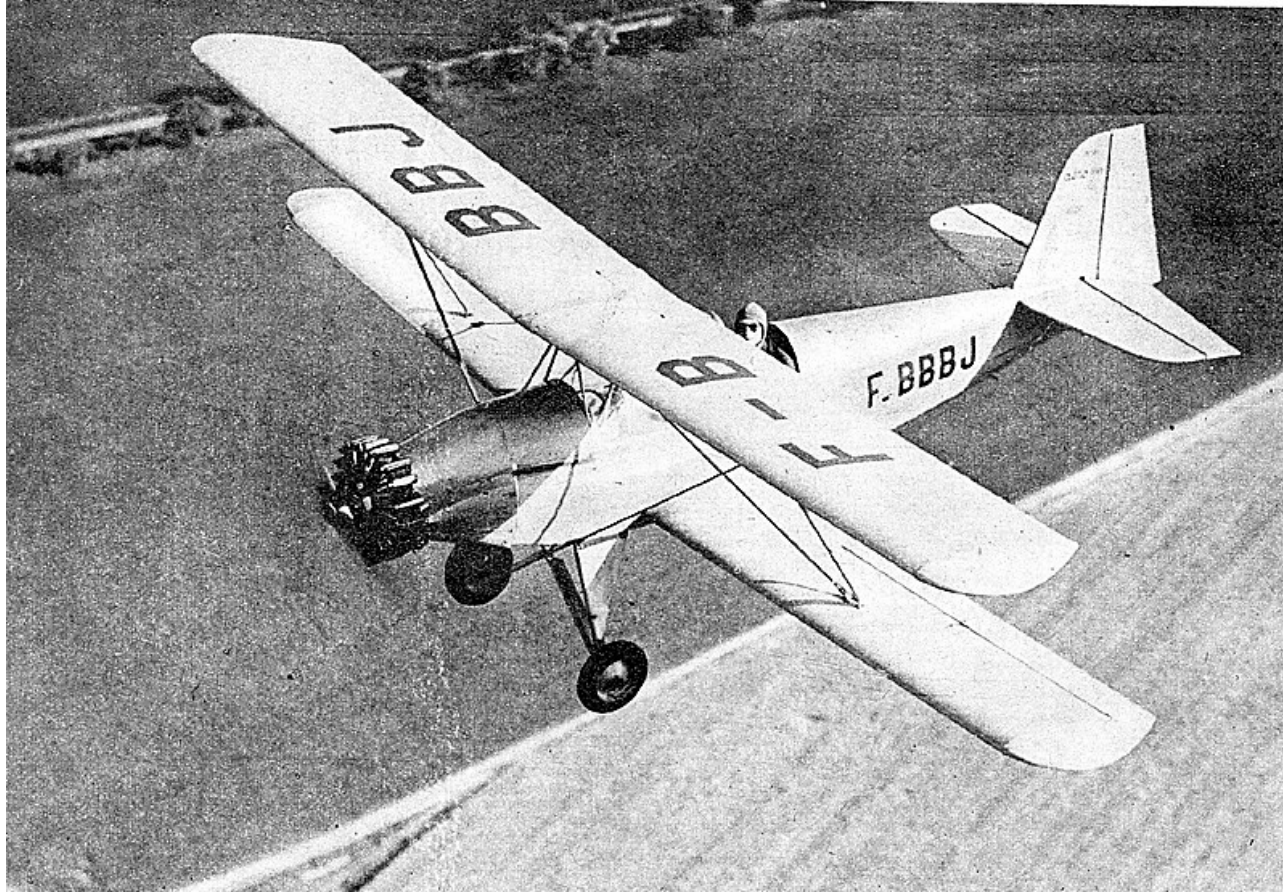


En vol, aux commandes de l'Indraero Aero 101

Jacques Noetinger
Aviation Magazine n°51 juin 1956

Jour faste. Il fait beau sur Paris et le ciel bleu n'est parsemé que de quelques nuages blancs qui font mieux ressortir la couleur exceptionnelle de ce ciel. J'avais convenu avec mon ami Badez, du service technique de l'Aéronautique, de nous retrouver à Toussus à 17 heures. J'étais à l'heure avec Dengremont, Badez aussi puisque, à peine arrivés, nous le voyons se poser à bord d'un petit biplan jaune, l'Aéro 101. l'avion que je me propose d'étudier aujourd'hui. Son atterrissage parfait en trois points et très pur est pourtant agrémenté d'un petit cheval de bois qu'à première vue je prends pour une manœuvre volontaire que je trouve osée quoique parfaitement réussie. En nous rejoignant. Badez nous avoue sans ambages que le vent de côté ne lui a pas permis de contrecarrer cette fantaisie de sa monture. D'autres pilotes se seraient peut-être moqués. Je n'y pense pas un instant car, d'une part, j'ai vu souvent voler Badez, à bord du Sylphe en particulier. et je le tiens pour un pilote qui connaît son affaire et, d'autre part, parce que je flaire un écueil sur cet avion que je dois piloter dans un instant ! Prudence et discrétion...

