

En vol, aux commandes du Peyret Taupin

Jean-Pierre LAFILLE
Aviasport n°305 octobre 1979

C'est le 28 avril 1970, je ne me rappelle plus à quelle heure et vous prie de m'en excuser, que rencontrant mon ami Mornant à la foire de Hanovre, je lui achetai pour une somme modique un Peyret « Taupin » repris par lui à l'Aéro-Club de Caen.

C'était mon premier avion. Ce ne fut pas le dernier puisque, quand je le revendis à Jean Salis pour acheter un CAP 10, il faisait partie d'une collection comprenant une vingtaine de machines (MS 181, Dragon Rapide, Fairchild, T6, MS 130, MS 317, Miles Magister et autres) qui, heureusement, changèrent de propriétaire sans quitter la Ferté-Alais.

Au début de l'automne 1970, avec l'aide désintéressée et toujours efficace de mon ami Yves Brun, j'avais récupéré le « Taupin » à Caen, puis je l'avais stocké à la Ferté-Alais après l'avoir remonté, puis redémonté par manque de place, les hangars étant rares chez Jean Salis, en 1970.



La machine, en fort bon état, fut donc stockée en attendant mieux, et surtout en attendant son tour de remise en vol. Elle l'était toujours en 1974 quand, las de voir mes avions anciens détériorés par les irresponsables du dimanche, je les échangeai tous contre un beau CAP 10 presque neuf. Le « Taupin » était alors facile à remonter après contrôle de certains éléments métalliques et réparation du capot moteur. Il fut donc remis en état en quelques jours, en vue du meeting 1976, par « Jerry » Marchadier et l'ami De Vinzelle. Je fis alors un tour de piste qui, à la suite d'un incident technique, faillit se terminer dans le bois. Stoppée quelques mètres avant les arbres, la machine était indemne, à l'exception d'un longeron inférieur du fuselage qui dut être éclissé par la suite.

L'avion fut donc redémonté et restocké jusqu'à ce que, vers la fin 1978, la famille Caillou décide de s'en occuper activement. Les choses furent alors rondement menées. Les capots-moteurs furent refaits, le fuselage fut réparé, les roues héritèrent de freins, tous les éléments furent brossés et nettoyés, après quoi l'avion fut monté et réglé « au petit poil ». Il ne restait plus alors qu'à figoler l'aspect extérieur et à faire voler l'oiseau, ce qui fut fait à temps pour le meeting 1979.

C'est ainsi que, le 14 juillet de cette année, juste avant de banqueter avec quelque cent cinquante copains invités comme moi par Mr. et Mme Caillou à fêter comme il convenait leur vingt-cinquième anniversaire de mariage, je fus invité, de surcroît, à faire un tour sur un « Taupin » tout fringant et tout rajeuni. Sans réentoilage et sans réparation profonde, l'engin récupéré à Caen sous la poussière et les crottes d'oiseaux était devenu un avion digne de figurer dans la collection.

Une glorieuse hérédité

Dans les débuts de l'aviation, un chercheur parmi d'autres avait de gros ennuis avec ses avions. C'était Louis Blériot, dont les créations volaient mais qui ne savait pas encore les piloter. Ses concurrents du moment ne savaient pas plus que lui comment piloter leurs appareils, mais par chance, ceux-ci décollaient mal ou même ne décollaient pas du tout, ce qui permettait de comprendre les problèmes du vol avant de se retrouver en l'air.

Louis Blériot, par contre, construisait des machines légères aptes à se retrouver en vol après seulement quelques secondes de roulage, à charge ensuite pour le pilote de les y maintenir. C'est ainsi que les Blériot I à X vécurent généralement le temps d'un saut de puce, rarement plusieurs, jamais beaucoup. Et à chaque fois, le chercheur et son mécanicien Peyret construisaient une nouvelle machine différente de la précédente. Or parmi les avions détruits avant l'apparition du modèle XI, l'un semblait notablement supérieur aux autres (je crois que c'était le Blériot IX). D'une conception très proche de celle de ses frères, le modèle IX s'en distinguait pourtant par une profondeur remplacée par une deuxième voilure à peine plus petite que l'aile avant.

Le reste de l'histoire est bien connu; le Blériot XI volait bien, le XII encore mieux, mais c'est finalement le XI qui traversa la Manche après que le XII ait eu la fâcheuse idée d'asperger d'huile chaude les jambes de son pilote-constructeur.

Louis Blériot n'était pas très chaud pour tenter l'aventure avec sa vieille machine à l'entoilage fatigué, mais Anzani, le constructeur du moteur, à qui il devait de l'argent, sut si bien mettre en avant (si j'ose dire) des arguments non seulement valables, mais irréfutables, que le vol eut lieu aussitôt après la discussion.

