

## ***En vol, aux commandes de l'Auster Aiglet Trainer***

**Jacques NOETINGER**

Aviation Magazine n°56 août 1952

J'espère avoir l'occasion de consacrer quelques études au matériel aéronautique anglais, puisque je suis convié à passer, très prochainement une huitaine de jours en Grande-Bretagne pour y piloter différents appareils. Mais, aujourd'hui, grâce à l'agence Legastelois qui est en France concessionnaire d'Auster, c'est déjà d'un avion anglais que je voudrais parler : l'Auster Aiglet Trainer. Un appareil de ce type étant venu pour une première présentation officielle en France, je dois à M. des Courtis, de l'agence Legastelois, et au pilote d'essais anglais Porteous d'avoir pu voler, car un déplacement que je ne pourrai remettre, menaçait de me priver de cette occasion.

Avant toute démonstration officielle et à l'heure ou le commun des mortels déjeune, je me suis posé à Toussus avec le Sipa, de la section de convoyage de Saint-Cyr, que le S.A.L.S avait mis à ma disposition pour mon voyage. Au bar du Touring Club, j'ai rencontré l'équipe Auster et M. des Courtis, ainsi que mes bons amis Desagnat, fervents pilotes du club à qui je dois, par suite de leur insistance, de n'être pas reparti le ventre creux, comme j'en avais l'intention.

Rapide apéritif savoureux par ce temps chaud au bar et nous voici devant l'avion. Malheureusement, Dengremont., parti photographier une usine, en vol, n'a pu m'accompagner.

Pour celui qui, comme moi, n'a jamais vu l'Aiglet, celui-ci ressemble étrangement à l'Auster Autocrat de tourisme. Même silhouette, aile haute train classique, cabine spacieuse, confortable et soignée, garnie de cuir. Point n'est besoin de s'étendre plus longuement sur cette cellule qui est aujourd'hui assez connue de tous ceux qui fréquentent les terrains. Indiquons simplement que la roulette arrière est libre, mais peut être conjuguée sur demande ; tout est prévu à cet effet Le moteur qui équipe l'Aiglet est un Gipsy en ligne de 130 cv. Il entraîne une hélice métallique Fairey. Avec ce moteur, l'Aiglet emmène quatre personnes pour le tourisme et deux pour la voltige. A priori c'est donc une formule particulièrement intéressante pour un club, puisque celui qui le possède dispose en même temps d'un quadriplace pour les baptêmes de l'air et pour les voyages, et d'un biplace acrobatique restant dans les deux cas économique à l'utilisation



Photo Copyright Paul Chandler

[AIRLINERS.NET](http://AIRLINERS.NET)

L'accès de la cabine est assez difficile, ce qui n'est pas rédhibitoire pour les pilotes, mais plus gênant dans le cas de baptêmes de l'air. Je note en particulier, en l'absence de tout moyen permettant, comme c'est l'usage de maintenir les deux portes latérales ouvertes sans avoir à les tenir soi-même. Il est vrai qu'elles s'ouvrent, vers l'avant ce qui est un avantage en vol, mais un inconvénient lorsque le moteur tourne. Ceci dit les sièges en cuir sont très confortables, ils sont indépendants et réglables. Entre les deux, au plancher, se trouve le sélecteur d'essence, bien placé à portée de la main. Le palonnier, constitué par deux pédales, est pourvu de freins aux talons actionnant des Bendix mécaniques (je ne trouve pas ce système de freins extrêmement commode, mais ceux-ci sont cependant très efficaces). Un frein de parking, comparable à un frein de voiture, est également à portée de la main, sur le tableau de bord, à gauche.

Le tableau de bord, proprement dit, est très clair. Sur une ligne et en dessous, l'altimètre, le conservateur de cap et la bille aiguille du type anglais, telle que nous l'avons rencontrée sur le Monospar. A gauche de ce panneau central, on trouve de bas en haut, le frein de parking, dont nous avons déjà parlé, les contacts (du type anglais ; deux manettes indépendantes), la pression d'huile et le compte tours. Symétriquement à droite, le panneau réunit le démarreur électrique, simple bouton comme sur une voiture, l'ampèremètre et le contact général. Sous le tableau de bord, un support groupe au centre la manette des gaz, celle du mélange et la pompe à essence d'amorçage. Au-dessus du tableau de bord et suspendu au plafond, sans gêner la visibilité avant, est monté un confortable compas. Complétons cette sommaire description de l'équipement de la cabine en signalant que le flettner de profondeur est au plafond et se manœuvre au moyen d'une petite manivelle, tandis que les volets sont actionnés par un long levier à quatre crans fixé en haut, le long de la paroi latérale gauche et facile à saisir par le pilote placé à gauche.