L'Aéro 101 est un petit biplan dont les ailes identiques sont assez fortement décalées, l'aile supérieure sans aileron étant très en avant de l'aile, inférieure. Le train est classique et sa voie lui donne une bonne stabilité au sol ; à l'arrière, une simple béquille non orientable, ce qui complique d'autant plus la manœuvre au sol, puisque les roues principales ne sont pas munies de freins. Le fuselage, en tubes entoilés, est d'une forme classique qui rappelle celle du Potez 60 d'avant guerre. Les pilotes en tandem sont abrités par un simple pare-brise à l'avant et par un pare-brise plus enveloppant à l'arrière. Pour faciliter l'accès au poste avant, l'aile supérieure, qui n'est pas échancrée, est munie d'une sorte de portière relevable constituée par une partie du bord de fuite qui se relève autour d'une charnière, facilitant grandement l'accès. A l'arrière, le pare-brise se bascule dans son ensemble sur le côté.



Pour compléter cette rapide description , j'ajouterai que cet appareil est équipé d'un moteur Salmson de 45 ch qui entraîne, bien entendu, une hélice en bois Merville à pas fixe. Avant de m'envoler à bord de cet oiseau jaune immatriculé F-BBBJ, Je voudrais préciser qu'il s'agit ici d'un prototype qui a terminé tous ses essais officiels, mais qui, à ce titre n'a pas encore toutes les améliorations prévues et dictées par l'expérience. Que le lecteur ne perde donc pas de vue ce détail, qui a son importance puisqu'une série est

en cours et que les avions de série mis par le SALS à la disposition des clubs présenteront certaines améliorations.



En effet, l'Aéro 101, qui est une réalisation de l'équipe Chapeau-Blanchet, a été réalisé par Indraero, à Cilon (Indre). Ses essais satisfaisants ont justifié une commande de dix appareils de la part du SALS. Le premier de série est du reste au CEV pour les contrôles officiels de tête de série, les autres exemplaires suivent, et seront remis dans quelques mois au clubs, comme le seront en même temps les Brochet, les Jodel et les Minicab. L'Aéro 101 de série sera équipé d'un moteur Miniè 75 ch. qui augmentera sa vitesse et améliorera ses performances. Il sera muni d'une béquille conjuguée avec le palonnier et son aménagement sera également amélioré. Ceci dit, je m'installe au poste avant pour faire un premier vol en biplace en compagnie de Badez. J'avoue que le siège qui m'est dévolu est assez peu à mon échelle, surtout en ce qui concerne mes longues jambes. La mise en place est plutôt pénible et, une fois installé et équipé de la ceinture de sécurité, je suis un peu encombré de mes genoux qui se coincent un peu partout où j'essaie (à la main) de les loger. Par contre, j'apprécie tout de suite les excellentes conditions de visibilité que procure cette place

avancée. L'aile supérieure est assez haute, les mâts et haubans bien dégagés ; on a le corps convenablement placé dans la cabine pour que la tête ne soit ni enfoncée ni surélevée et ceci mérite un bon point pour le constructeur. Le poste de pilotage est d'une exceptionnelle simplicité puisqu'il ne comporte des instruments que sur une ligne et que l'on trouve de gauche à droite le badin, l'altimètre, le compas ; au centre, dominant une bille, le compte-tours et un cadran donnant simultanément les pressions d'essence et d'huile. Sous ce tableau, à gauche, est placé un contact général, au centre un robinet coupe feu et à droite le traditionnel extincteur.

Le poste arrière est plus rustique encore, puisque en fait d'instruments, il ne comporte qu'une bille et un compte-tours. A gauche, le long de la paroi du fuselage, est placée la manette des gaz à l'extrémité d'une tringle, équipée d'une poignée à portée de main à la place avant. Seul, le poste avant possède les contacts des magnétos, deux contacts séparés et côte à côte, en dessous desquels se trouve un correcteur altimétrique. A droite un petit flettner de profondeur a été également prévu. Les deux postes sont reliés par un tube acoustique, comme à bord du Stampe. Le moteur est lancé à la main ; il tourne d'une façon agréable et relativement peu bruyante, détail que j'apprécie sur ce Salmson 45 ch. En roulant au sol, je note que la suspension de l'appareil ne justifie aucune critique ; la maniabilité n'est pas mauvaise, elle me surprend même, compte tenu de l'absence de freins et de roulette orientable.. Pour bien diriger l'Aéro 101, il suffit de doser les mouvements des pieds et la puissance du moteur. Lourd de l'arrière, l'appareil est stable au sol et n'a aucune tendance à passer sur le nez en roulant sur des terrains dont l'état n'est pas excellent. Nous voici dans l'axe du décollage. Je mets progressivement les gaz. le moteur tire bien. Je pousse bien sur le manche pour mettre l'avion en ligne de vol et il ne faut pas hésiter à le faire. Je surveille du coin de l'œil le badin qui accuse environ 60 km/h. quand je sens l'avion quitter le sol sur un très léger appel du manche. Je n'ai aucun scrupule à réduire, dès le décollage, car malgré sa faible puissance pour enlever deux personnes, l'Aéro 101 ne donne nullement l'impression d'être tangent au décollage. Il est même rapide à prendre son essor. Je le laisse monter jusqu'à 300 mètres en virant doucement dans le sens du circuit de piste, puis je le mets en ligne de vol à 2.100 t/mn qui est le régime de croisière du Salmson. Le badin indique 110 à 115 km/h, ce qui est approximativement la vitesse de croisière confirmée par les essais officiels.

