

En vol, aux commandes du CAB GY-20 Minicab

Jacques NOETINGER
Aviation Magazine n°11 octobre 1950

Voilà bien longtemps que l'on me parle du Minicab ; il y a bien longtemps aussi que je souhaitais pouvoir essayer cet appareil assez semblable, par son aspect, au S.I.P.A. 90. dont j'ai eu, ici, l'occasion de parler. Il n'y a rien d'étonnant, du reste à ce que ces deux avions se ressemblent puisque tous deux ont été conçus par le même ingénieur M. Gardan. Il est particulièrement intéressant de mettre ces deux biplaces en comparaison car on retrouve beaucoup de similitude, quoique le Minicab, de conception plus récente, bénéficie du fruit des essais et améliorations du S.I.P.A.

C'est à l'amabilité de M. Gardan et de M. Laporte, président des Constructions Aéronautiques du Béarn, que je dois d'avoir pu piloter cet appareil, lors d'un passage sur le terrain de Pau-Ildron où je me posais, du reste, en S.I.P.A. A l'occasion de la grande manifestation d'Anvers, en juillet dernier, le principe de cet essai avait été conclu. Malheureusement, à Pau, ni Laporte ni Gardan n'étaient présents, mais j'ai eu la tâche simplifiée par Laune, vice-président de l'Aéro-Club d'Ildron, et par Gelix, moniteur du S.A.L.S., qui ont mis à ma disposition le Minicab n° 2, immatriculé P. BFLD, propriété du club.



Je garderai, grâce à eux, un agréable souvenir de cette visite à Ildron, où j'ai été reçu en ami et où tout a été fait pour que je sois à même, dans le minimum de temps, de dégager une impression aussi précise que possible de cette intéressante petite machine.

Le F. BFLD, qui vient d'être sorti du hangar, est- déjà un vieux taxi qui compte plus de 120 heures de vol et qui, chaque dimanche, permet de débiter des baptêmes de l'air en série. Ce qui ne l'empêche pas de temps à autre, d'effectuer des voyages à travers la France et au-delà des frontières. Deuxième avion de la série, il ne comporte pas certains détails de finition que l'on rencontre par exemple sur le n° 5, que j'ai vu prêt à être mis en caisse pour être envoyé à la Guadeloupe. Ce n°5 est une perfection de goût et de simplicité. (en ce qui concerne sa cabine tapissée de cuir rouge, avec son épais tapis et son tableau de bord clair et agréable à regarder, comme un tableau de bord de Simca-8 sport.

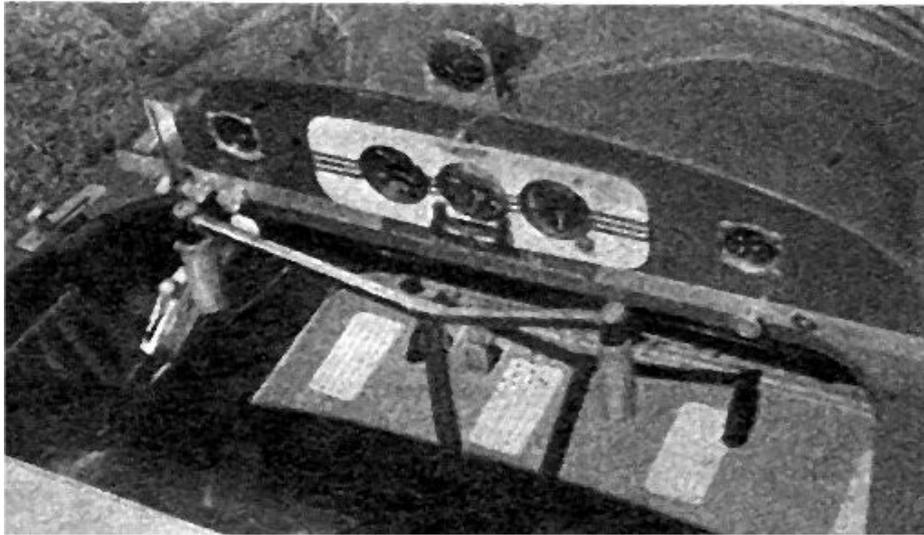
Le n° 2 est l'un des deux seuls Minicab dont le train ne soit pas caréné. On est frappé par l'aérodynamisme de ses lignes de profil, avec son habitacle très fuyant. Cet appareil n'a

pas de volets d'atterrissage, ses ailes n'ont que 8,14 m d'envergure et la longueur de l'appareil est de 5,45 m.. Les roues principales sont équipées de freins Bendix commandés au talon, la roulette arrière est conjuguée avec le palonnier. Les ailes sont dessinées avec un vrillage au bord marginal de $-3^{\circ}30$ et les ailerons sont à fente. Ces deux dernières caractéristiques étant prévues pour assurer au Minicab les meilleures qualités en perte de vitesse.