Ayant fait connaissance avec cette cabine, je fixe les harnais qui me rivent au siège de droite, tandis que le chef pilote Porteous, en chantonnant, prend place comme premier pilote. Les contacts sont unis, un coup de démarreur entraîne l'hélice qui tait trois ou quatre tours et s'élance dans un chant harmonieux et régulier. Compte tenu de la température ambiante, nul besoin de laisser chauffer longuement.

Porteous relâche le frein de parking et nous voici partis pour un court vol au cours duquel le pilote d'essais se propose de me faire une démonstration de l'Aiglet. Je reste sagement installé sur mon siège, mon carnet de notes à la main et bien décidé à ne pas perdre une miette de ce vol. Nous roulons d'abord en direction de la piste en herbe. L'appareil semble très maniable au sol, quoique non muni de roulette conjuguée qui, étant donné la présence de freins efficaces, ne semble pas s'imposer. Point fixe : 2.000 t/mn.

Porteous met les gaz après avoir sorti ses volets et nous roulons. Je surveille le badin. A 46 mph (72,5 km/h.) nous quittons le sol après une course qui a été assez brève et qui est certainement inférieure, à 200 mètres. Tout de suite, le pilote prend son angle de montée, le badin se stabilise à 75 mph (un peu plus de 130 km/h.) et nous montons à 700 pieds/mn. (3,8 m/s.). En moins de deux minutes, nous sommes à 300 mètres et la montée continue jusqu'à 2.000 pieds (plus de 650 m.), qui est l'altitude choisie par le pilote d'essais pour sa démonstration acrobatique.

Nous commençons par une série de loopings, après un léger pique qui permet au badin d'atteindre 125 mph (200 km/h.). Je remarque qu'il ne faut pas hésiter à serrer le début de la figure et mon ami anglais exécute trois loopings enchaînés avec une remarquable aisance, sans qu'en fin de compte nous ayons perdu d'altitude. Puis, nous voici entraînés dans une série de tonneaux lents débutés à 120 mph (193 km/h.) et assez cabrés. Comme pour le looping, l'Aiglet semble admirablement se comporter dans cette figure, mais, ce qui est plus surprenant encore c'est de voir cet avion passer remarquablement des tonneaux déclenchés à 90 mph (145 km/h.). Cet exercice répété prouve la confiance du pilote dans la construction de son appareil, qui est alors soumis à un effort sérieux.

Mon étonnement est loin d'être à son comble. Nous partons, a présent, dans un demi-tonneau qui nous place sur le dos et maintenons un moment notre vol, dans ces conditions à 100 mph (160 km/h.) au badin et 0 au vario. Revenu en vol normal, Porteous cabre, réduit et déclenche une vrille bien verticale et assez rapide. Comme passager, c'est la figure dont j'ai le plus horreur... mais « j'encaisse » pendant que le pilote compte tranquillement un tour, deux tours et finalement arrête avec une remarquable exactitude cette danse dans l'axe précis de son départ. Cette fois... et c'est normal, nous avons perdu un peu d'altitude, il nous faut remonter, ce qui est vite fait. Voici, à présent, les renversements bien dans l'axe, exécutés de main de maître, puis nous piquons un peu plus sérieusement que jusqu'alors: le badin atteint 140 mph (225 km/h.) pour attaquer un looping nettement arrêté sur le dos pendant un instant et terminé par un demi-tonneau lent... Nous venons de faire un rétablissement décomposé. Ce n'est pas fini, nous piquons à nouveau et, cette fois, le badin atteint 160 mph (258 km/h.). Que va-t-il se passer ? Porteous poursuit sa démonstration par un « rocket loop », c'est-à-dire qu'il débute un looping, mais, lorsque l'avion pique droit vers le ciel, il le maintient sur cette trajectoire pendant un temps qui me semble infini et, finalement, lorsque le badin est tombé en-dessous de 100 mph (160 km/h.), il termine tout bonnement son looping. De ce fait, nous avons gagné près de 100 mètres d'altitude. Il n'y a rien de surprenant, alors, de constater qu'en partant à une vitesse plus réduite (140 mph : 225 km/h.), cet avion est en mesure de faire le tonneau lent en montant à la verticale. En fin de figure, le badin accuse encore 70 mph (112 km/h.), ce qui laisse la possibilité de se récupérer, soit par un renversement, soit par un virage doux.