Malheureusement, le temps me manque pour faire un contrôle sur hase. J'attaque ensuite les virages un peu serrés. Pour donner à l'appareil l'inclinaison voulue, il faut faire un certain effort sur le manche et l'avion manifeste une certaine inertie, due sans doute à la surface des plans, mais aussi à un espace trop grand entre les ailerons et l'aile, l'espace vide qui doit créer une zone de perturbation dans l'écoulement des filets d'air sur l'intrados et sur l'extrados. Cet. inconvénient, me dit Badez. sera éliminé sur les appareils de série. Une fois l'avion en position de virage, il se comporte parfaitement bien et la conjugaison est facile, Il n'est nécessaire ni de contrer au pied ni de se défendre au manche. Je fais aussi quelques huit. Je ne puis savoir, faute de variomètre, si je tiens bien mon altitude, mais il me semble que le nez (qui est ici un excellent point de repère) suit bien l'horizon et, du reste, en fin de figure, je repasse dans mon propre remous, ce qui prouve que je n'ai pas perdu d'altitude. Je passe ensuite à un lazy eight classique qui me permet d'évoluer au cours de la figure entre 60 et 130 km/h., sans forcer et surtout sans éprouver de difficulté particulière de conjugaison.

Pour ce premier vol, je termine cette rapide prise en main par quelques décrochages. Avec le moteur au régime de croisière, l'avion reste stable alors que le badin, est à environ 55 km/h., puis il tombe avec souplesse sur la droite, sans brutalité et sans tendance à partir en vrille. Un simple petit coup de manche le remet en ligne de vol. Sans moteur, il se comporte, mieux encore et. le manche tiré à soi, l'avion se contrôle jusqu'à la dernière minute. Même caractéristique de décrochage. Un petit coup de moteur permet de récupérer aisément. Je reviens vers la piste. Le vent est toujours de travers, je me pose normalement mais, soudain, l'appareil s'embarque vers la droite et je me retrouve à 70 degrés de mon axe, en souplesse et sans avoir pu me défendre le moins du monde. Badez jubile, nous sommes à égalité. Je ramène l'avion assagi à son point de départ et. cette fois, m'installe à la place arrière pour un petit vol seul. J'ai dit qu'à la place arrière il n'y avait pour ainsi dire pas d'instruments. Par contre on voit parfaitement le poste avant et sa planche de bord, grâce au pare-brise qui sépare les deux postes. Moteur chaud, je repars prendre ma piste et me voici en vol. En attendant que Dengremont soit à mes côtés à bord d'un autre avion d'amateur dont j'aurai l'occasion de parler ici, je me livre de nouveau à quelques manœuvres tout en constatant que le vent est plus gênant à l'arrière que lorsque j'occupais le poste avant. Par contre. mes jambes ont infiniment plus d'espace vital et je l'apprécie. Je refais des pertes de vitesse, des lazy-eight. des virages... Ils confirment mes premières impressions. Voici le petit avion rouge dont je vois émerger Dengremont. Je le rejoins et nous volons de concert pendant un moment. Les photos finies, je fonce vers le terrain, décidé cette fois à ne pas me laisser l'aire par le vent de côté. Je fais mon approche à 70 contre 80 la fois précédente, je prolonge l'arrondi pour que l'avion ait bien le temps de perdre sa vitesse et je touche le sol aux environs de 55 L'atterrissage est doux et surtout très court. Cette fois, pas de cheval de bois J'étais pourtant prêt à réagir au moteur, chose que je n'avais pas faite à mon précédent, atterrissage.



Voici donc exposées mes quelques réflexions sur l'Aéro 101, avion classique, nullement dangereux, qui n'a pas la prétention d'apporter je crois, de solutions originales, mais qui reste fidèle à la formule du biplan économique. Avec le Brochet monoplan à aile haute, le Jodel monoplan à aile basse, il complètera le choix des moyens mis par les services officiels à la disposition des élèves pilotes et prolongera la vie d'une formule aérodynamique que certains, et ils sont nombreux, se désolent de voir disparaître.

