

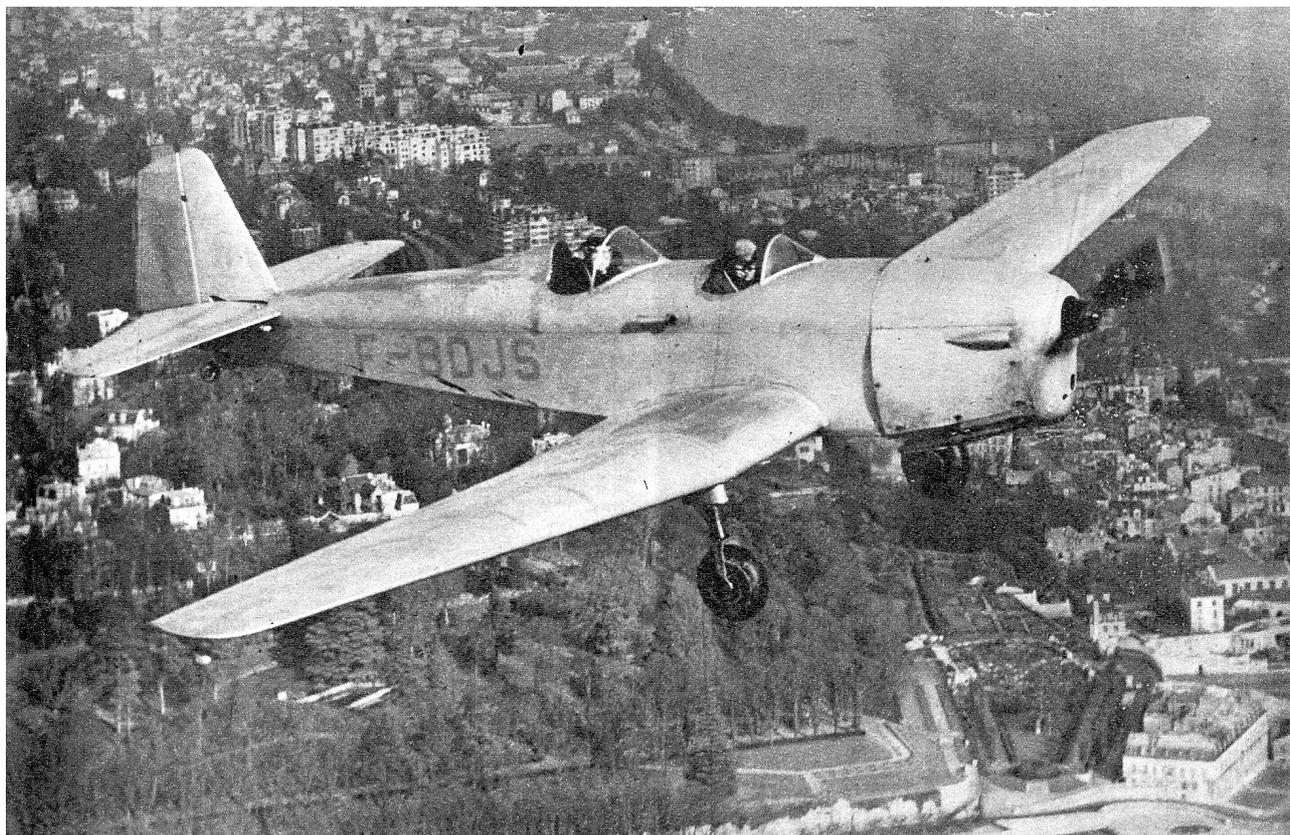
En vol, aux commandes du Caudron C-600 Aiglon

