° 4 F-BAJY, 7 F-BAOF, 8 F-BAOG, 9 F-BAOH, 10 F-BAOI, 11 F-BAOJ, 12 F-BAOK, 13 F-BAOL, 14 F-BAOM et 16 F-BAON. À l'exception du n° 8 qui rejoindra le CEV, les neuf autres Martinet seront pris en compte par l'armée de l'Air.



NC 701 n° 16 F-BAON d'Air France codé AON (Coll P. Cornu)

Dans un article en date du 25 mai 1946, la revue « Les Ailes » publie :



#### **Au Bourget, on adapte les Siebel au service postal.**

Le Service d'Aviation postale d'Air France étudie les Siebel-204 dont l'utilisation doit constituer un acheminement vers la réalisation du vaste programme de poste aérienne des P.T.T.

On sait que si la compagnie Air-Bleu n'existe plus - puisqu'elle a été fusionnée avec Air France - ceux qui l'aimaient et leurs services constituent en quelque sorte une Section d'Aviation postale à l'intérieur de la compagnie nationale. Et cette branche particulière du trafic aérien continue à être confiée aux avions de Monsieur Didier Daurat et de ceux qui furent et qui sont restés ses collaborateurs, en particulier Monsieur Vannier.

#### **Un Banc d'essai**

L'exploitation des services postaux d'Air France, assurée avec l'étroite collaboration des P.T.T, qui constitue en permanence « le client » est confiée à des Junkers Ju.52 lesquels parcourent, en particulier, la ligne de nuit Paris-Bordeaux-Toulouse-Pau avec une régularité remarquable. Le service de Monsieur Daurat est le véritable banc d'essais de l'Aviation Postale française, et ce banc d'essais concerne aussi bien l'exploitation même que le matériel et les méthodes de navigation dont dépend, en définitive, le succès de cette exploitation.

Les P.T.T ont un vaste programme d'Aviation Postale dont l'exploitation exige des appareils parfaitement adaptés aux exigences du service et une régularité d'horaires quasi-absolue quel que soit le temps. Quand on disposera des appareils nécessaires, quand l'équipement radioélectrique du pays sera ce qu'il doit être, les P.T.T pourront utiliser l'avion dans des conditions telles que de n'importe quel point du territoire, une lettre postée le soir arrivera à destination et sera distribuée le lendemain matin.

Nous n'en sommes pas encore là, mais tous les efforts d'Air France et de M. Daurat seront orientés vers ce but qu'il s'agit d'atteindre le plus rapidement possible. Tout progrès dans le matériel, dans sa mise au point, dans la navigation sans visibilité, dans l'équipement radioélectrique « aérien et terrestre », est un acheminement vers ce but.

#### **Améliorations substantielles**

Dans un hangar du Bourget on travaille ainsi, dans ce sens, à l'adaptation des Siebel-204 qui ont été affecté à Air France et que la compagnie entend précisément utiliser pour ses services postaux. Le Siebel 204 ne jouit pas d'une très bonne réputation en raison des accidents qu'il provoque dans l'armée de l'Air et les liaisons militaires. Est-il vraiment défectueux ?

Il semble que les services d'Air France ne partagent pas cette aversion. En tout cas, ils étudient, ils essaient sans opinions préconçues défavorables. Et surtout, on a l'impression que, si cela est nécessaire, ils sauront améliorer l'appareil, le corriger. On a déjà constaté que par manque d'étanchéité de la cabine, une pluie violente risquait de mettre en court-circuit tout l'équipement électrique du bord et que cela pouvait avoir les plus graves conséquences. Il faut déceler un défaut pour pouvoir y remédier et c'est à cela que l'on s'emploie.

À cet égard, l'usager peut être le meilleur metteur au point d'un matériel et, par les enseignements de sa propre étude, faire d'un appareil médiocre ou simplement acceptable, un avion bien adapté à l'emploi auquel on le destine.

Même constatation en ce qui concerne le moteur dont l'étude systématique par l'usager conduit à des améliorations de détail qui peuvent être substantielles. C'est ainsi, par exemple, que des modifications ont été apportées, au Bourget, au système d'alimentation des moteurs Argus-Renault qui équipent le Siebel 204 et cela avec d'heureuses conséquences sur le fonctionnement de ces moteurs.

#### **Un avion postal**

L'application du Siebel 204 au transport de la poste a conduit Air France à aménager le fuselage d'une façon très particulière et très astucieuse. Il a été pourvu de cloisons et fractionné ainsi en cinq ou six cases dans lesquelles seront déposés les sacs postaux. On a résolu là un triple problème d'accessibilité, d'utilisations optimum de la place disponible, et d'arrimage, d'une façon très simple mais très pratique. Le couloir dessert toutes ces cases ; les sacs solidement amarrés ne peuvent se déplacer et le centrage convenable de l'appareil ne risquera pas d'être compromis.

On attend du Siebel-204 qu'il constitue une étape, un progrès dans le service de la poste aérienne ; la livraison du SO-94 doit constituer l'étape suivante.

La France a été la première nation à utiliser l'avion pour le transport de la poste, à l'intérieur du territoire, sans surtaxe, comme elle utilisait jusque-là les autres modes de locomotion terrestres ou maritimes, simplement parce que l'avion est devenu un mode de locomotion comparable aux autres mais qui présente sur eux un avantage marqué. L'Administration des P.T.T entend utiliser de plus en plus l'avion, c'est le moyen d'accélérer l'acheminement du courrier, de faire accomplir au service postal les progrès les plus sensibles.