Le Minicab est équipé d'un moteur Continental de 65 CV. ayant une consommation de 15 litres à l'heure, au régime de croisière de 2.100 t/min, ce qui lui assure, avec son réservoir normal de 52 litres, une autonomie de plus de 3 h. 20. A noter qu'un réservoir supplémentaire peut être prévu sous le siège. Il est de 25 litres, ce qui porte l'autonomie à plus de cinq heures.



Pour atteindre la cabine, on monte sur l'aile par l'arrière. Une poignée, au sommet, permet de rabattre vers l'avant toute la partie mobile de l'habitacle, tenue ensuite par une tige rigide à double sécurité. Sans doute, cet habitacle est-il moins parfait que sur le S.I.P.A. 903. Cependant, cet avion étant plus économique de construction, il répond au souci des Constructions Aéronautiques du Béarn de réaliser un avion avant tout bon marché. Une fois assis dans la cabine, on bénéficie d'une visibilité avant excellente, due à la ligne très fuyante du capot ; latéralement, elle est également bonne. Sur le dessus, elle n'est que partielle, compte tenu du plafond qui prolonge la partie supérieure du fuselage. Le pilote et le passager assis, côte à côte, disposent d'une place suffisante ; les pieds posés sur les palonniers, on a les jambes suffisamment étendues et le manche en Y très évasé, dont l'axe principal se trouve entre chaque membre de l'équipage est une très heureuse solution qui réjouira, en particulier, les passagères à jupes étroites.. Plus de manche entre les genoux !...



Le tableau de bord est excessivement simple. De gauche à droite, on trouve successivement les contacts identiques à ceux du S.I.P.A., le vario sous lequel figure la manette de correction altimétrique et le réchauffage de carburateur. Sur une planchette centrale, ont été groupés, côte à côte, le Badin, le compte-tours et l'altimètre. Sous ce panneau, la bille. Je regrette que la bille soit seule, car il me semble, en effet, préférable que la bille et l'aiguille soient associées sur tout tableau de bord. Au-dessus du panneau central, une poignée permet en cas de besoin de larguer l'habitacle. A la partie supérieure, un compas Blanchetti. Sur la droite, une autre planchette réunit deux cadrans : la température et la pression d'huile. En dessous, l'inévitable extincteur et son inséparable avertisseur d'incendie complètent l'ensemble de la planche de bord, sous laquelle, devant la place gauche se trouve la pompe à injection. A l'extérieur, sur le capot, un voyant vertical joue le rôle de jauge d'essence. Je n'ai pas parlé de la manette des gaz qui se trouve sur la gauche du pilote mais qui ne figure qu'à un seul exemplaire dans la cabine, alors que manche et palonnier sont en double. Cette lacune, existant sur le n° 2, peut être comblée à la demande de l'utilisateur.

Voici donc l'aspect du Minicab qui n'attend plus que de prendre l'air, il n'est que 11 heures 30 du matin. Les nuages paresseux planent, assez éparpillés, vers 1.500 mètres, laissant le soleil chauffer assez sérieusement la planète. Je m'installe à la place gauche, habitacle ouvert. Quelques injections, tandis que Gelix brasse l'hélice. Contact sur 1+2, Gelix lance le moteur qui, au premier coup, part sans la moindre hésitation. Le chef-pilote vient s'installer à mes côtés, nous fermons la cabine et laissons un peu chauffer le moteur. Malgré le soleil, la température à l'intérieur est très supportable. En effet, le plafond plein constitue un pare-soleil efficace. Le moteur est chaud, nous commençons à rouler. Les amortisseurs sont assez souples pour que les imperfections au sol ne soient pas désagréables. Il n'est pas nécessaire de se servir des freins pour les évolutions grâce à la roulette conjuguée. Un dernier virage et nous voici face au vent, en position de décollage.