En moins de quinze minutes, le pilote d'essais d'Auster vient de me passer en revue toutes les possibilités de cet avion remarquable qu'est l'Aiglet et avec lequel il semble jouer avec une facilité déconcertante. Nous revenons prendre le terrain, approche à 65 mph (105 km/h.), pleins volets sortis. Après un arrondi souple, nous prenons contact avec le sol à 50 mph (80 km/h.), pour nous arrêter sur un espace d'autant plus réduit que le pilote n'hésite pas à utiliser énergiquement les freins.

Ayant dégagé la piste, Porteous immobilise l'avion, m'installe à sa place et m'invite à partir seul. Après une telle démonstration, je me sens bien peu de chose et je souhaiterais avoir le temps de souffler un peu, mais il n'est pas question de remettre à plus tard une occasion de prendre, seul

en mains, cette machine. J'éprouve d'abord quelque difficulté à bien me servir des freins ; c'est une question d'accoutumance. Me voici face à la piste, je pousse les gaz et je roule... Longtemps. Rien d'étonnant à cela. Je m'aperçois que j'ai oublié les volets. Tant pis, l'avion décollera tout de même. Effectivement, tout va bien, mais ce décollage est plus long que le précédent, bien que je sois seul à bord. Pendant ma montée, je me familiarise avec ma nouvelle position solitaire dans cette cabine et, lorsque j'arrive à 600 mètres d'altitude, je me sens en forme pour essayer à mon tour l'Aiglet.

En premier lieu, je le mets en ligne de vol au régime de croisière de 2.100 t/mn. pour me faire une idée de la vitesse normale de l'avion. Bien stabilisé, il vole à 110 mph au badin (ce qui donne environ 180 km/h.). L'avion est stable, la visibilité avant, latérale et supérieure est bonne.

J'attaque quelques virages serrés qui me permettent de constater que les commandes sont assez « lourdes », ce dont je suis surpris après la démonstration de tout à l'heure. Dans les virages serrés, la visibilité est sérieusement compromise par la position des ailes. C'est, bien sur, l'inconvénient de l'aile haute. Par contre, l'avion tient bien en virages serrés et la conjugaison est extrêmement logique, bien qu'elle implique des mouvements amples, très amples... Si les commandes demandent un effort de la part du pilote, par contre, elles répondent efficacement et sans inertie. Au cours de cette prise en mains, je m'amuse à essayer le flettner qui est très sensible et très efficace, détail que j'apprécie toujours sur un avion.

Puis j'essaie les décrochages. Avec moteur, je me place dans un cabré accentué rendu nécessaire par la perte très progressive de vitesse du badin. A 45 mph (72 km/h.), l'avion, se trémousse légèrement à titre d'avertissement, puis tombe sans brutalité sur le côté. Un coup de manche rétablit immédiatement la situation. Sans moteur, je me place dans un cabré identique, je sors pleins volets les caractéristiques du décrochage sont les mêmes, mais, à 60 km/h. seulement. Ces décrochages n'ont donc rien de dangereux, mais restent assez francs pour permettre à l'élève d'acquérir les bonnes méthodes de rétablissement.

Je me lance ensuite dans une série de lazy-eights, dans lesquels les mouvements des commandes s'enchaînent de façon très harmonieuse, tandis que le badin évolue entre 60 et 180 mph (97 et 240 km/h.). En respectant les chiffres soigneusement notés au vol précédent, j'enchaîne alors un certain nombre de figures acrobatiques au nombre desquelles figurent le tonneau lent, le vol sur le dos, le looping, le rétablissement, sans éprouver de difficulté à les effectuer et je rentre au terrain pour y effectuer un atterrissage peu réussi, car effectué avec un peu trop de vitesse. Mais je n'ai pas le temps de refaire un tour de piste, il est tard et mon SIPA. 901 m'attend.

J'en ai assez fait, je crois, pour avoir une opinion sur l'Aiglet : un avion surprenant pour sa formule, extrêmement précis dans ses évolutions, quoiqu'un peu dur aux commandes, dont la visibilité laisse un peu à désirer en voltige, mais qui reste une remarquable réussite dont la maison Auster a tout lieu d'être fière.