

## Le CP 10 « Pinocchio » un avion plus grand... (\*)

De simple exécutant, Claude Piel deviendra constructeur. En fait, il faudrait plutôt dire créateur, car Claude Piel n'était pas homme à se contenter de recopier plus ou moins fidèlement les plans d'un autre. Fort de son expérience professionnelle, il modifie à son idée les plans initiaux tels qu'ils ressortent du « bouquin » de Henri Mignet. Le Pou-du-Ciel qui sortira de cette métamorphose ne sera donc pas « 100% bouquin ». Il ressemblait à un Pou-du-Ciel mais n'en était pas un. Cette divergence fit qu'au regard de la réglementation, l'on était en présence d'un prototype et qu'à ce titre, il pouvait bénéficier d'une appellation différente. Claude Piel choisit tout simplement ses initiales C.P. suivies du chiffre 10, sans que l'intéressé ait pu donner une explication quant à ce chiffre.

Par rapport au modèle original, Claude Piel apporta les modifications suivantes :

Suppression du dièdre des ailes et adoption d'un profil plus simple, le classique NACA 23012. L'on retrouvera par la suite ce même profil dans l'ensemble de la production portant la marque de Claude Piel. Il s'ensuivra une simplification au niveau de la réalisation des nervures de l'aile.

Abandon du système original de pilotage caractérisé par une commande unique, et remplacement par un système classique : manche et palonnier. Sur la voilure arrière, l'on trouve deux ailerons de gauchissement à commande différentielle qui, entièrement braqués, produisent une légère inclinaison latérale. La profondeur reste assurée par la mobilité de l'aile avant conjuguée avec le braquage simultané des volets de l'aile arrière. Les palonniers assurent de manière classique la mobilité de la dérive arrière.

Le fuselage était de conception elle aussi classique, avec un train tripode.

Le tout devait être motorisé par un Poincaré de 25 CV.

Profitant de son travail à la MATRA, Claude Piel construisit une maquette de son projet pour l'essayer à la soufflerie Eiffel où elle révéla une très sérieuse instabilité latérale, ce surtout sous rafales. Ce défaut était malheureusement classique pour tous les appareils tirés de la formule Mignet. Malgré tout, Claude Piel décida de passer à la construction grandeur nature. Cette construction débuta très lentement au sein du club Henri Guillaumet à la Courneuve, avec l'aide de M. Holleville. Sans doute influencé par la vague des dessins animés américains qui déferla sur la France

après la libération, Claude Piel décida de baptiser sa machine du nom de Pinocchio.

En 1945, la rencontre de Claude Piel avec Lucien Tiele sur le terrain d'Enghien-Moisselles marquera un nouveau tournant dans sa jeune carrière. Sans expérience particulière en matière de construction aéronautique, mais ayant le sentiment de l'existence d'un important créneau commercial, Lucien Tiele voulait construire des avions. Très attiré par cette idée, Claude Piel quitte la MATRA le 31 janvier 1946 pour intégrer dès le lendemain la nouvelle société fondée par Lucien Tiele, la BOISAVIA, ainsi nommée par analogie avec la société BRONZAVIA, son but étant de construire des avions en bois.

Claude Piel en deviendra en quelque sorte le responsable technique, régnant sur un atelier situé, aux débuts de la société, au 97 avenue d'Ivry à Paris (13<sup>ème</sup> arrondissement). Parallèlement, Lucien Tiele apprendra à Claude Piel l'art du pilotage. Il obtiendra en 1947 son brevet B planeur et son 1<sup>er</sup> degré avion.

Créer une société est une chose, mais... que construire ? Lucien Tiele et Claude Piel avaient bien quelques idées sur la question, toutefois, ce sera un ami de Lucien Tiele qui apportera un début de réponse. Lors de l'une de ses visites à l'atelier, M. Dorose sortit de sa poche une série de papiers froissés sur lesquels figurait une ébauche de plan 3-vues montrant un appareil à aile haute, ayant une vague ressemblance avec une machine très à la mode à l'époque, le Piper « Cub ». C'est ainsi, qu'à trois, L. Tiele, C. Piel et M. Dorose, ils commencèrent la construction de la première réalisation de la boisavia, le B-50 « Muscadet ».