Jacques NOETINGER
Aviation Magazine n°89 janvier 1954

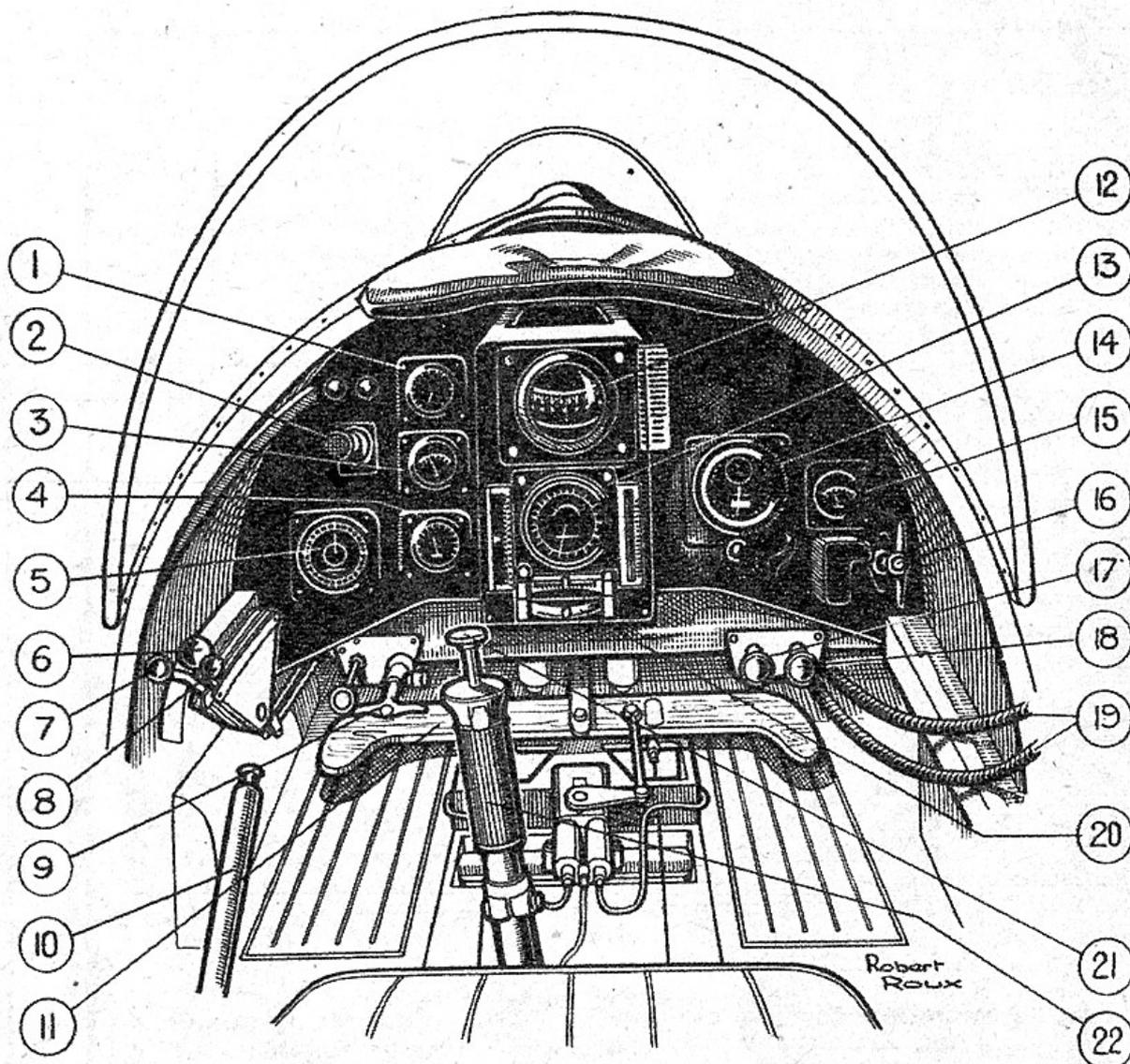
Au début de 1935, il y a dix-neuf ans, on annonçait le premier vol d'un nouvel avion de tourisme dessiné par le célèbre ingénieur Riffard, le Caudron-Renault C-600 Aiglon. Rapidement construit en série, il devait devenir une silhouette familière sur les terrains de tourisme et je me souviens de l'admiration que j'éprouvais en voyant cet appareil aux longues ailes fines qui, à l'époque, était un des plus réussis des avions de sport. Je revois la célèbre pilote Élisabeth Lion le poser magnifiquement sur le terrain de Malzeville, à Nancy, à l'occasion d'un grand rallye aérien.