Talons sur les freins, je fais un dernier point fixe ; la sélection des magnétos n'accuse aucune baisse de régime. Au décollage, la position plongeante du capot me fait hésiter à pousser suffisamment sur le manche, pour tenir correctement l'avion queue haute, avant de quitter le sol. En quelques secondes, nous atteignons une vitesse de l'ordre de 70 à 75 km/h et nous voici en l'air. Tirant sur le manche, je cabre raisonnablement, le moteur tourne à 2.100 t/min, la vitesse est de 90km/h au Badin. Le vario indique à peine 2.5 m/s, mais Gelix m'a averti qu'il ne fonctionnait pas correctement. En fait, j'estime que notre vitesse ascensionnelle est de plus de 3 m/s. ; du reste, les essais officiels de Brétigny donnent 360 m. en 2'10" en biplace et 4,80 m/s. en monoplace. Nous atteignons assez vite l'altitude de 600 mètres que nous avons fixée avec M. Laune qui, à bord du Stampe



du club, emmène Dengremont qui effectuera ses prises de vues photographiques, tandis que nous volerons en patrouille. Ce vol de patrouille me permet déjà d'apprécier la finesse de pilotage du Minicab, car les commandes très souples et très efficaces assurent une maniabilité précise. Ces premières impressions se confirment lorsque j'effectue ensuite des virages de plus en plus inclinés. La bille tient bien au milieu et il n'y a, pour ainsi dire, pas à toucher au palonnier. A ce sujet, M. Laune, qui revenait récemment d'un long périple de plus de vingt heures de vol, me disait qu'en voyage il ne posait même pas les pieds sur les pédales. Dans le « lazy eight », on éprouve, un véritable plaisir à effectuer cette figure tant la manoeuvre est souple, tant l'avion est stable dans toutes les positions. Mes virages extrêmes, en montée, à la limite de la perte de vitesse, à la verticale m'ont prouvé que, dans cette position, les commandes restent extraordinairement efficaces.

Tout ceci me laissait présager ce que pouvaient être les pertes de vitesse. En effet, l'appareil très cabré, avec ou sans moteur reste contrôlable jusqu'au dernier moment je devrais dire sans interruption puisque, avec moteur, le Badin indique à peine 70 km/h que l'abattée est très douce et que l'avion se récupère de lui-même, sans s'embarquer de côté, en perdant très peu d'altitude. Sans moteur, mêmes caractéristiques avec décrochage à 65 km/h.

Au cours des évolutions, il apparaît que la visibilité avant est particulièrement réussie sur cet avion. Dans les virages, par contre, le plafond est un peu gênant et je ferai au Minicab un reproche assez voisin de celui que j'ai pu formuler au sujet du Navion. Mais, ici, encore une fois, le souci d'économie de construction explique ce léger inconvénient.

La suite du vol consiste à remuer l'avion, à le mettre en glissade, à faire des oppositions de fuselage, à le faire voler en tranche, à le cabrer, à mettre en piqué. Dans toutes les positions, la maniabilité est telle qu'à aucun moment on n'éprouve la sensation qu'il y a le moindre risque ; on reste toujours parfaitement maître de l'appareil. On ne peut pas faire un éloge semblable de tous les avions de tourisme... loin de là.

Au terme de ce vol, nous effectuons un essai de vitesse sur base à 2.100 tours et à 160 mètres d'altitude, sur un parcours de 13 km. 500 que nous effectuons en 4'33". Ce qui donne une vitesse-chrono de 178 km/h. Si l'on tient compte du fait que le régime de

croisière normale est de 2.150 t/min. et que l'appareil que nous utilisons n'a pas le train caréné, l'acheteur d'un Minicab peut donc compter sur une vitesse de croisière supérieure à 180 km/h. Depuis une demi-heure, nous tenons l'air sur le F. BPLD. Nous revenons vers le terrain, pour l'atterrissage. L'approche se fait à 90 km/h. J'arrondis un peu haut, mais, en laissant l'avion courir le long du sol, en perdant très lentement l'excès de hauteur, finalement, à moins de 80 km/h, je pose l'avion en trois points. Il roule bien droit, en perdant sa vitesse.