Cette construction fut lancée sans plans détaillés, avec des moyens de fortune. Ainsi, par exemple, les flancs du fuselage furent dessinés à même le sol. La liasse définitive ne fut formalisée qu'ultérieurement. M. Dorose suivait de loin la construction : lorsqu'un problème se posait, il était résolu sur le tas, par la discussion. Il est intéressant de relever que par la suite l'on retrouvera la même façon de procéder dans les premières constructions de Claude Piel – la construction étant entamée sur la base de simples épures, les plans définitifs étant établis au fur et à mesure des travaux, la liasse complète n'étant constituée qu'après les premiers vols satisfaisants du prototype.

En décembre 1946, le B-50 « Muscadet » acheva, sur le terrain de Moisselles, ses essais de mise au point en portant l'immatriculation provisoire F-WBBG. Motorisé d'un Renault Bengali de 100 CV, de construction tubulaire, le B-50 prototype fit apparaître des performances fort honorables avec une vitesse de croisière de 165 km/h contre 144 km/h pour le Piper

(\*) Texte extrait du livre malheureusement épuisé « Histoire de pierres précieuses » de Patrick Ehrardt et Jean Molveau.

« Super Cruiser ». L'appareil s'illustra en 1947 et 1948 en remportant plusieurs rallyes aériens. Devant le succès rencontré par le triplace B-50, une version de série en fut alors extrapolée sous forme du quadriplace B-60 « Mercurey », dont une première série de dix appareils fut lancée en construction à la fin 1949.

Profitant de temps libre dans le plan de charge de la jeune BOISAVIA et avec la bénédiction de Lucien Tiele, Claude Piel poursuivit la construction de son CP 10. Comme son camarade Holleville voulait travailler dans l'aviation, Claude Piel le fit engager par Lucien Tiele. Il put ainsi donner un coup de main pour la construction du CP 10. La charge de travail prenant de l'importance avec la construction des premiers Mercurey, Claude Piel fit fonction de chef de fabrication de la BOISAVIA et laissa Holleville le soin de signer son CP 10. Entre temps les ateliers de la firme furent transférés sur le terrain de Moisselles, dans un hangar fortement endommagé, les portes étant remplacées par des bâches.

Le 25 septembre 1948 marqua la concrétisation de tous les efforts fournis avec le premier vol du CP 10 piloté par Claude Piel, sur le terrain de Moisselles. Ce vol de trente minutes se déroula sans histoire. L'appareil devait en principe porter son immatriculation provisoire F-WFDA mais elle n'avait pas été portée sur le fuselage comme le voulait la réglementation.

A l'époque, M. Holleville fréquentait un aéro-club de vol à voile sur le terrain de Creil dont le seul locataire, en 1948, était l'IGN avec ses Boeing B-17 photos. Aussi proposa-t-il à Claude Piel de faire un voyage à Creil. Aussitôt dit, aussitôt fait. Le 10 octobre 1948, après un vol sans problème de 35 minutes, Claude Piel rejoignit Creil pour aller se retrouver au milieu des planeurs. Malheureusement, le Commandant d'aérodrome, un ancien pilote de chasse à cheval sur la réglementation, passait par là et son œil exercé remarqua bien vite la présence de « l'intrus » sans immatriculation. Il demanda à Claude Piel les papiers de l'appareil. Ce dernier fut incapable de les lui présenter car il ne les avait pas encore reçus des services officiels. Devant une telle carence, notre Commandant d'aérodrome confisqua la machine et notre petit CP 10 fut remis à l'autre bout du terrain, sous l'aile protectrice d'un B-17. Mais Claude Piel qui détenait déjà son autorisation de vol ne fut pas long à obtenir tous les papiers nécessaires pour revenir, dès le 23 octobre 1948, récupérer sa machine.