Depuis cette époque, je rêvais de faire un vol à bord de cette belle machine que l'on disait réservée aux « fins pilotes ». Il m'a fallu attendre jusqu'à aujourd'hui pour satisfaire ce souhait. Il était temps, car à ma connaissance, il n'existe plus que deux Aiglon en état de vol. C'est grâce au propriétaire de l'un d'eux que je dois d'avoir pu le prendre en main. Sur sa demande, je ne citerai pas son nom. C'est un nom que beaucoup ignorent encore aujourd'hui, mais qui sera bientôt très connu dans le monde entier puisque, ingénieur de très grande valeur, il termine avec une poignée de collaborateurs la construction d'un avion révolutionnaire qu'il a commencé à étudier en 1936 et mis en chantier en 1948, Pour me documenter sur l'Aiglon, j'ai découvert une petite brochure très bien présentée où sont réunies les photos et descriptions des avions compris entre le Luciole et le Goéland.

A Villacoublay, je trouve le F-BDJS semblable à la photographie de la; brochure, à ce détail près que son train n'a pas de carénage. Je tourne autour de l'appareil tandis que Dengremont tire quelques clichés. J'interroge le propriétaire de l'Aiglon et je note que le train fixe est doté d'amortisseurs hydrauliques. Les freins sont oléopneumatiques, la roulette de queue est libre.



En montant sur l'aile à l'aide d'un marchepied prévu dans le fuselage, je constate que sur le flanc gauche est prévu à l'avant un petit coffre à bagages placé derrière la cloison pare-feu et que les deux postes de pilotage ne sont pas absolument identiques. En effet, seul le poste arrière possède toutes les manettes et les instruments de bord nécessaires. La planche de bord de ce poste comporte, de gauche à droite, les contacts, le compte-tours, le manomètre d'essence, le thermomètre d'huile.



1. Mano essence ; 2. Contact ; 3. Thermo huile ; 4. Mano huile ; 5. Compte-tours ; 6. Gaz ; 7. Essence (robinet) ; 8. Correction alt. ; 9. Pompe Viet ; 10. Commande volets (2 crans) ; 11. Palonnier ; 12. Compas ; 13. Badin encadré à gauche par un vario et à droite par un clinomètre ; 14. Alti ; 15. Pression bouteille ; 16. Planche extincteur ; 17. Starter ; 18. Etouffoir ; 19. Tubes de l'aviophone ; 20. Planche groupant la bille et un horizon à aiguille ; 21. Freins ; 22. Manche.

Au centre et à la partie supérieure de cette planche, le compas est bien en vue, dominant une planchette réunissant un badin, un aiguille gyroskopique, la bille, un variomètre et un clino-mètre. Sur la droite, l'altimètre (il s'agit ici d'un altimètre japonais récupéré), un indicateur de pression dans la bouteille du démarreur Viet, dont est doté l'Aiglon, et de l'avertisseur d'incendie flanqué de la manette d'extincteur. La commande du démarreur Viet se trouve à gauche sous la planche de bord, tandis que, symétriquement, à droite, sont groupées deux tirettes : celle du starter et celle de l'étouffoir. Plus bas, sur des montants de cabine, se trouvent, de part et d'autre, des commandes d'amorçage de chacune des deux pompes du moteur. Sur la paroi gauche, un secteur réunit trois manettes ; celle d'ouverture de l'essence, celle des gaz, au centre, et celle du correcteur. En ajoutant que sur la gauche du siège un levier permet de manœuvrer les volets à trois positions : fermés, ouverts à 15° environ, et braqués à 30°. Ces volets, précisons-le, ne sont pas placés comme sur la plupart des appareils, à l'intrados des ailes, entre les ailerons et le fuselage, mais à l'intrados, sous le fuselage, et débordant jusqu'à la hauteur des jambes du train de part et d'autre. Le palonnier est des plus rudimentaires et marque bien l'époque de sa conception : c'est une simple planchette de bois dont les extrémités ont été échancrées pour que les pieds ne glissent pas. Le manche, par contre, est en aluminium et possède à son sommet un bouton qui actionne les freins, simultanément si le palonnier est droit, alternativement du côté où l'on pousse le pied, même principe que le Stampe, en somme, à cette différence près que la commande proprement dite du frein est plus rationnelle sur l'Aiglon que sur le Stampe, dont je n'ai jamais pu admettre le levier de frein aussi peu logique que possible.