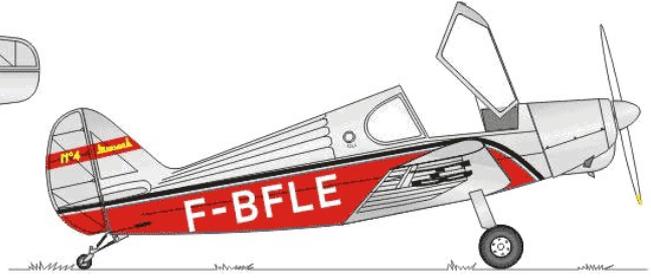
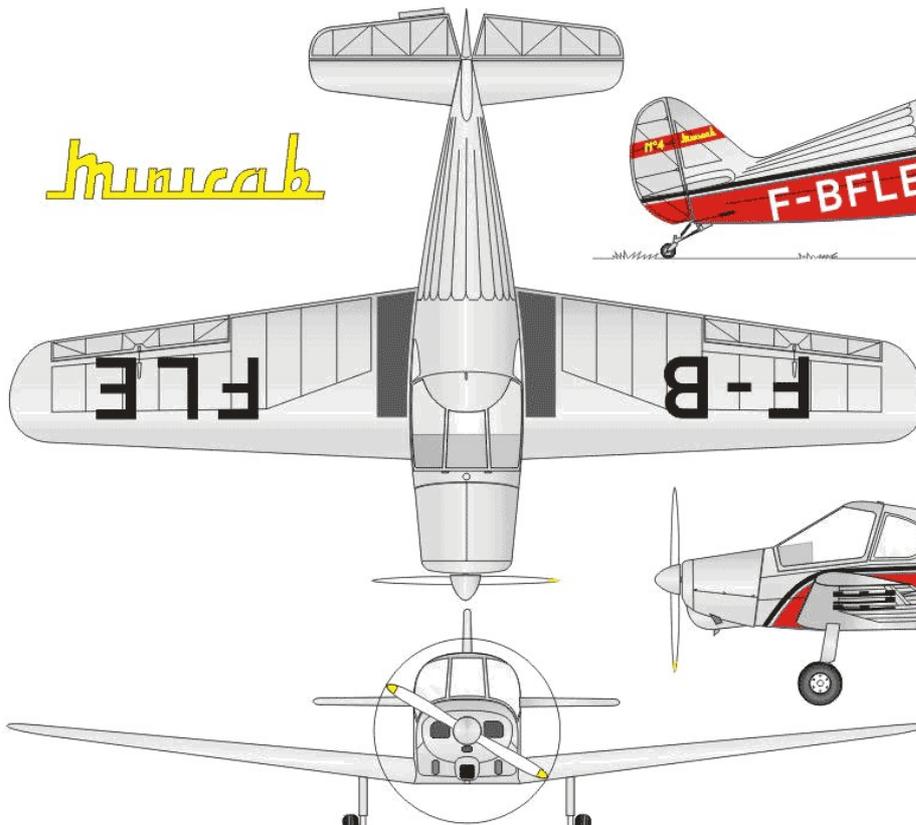


Au retour de la manifestation de Saint-Yan, au cours de laquelle un Minicab, piloté par Binaldi, de Cannes, fit une démonstration très remarquable, j'ai pu voir une chose supplémentaire dont j'avais entendu parler, mais dont je n'avais pas été témoin : la possibilité d'évolution serrée au sol à 60 km/h. Le Minicab tourne littéralement sur place, en chevaux de bois, avec une remarquable assise sur son train, sans risque de pylône ou de toucher de l'aile.

Je n'ai certainement pas tout dit sur ce remarquable appareil, mais il y a, dans ce que j'ai pu voir, suffisamment de matière pour tirer une conclusion. Les constructions aéronautiques du Béarn (CAB) s'étaient fixé pour tâche de faire un avion économique, sans, pour autant, négliger les performances de l'appareil. Elles y ont à ce point réussi que nous estimons que le Minicab est une machine capable de prétendre au marché international et de supporter la concurrence, sur tous les plans, puisque la cellule est actuellement vendue, équipée avec volets d'intrados, 142.000 francs. Complet, simple d'entretien, pouvant être mis en toutes les mains, confortable, ayant avec son réservoir supplémentaire un rayon d'action très honorable, économique à l'achat e.t à l'utilisation, il mérite d'être connu à l'étranger, où il ne laissera pas indifférents les plus avisés techniciens et les utilisateurs éventuels les plus avertis. En ce qui concerne la France, le Minicab a déjà sa clientèle et les commandes ne cessent de se multiplier, il reste à souhaiter que les constructions aéronautiques du Béarn soient en mesure de produire à la cadence des demandes.



Munucab



0 1 2 3m

www.the-blueprints.com



Air-Britain Photographic Images Collection

© Peter Graham