Tout heureux de se retrouver aux commandes de son Pinocchio, il ne fit pas attention au niveau d'essence et après une dizaine de minutes de vol, ce fut... la panne sèche. Comme Claude Piel faisait une navigation

simplifiée en suivant une route nationale, il put atterrir dans un champ proche d'une station service.

Le pompiste a dû longtemps se demander d'où venait cet individu lui achetant quelques litres d'essence et repartant par la voie des airs comme il s'en était venu.

Comme Holleville n'avait pas encore volé sur le CP 10, il demanda à Claude Piel de le lui prêter. Claude Piel était tout à fait d'accord mais désirait toutefois faire un autre vol avant.

C'était le 17 janvier 1949. A cette époque, le grand jeu des pilotes du terrain constituait à effectuer des huit les plus serrés possibles entre le hangar et le club-house, le plus bas possible, ce qui avait l'avantage de plaire au chien du gardien du terrain – ce dernier ne demandant qu'à courir après l'avion en rase-mottes.

En prenant son virage, peut-être un peu plus serré que d'habitude, Claude Piel partit en glissade sur l'aile pour finir son vol au sol.

Claude Piel sortit indemne de cet accident. Holleville n'eut pas la joie d'essayer le CP 10... A peine remis de ses émotions, Claude Piel décida de construire un nouvel appareil dans les lignes générales de certains chasseurs de la dernière guerre mondiale, tels que les « Spitfire » avec leurs ailes elliptiques à bouts rognés...

Ce sera le CP 20...

(\*) Texte extrait du livre malheureusement épuisé « Histoire de pierres précieuses » de Patrick Ehrardt et Jean Molveau.

## Caractéristiques et performances du CP 10 Pinocchio

Longueur (m)	4,100
Envergure (m)	5,700
Hauteur (m)	1,850
Surface portante (m²)	12
Puissance nominale (CV)	25
Masse à vide (kg)	140
Masse maximale admissible (kg)	250
Charge au cheval (kg/CV)	10
Charge alaire (kg/m²)	20

L'appareil étant en cours d'expérimentation, les performances n'ont pu être précisées par le constructeur. Même si la machine présentait une certaine instabilité latérale et ce, surtout sous rafales, il ne semble pas que l'accident du 17 janvier soit imputable à un vice de construction.

## Historique

N°	Type	Dates	Observations
01	CP 10 « Pinocchio »	Octobre 1943	Début de l'étude du projet par adaptation d'un Pou-du-Ciel, avec des commandes classiques.
	F-WFDA	Fin 1945	Début de la construction avec l'aide de R. Holleville et, en partie, les ateliers de Boisavia.
		25/09/1948	Premier vol à Moisselles par Claude Piel, durée : 35 minutes. Moteur : Poinsard de 25 CV.
		26/09/1948	Deuxième vol. Durée : 30 minutes.
		10/10/1948	Troisième vol. Durée : 35 minutes. Moisselles-Creil.
		23/10/1948	Quatrième et cinquième vols de 50 minutes en tout, avec deux atterrissages dont un en plein champ suite à une panne sèche. Retour à Moisselles, Claude Piel avait à ce moment 55 heures 10 minutes de vol à son actif.
		18/12/1948	1 heure 10 minutes avec 5 atterrissages
		06/01/1949	45 minutes 2 atterrissages
		07/01/1949	30 minutes 2 atterrissages
		13/01/1949	25 minutes 2 atterrissages
		17/01/1949	Dernier vol. 10 minutes Crash. L'appareil totalisait 5 h 25 minutes

(\*) Texte extrait du livre malheureusement épuisé « Histoire de pierres précieuses » de Patrick Ehrardt et Jean Molveau.