Cette prise de contact avec le C-600 achevée, je crois utile de me métamorphoser en pilote de l'époque, vous voyez un peu le genre : combinaison à trois épaisseurs, emprisonnant chandail et cache-nez, serre-tête spécial permettant l'adaptation de l'écouteur de l'aviophone, gants fourrés, coussins pour compenser l'absence de sièges réglables... Je me sens étrange, antique et un tantinet coquin, mais, à en croire les connaisseurs, l'Aiglon étant un champ de manœuvre idéal pour courants d'air, je préfère maintenir au maximum ma, chaleur animale.



J'ai l'occasion de faire deux vols en compagnie du propriétaire ; je suis d'abord au poste avant, ensuite au poste arrière. Ceci me permet de me faire une idée assez nette des caractéristiques de cet appareil.

La mise en route est simple d'autant que le moteur vient de tourner. Pas de starter, essence ouverte, gaz légèrement ouverts, contact sur 2, un coup de démarreur, le moteur part aisément, et l'on a tout le temps de ramener la main sur le manche pour utiliser les freins si besoin est, ce qui n'est du reste pas le cas la plupart du temps.

En roulant au sol, quelle que soit la place que l'on occupe, la visibilité avant est franchement mauvaise, car le moteur cabré sur l'horizon est incontestablement gênant. Par contre, en utilisant par très petits coups les freins, le roulage au sol est facile, le train est souple, il fait seulement un peu de bruit lorsque les amortisseurs vont à fond sur la détente. Le bruit du moteur est très agréable. Profitant de l'aviophone, je bénéficie de la part de mon ami de quelques renseignements supplémentaires, j'apprends en particulier qu'en biplace la queue est plutôt lourde alors qu'elle est légère en monoplace. En position de décollage, il n'est plus nécessaire de refaire de point fixe puisqu'au parking les magnétos ont été vérifiées à 1.500 t/min. et qu'une pointe à plein régime a donné 1.650 t./min. réglementaires, par contre, il est recommandé de sortir un cran de volets, soit 15° environ.



Le décollage en lui-même n'est pas sorcier, à condition de se tenir sur ses gardes en se méfiant du couple du moteur qui a une très forte tendance à tirer le nez vers la droite. La méthode classique pour compenser cet inconvénient consiste donc à pousser très progressivement les gaz et à jouer du palonnier à gauche suivant le besoin. Une pression rapide des gaz doit entraîner un cheval de bois à coup sûr. Lorsque l'appareil a atteint une vitesse de 55 km./h, une pression du manche permet de déjauger la roulette de queue et, en biplace (comme c'est le cas aujourd'hui), l'avion quitte le sol avec aisance à 80 km/h. (75 en monoplace). Après avoir réduit un peu les gaz, la vitesse tenue entre 110 et 115 km/h. donne 3 m/s. au vario, les volets ayant été rentrés.