Quoi qu'il en soit, l'idée de l'avion à ailes en tandem existait grâce à Louis Blériot (qui avait d'ailleurs repris une formule déjà essayée), et ne disparut pas grâce à Peyret, qui sut se rappeler les essais prometteurs du Blériot IX.

Un avion bien tranquille

Tirant son nom de celui d'un insecte élatéridé dont la larve phytophage (c'est Monsieur Larousse qui le dit) est l'un des plus dangereux ennemis de la pomme de terre, le « Taupin » se présente sous la forme d'un monoplacement à aile haute qui serait somme toute classique si son aile arrière était remplacée par une gouverne de profondeur au standard habituel.

Le fuselage est de section curieusement variable évoluant du rectangle surmonté d'un triangle, à l'avant, au triangle presque pur à l'arrière.

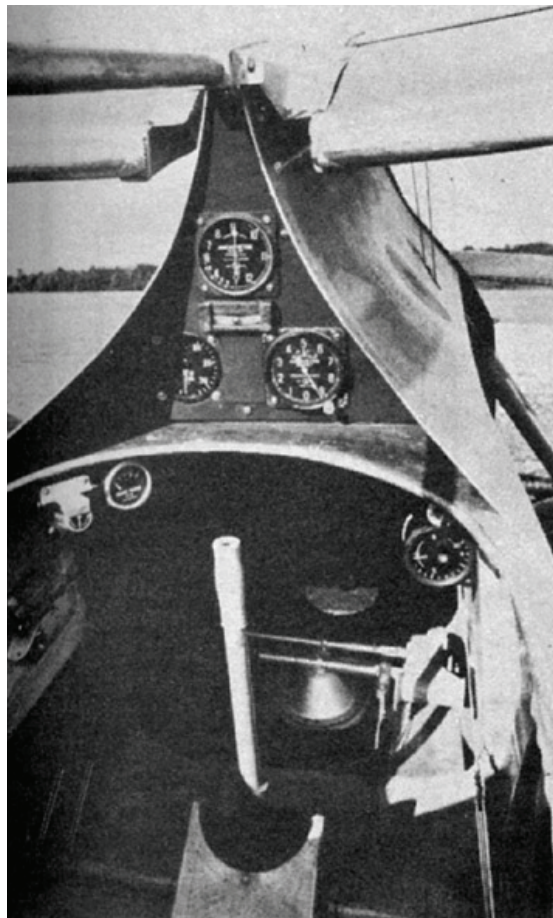
Le moteur, un Beaussier issu de la transformation et de l'inversion d'un moteur de traction avant Citroën, fournit une cinquantaine de chevaux à une hélice bipale qui en restitue une quantité suffisante pour faire voler l'ensemble.

Le plan fixe vertical triangulaire et la gouverne de direction sont de surface plus que suffisante au contrôle directionnel de la machine.

La double voilure, enfin, est constituée d'une paire d'ailes avant montée sur une cabane structurale et d'une seconde paire d'ailes, fixée de part et d'autre de l'arrière du fuselage. Les quatre ailes, légèrement en flèche, sont maintenues par un double haubanage rigide croisillonné de cordes à piano.

Le train d'atterrissage, enfin, est un classique de la mode d'avant-guerre, puisqu'il se compose de deux roues principales et d'une béquille arrière toute simple.

Quant aux commandes de vol, elles sont, si l'on excepte la classique commande de direction, assez compliquées. Le mouvement est en effet transmis aux quatre gouvernes par l'intermédiaire d'engrenages situés au pied du manche à balai. Tout mouvement du manche fait agir les quatre gouvernes qui servent donc aussi bien de gauchissement que de profondeur. En gauchissement, les ailerons agissent de la même façon à l'arrière qu'à l'avant, alors que, promus au titre envié de gouvernes de profondeur, leur action longitudinale est différentielle.



Le pilote est logé derrière la cabane d'aile avant, sous une barre en acier destinée à garder au fuselage la rigidité nécessaire à la santé de l'ensemble. C'est pourquoi l'avion étonnamment tranquille qu'est le « Taupin » est toujours monté par un pilote casqué.

Nous ne parlerons que peu de ce qui est classique dans cet avion; c'est pourquoi il ne sera pas question de la mise en route manuelle, ponctuée de coups de gueule du genre : Personne ?... Contact ! Etc..., ni du très classique roulage au sol.

Le décollage, par contre, est intéressant par sa facilité et la faible vitesse à laquelle il intervient. Les roues sont en effet en l'air à la vitesse à laquelle, habituellement, décolle la roulette de queue d'un avion classique.