Dans cette large conception de l'Aviation postale, la France est évidemment en avance sur les pays où l'on en est encore à demander au public d'acquiescer une surtaxe spéciale pour que leurs lettres bénéficient de la voie aérienne. Le programme des P.T.T vise à donner à toute la France le bénéfice de cette voie.



Vue de la soute aménagée pour le transport postal (Coll auteurs)

**IGN**

L'Institut Géographique National exploite 6 aéronefs, les n° 68 F-BAOP (détruit à Vichy le 13.10.46), 69 F-BAOQ (détruit à Saint-Étienne le 26.10.47 – 6 morts), 70 F-BAOR, 87, F-BBFA, 190 F-BBFG et le 233 F-BDLQ

**SNCAC**

La Société Nationale de Construction Aéronautique du Centre exploite un aéronef, le n° 1 F-BAIP (détruit à Toussus en mars 1947).



Pour information : Les Ailes du 25 décembre 1948 :

NC 701 n° 69 F-BAOQ de l'IGN (Coll V. Ferry)



Le 18 décembre 1948, Jean Brivot, Chef pilote d'essais de la SNCAC, était parti de Bourges pour procéder à l'essai d'endurance d'un bimoteur « Siebel 204 ». Il était accompagné du mécanicien Mathais et du radio Mandré. L'essai d'endurance est de deux heures. Il consiste à voler 1h45 au 4/5 du régime maximum et 15 minutes à pleine puissance. C'est au cours de cet essai qu'une « salade de bielles » se produisit au moteur gauche qui prit feu.

L'incendie n'ayant pu être arrêté, Brivot décida que l'équipage évacuerait l'appareil en parachute, et donna l'ordre à ses deux compagnons de sauter par la porte arrière. Lui-même resta aux commandes, mit les hélices en drapeau et, seulement alors, rejoignit Mathais et Mandré qu'il trouva en train de s'efforcer d'ouvrir la porte, mais en vain : un des axes de charnières de cette porte sauta et la coïncida définitivement. « Sautons par la porte avant », dit Brivot. Tous trois firent demi-tour dans l'ordre où ils se trouvaient. Brivot en tête puisque dans l'autre sens il était le dernier. C'est dans ces conditions qu'il sauta devant ses deux compagnons qui s'apprêtèrent à le suivre... Hélas ! Le parachute de Brivot ne s'ouvrit pas et le malheureux s'écrasa irrémédiablement au sol.

L'enquête a révélé que le petit mât de la T.S.F. avait été arraché ; la dérive porte également la trace d'un choc ;

le pauvre Brivot fut enfin retrouvé avec un pied cassé. On suppose donc qu'il heurta l'avion aussitôt après avoir quitté le bord et que blessé, sans connaissance, il ne put commander l'ouverture du parachute.

Lorsque le radio et le mécanicien voulurent sauter, l'avion qui descendait à toute allure depuis déjà un certain temps, animé d'effroyables vibrations, s'était dangereusement rapproché du sol. Les deux hommes estimèrent qu'ils étaient trop près pour sauter avec des chances de s'en tirer. Le mécanicien Mathais tenta un sauvetage désespéré : il prit les commandes et essaya de redresser l'avion. Il semble qu'il était temps : celui-ci piquait à 450 km/h. C'est sans doute cette grande vitesse qui sauva les deux hommes. Car, aussitôt redressé, Mathais se trouve face à une ligne de transport de force : l'avion la sauta ; derrière était un petit bois, il le sauta également. Enfin, un champ dégagé d'obstacles faisait suite à ce bois : le « Siebel » s'y posa avec ses deux hommes sains et saufs, sauvés par l'habileté du mécanicien Mathais. La disparition de Jean Brivot a jeté la consternation parmi ses camarades pilotes d'essais où il comptait de bonnes et fidèles amitiés. C'était réellement un très grand pilote qui avait déjà connu bien des situations dramatiques dont il avait d'ailleurs réussi à se sortir grâce à ses capacités professionnelles, à son sang-froid, à son adresse. Cette fois, malheureusement, il n'a pas échappé au destin. Il était pilote d'essais depuis près de vingt ans, avait mis au point une dizaine de prototypes et réceptionné plusieurs centaines d'appareils de série. Il comptait plus de 6 000 heures de vol.

Détail qui ajoute à notre peine ; Jean Brivot laisse une veuve et trois enfants.

### LOT Polish Airlines

La compagnie polonaise LOT exploite six aéronefs achetés neufs, les n° 185 SP-LFA, 227, SP-LFB, 228 SP-LFC, 230 SP-LFD, 231 SP-LFE et 232 SP-LFF, qui serviront essentiellement à la photographie aérienne.

### Service Cartographique du Gouvernement Suédois

Le Service photographique suédois achète deux exemplaires neufs en 1949, les n° 264 SE-KAE (a effectué son dernier vol le 29.12.71) et 265 SE-KAG. Ils seront rejoints par trois autres exemplaires en provenance de l'armée de l'Air en 1962 pour les n° 159 SE-KAL et 241 SE-KAN et en 1963 pour le n° 172 SE-KAM.



NC 701 n° 264 SE-KAE du Service Géographique suédois (Photo DR via J. Forsgren)



NC 701 n° 265 SE-KAG du service Géographique suédois (Photo DR via J. Forsgren)