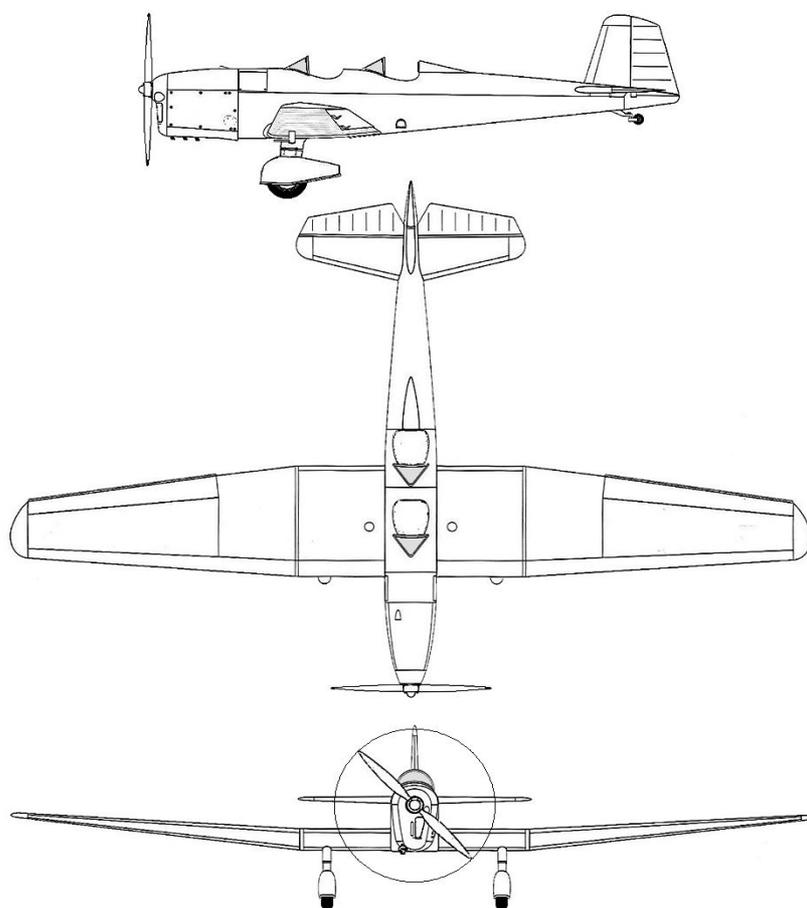
Arrivé à 700 m. d'altitude, je stabilise l'avion, ramène le moteur à son régime de croisière de 1.650 t/min et, très vite, l'aiguille du badin se stabilise aux environs de 180 km/h ce qui correction faite, à cette altitude, donne un chiffre qui n'est pas bien éloigné de celui donné dans la notice de 1936 ; le fait mérite d'être souligné.

L'étude du décrochage avec et sans moteur me permet de constater que l'appareil très cabré s'accroche très longtemps en l'air avant d'atteindre la vitesse limite ; quant au

décrochage proprement dit, il n'est absolument pas brutal, l'avion, bascule sans méchanceté après un léger buffeting arrière à 60 km/h. indiqués au badin avec moteur, à 55 km/h sans moteur. (Il est évident que ces chiffres ne correspondent pas à une réalité absolue, car à ces vitesses le badin perd de sa précision, pourtant ils donnent un intéressant ordre de grandeur.)

Effectuant toute une série de virages et de lazy-eight, j'arrive à la conclusion que la direction a une très grande efficacité, tandis que les ailerons, qui répondent bien, ne sont pas dans le même rapport. Une conjugaison rationnelle pour débiter un virage à forte inclinaison, il faut faire précéder d'une fraction de seconde le mouvement du pied sur celui du manche. On s'habitue du reste très vite à cette particularité. Pour satisfaire aux exigences du maître photographe Dengremont, évoluant, lui aussi, dans un « frigidaire volant », je veux dire dans un biplace en torpédo, je me livre à un petit exercice de patrouille. Ça n'est pas si facile que cela avec l'Aiglou qu'aucune turbulence ne laisse indifférent. Avec ses grandes plumes, il bouchonne volontiers et il faut le tenir. La séance dure une dizaine de minutes, ; Dengremont émerge et rentre dans la cabine, comme un pantin sortant de sa boîte, et braque vers moi son objectif menaçant. L'opération terminée, je rentre à Villacoublay en perdant de l'altitude et en réduisant progressivement la vitesse pour arriver en tour de piste qui peut être extrêmement doux. L'avion suit une trajectoire rectiligne et la roulette tombe d'elle-même.

Telles sont les remarques que j'ai pu faire au cours de ces deux vols sympathiques à bord du Caudron-Renault C-600 Aiglou, cet avion qu'utilisa André Japy il y a dix-huit ans (12 au 16 décembre 1935). en version monospace pour battre le record Paris-Saïgon en quatre-vingt-sept heures- trente minutes, à la moyenne de 128 km/h., arrêts et ravitaillement compris.



Caudon C-600 Aiglou