En montée, une vitesse de 45 à 50 km/heure est bien suffisante. Elle permet un gain d'altitude très confortable à un angle intéressant, mais un vario fonction de la vitesse aérodynamique, donc faible.



La visibilité, sans être facilitée par la position de la voilure avant, n'est pourtant pas aussi mauvaise qu'on pourrait le penser. Elle est en effet bonne vers le bas, excellente vers le haut, et seulement limitée droit devant par une « cabane » de faible largeur ainsi que par les ailes, situées légèrement au-dessus du pilote. Certains avions de chasse de l'entre-deux guerre n'offraient pas une meilleure visibilité.

Très agréable et très sûr à piloter aux abords d'un aérodrome, le Peyret « Taupin » n'est absolument pas un avion de voyage, ni même, du fait de la faible capacité de son réservoir (20 litres), un avion de promenade. La vitesse maximale en vol horizontal se situe en effet aux environs de 75 kilomètres à l'heure, et le retour à la base pourrait, dans certains cas, se terminer dans un champ.

Néanmoins, il est très sympathique à manœuvrer.

La gouverne de direction répond bien, du fait de sa grande surface, sans pour autant nécessiter de gros efforts.

La profondeur, elle aussi, répond bien et sans le moindre besoin de forcer. En revanche, le gauchissement est plus lourd, mais toujours efficace, même au décrochage, si tant est que l'on puisse qualifier de décrochage le frémissement et le léger salut qui interviennent à vitesse faible si on le veut vraiment.

Le « Taupin » est en effet allergique au décrochage, et il faut que le pilote marque une insistance de bien mauvais goût pour qu'il réagisse finalement par un salut sans méchanceté, à la recherche du petit complément de vitesse qui lui est nécessaire.

En vol lent, vers 34-35 km/h de vitesse indiquée, le F-AZBG vole bien, sans aucun problème de pilotage. Si à partir de là on diminue la vitesse, il vibre très légèrement et s'enfonce à 32 km/h. C'est tout. Il suffit alors de relâcher la profondeur pour qu'il revole fort bien à partir de 34 km/h à peu près, sans que la perte d'altitude puisse être qualifiée de notable. Notons en passant que l'action vers l'arrière de la profondeur braque vers le bas les ailerons de l'aile avant, les transformant donc momentanément en volets hypersustentateurs.



L'avion est stable autour de tous ses axes, et je ne vois pas pourquoi je devrais m'étendre là dessus, sinon pour signaler qu'il pardonne pratiquement toute faute de pilotage effectuée à vitesse suffisante. On peut même, mais ne le répétez surtout pas, si l'on garde bien sa vitesse, effectuer des virages de 360 degrés avec une inclinaison inverse. Et quand, après ce genre de manœuvre plus que douteuse, on relâche les commandes, l'avion se remet à voler normalement, sans oscillation autre que celle nécessaire au retour en vol normal.

Les manœuvres d'atterrissage sont faciles et ne posent pratiquement aucun problème de visibilité. En virage, on regarde au-dessus de l'aile, et en ligne droite, on voit très bien par dessous. Le contact avec le sol intervient aux environs de 35 km/h, après une approche vers 50 km/h, et la course au sol est étonnamment courte.

Il ne reste après cela qu'à rentrer au parking, à couper le moteur et à s'extraire de l'oiseau en prenant bien soin d'éviter de se cogner dans la barre du sommet de cabine. Le vol que j'ai effectué sur mon ex-avion s'est déroulé par un jour de calme presque parfait. Je n'ai donc pas pu me rendre compte des problèmes liés au vent traversier.

J'ai pourtant l'impression que l'atterrissage par vent inférieur à 10 nœuds ne doit poser aucun problème, quelle que soit son orientation. Au-dessus de 10 nœuds de vent, un ! tel avion est certainement plus en sécurité dans un bon hangar qu'en vol au-dessus de la campagne.

Il n'existe malheureusement plus qu'un seul Peyret « Taupin » en état de vol, et c'est bien triste, car le vol sur ce type d'avion a ce quelque chose de reposant et de calme que l'on ne retrouve à ma connaissance que sur Blériot XI, sur Piper J3, et un peu sur Léopoldoff « Colibri ».
Jean Salis a donc été fort avisé de confier son appareil à Mme et Mr. Caillou, qui surent si bien les faire revivre. Merci à eux.



Caractéristiques

Longueur 6 m
Hauteur 2,72 m
Envergure AV 7,20 m
Envergure AR 6,50 m
Surface totale 20,7 m²
Puissance 50 ch
Poids à vide 215 kg
Poids maxi 335 kg
Charge au m² 16,2 kg
Charge au ch. 6,7 kg