

Le CP 40 « Donald » un Cub à la française... (*)

Après le CP 20 devait logiquement venir le CP 30... en fait, ce fut le CP 40 qui vit le jour le premier. Pour rester dans la mode américaine de l'après-guerre, Claude Piel se livra à un véritable exercice de style par variation d'un thème aérien bien connu, de monoplane à aile haute, à la manière du Piper « Cub ». De plus, son passage à la BOISAVIA lui avait laissé des souvenirs en matière d'ailes hautes, souvenirs ravivés par sa participation active à la construction de deux B-80 « Chablis », le n°01 (F-PBGO de Maillard) et le n°02 (F-PGYF de Mourgues).

A la demande d'un ami de la famille, Georges Picard, Claude Piel étudia la possibilité de développer un monoplane monospace, à aile haute, destiné à l'école de début. Cette production, baptisée « Donald », devait aussi devenir l'une des bases industrielles de sa nouvelle société, les établissements Claude Piel. La mise au point définitive du nouvel appareil s'effectua de juillet à septembre 1950.

La construction du premier CP 40 progressa lentement dans l'atelier du 11 rue de Leningrad à Bobigny jusqu'à la mi-1953. Equipé d'un Volkswagen de 25 CV, le CP 40 effectua son premier vol à Chelles-les-Pins, le 16 juin 1953, aux mains de son constructeur. Après une rapide mise au point de l'appareil, il le confia à son propriétaire.

Toutefois, le CP 40 ne donna jamais entièrement satisfaction car il posait quelques problèmes de pilotage que l'on imputa à la faiblesse de sa motorisation. L'on tenta donc de remédier à cet état de chose par l'installation d'un Percy de 45 CV.

Ceci fait, le CP 40 devint CP 41 et resta en service jusque dans les années soixante. Auprès des constructeurs amateurs, le CP 40 ne rencontra pas un très grand succès, sans nul doute éclipsé qu'il était par le nouveau CP 30 « » Emeraude ». Un seul CP 40 sera construit au-delà du prototype ; il le sera par C. Bourdelet. Ce dernier avait été employé quelques temps par Piel-Aviation jusqu'à début 1957 où il participa à la construction de plusieurs éléments de CP 30.

Avec l'accord de Claude Piel, C. Bourdelet entama, durant ses loisirs, la construction d'un « Donald » désigné officiellement CP 401, en allégeant le plus possible la cellule qui fut réalisée en moins de six mois.

La voilure de conception très simple, en deux parties fut construite durant le mois de mai 1957. Ayant suivi Claude Piel à Abeville auprès de la S.C.A.NOR, C. Bourdelet laissa sa construction en sommeil. Après l'échec de la S.C.A.NOR, il revint dans la région

parisienne, occupant ses loisirs au vol à voile et en assurant l'entretien des planeurs de la section vélivole de Coulommiers.

En juin 1961, ses occupations professionnelles l'amènèrent à quitter la France pour le Cameroun. Ne pouvant plus s'occuper de son CP 401, il en fit don à J.M. Lafont, à charge pour lui d'en achever la construction.

Croyant bien faire, son nouveau propriétaire procéda à l'installation d'un moteur plus puissant, un Continental A-65-8S de 65 CV. Ce faisant, il obtint un résultat contraire à celui recherché par C. Bourdelet sur le plan de la masse à vide de l'appareil, par un alourdissement sensible consécutif à la nécessité de renforcer la cellule – celle-ci devant pouvoir encaisser structurellement l'accroissement de la puissance disponible.

En fait, l'augmentation de la puissance ne sera pas la solution aux problèmes de pilotage posés par le CP 40.

Lors du rassemblement du RSA de Laval, en août 1976, un pilote du centre d'essais en vol (C.E.V.) fit un rapide vol d'évaluation du « Donald ». Son verdict peut se résumer comme suit : stabilité de route négative avec présence d'un léger lacet inverse, ce qui se traduit par un appareil volant queue basse. Cependant, ce léger défaut aérodynamique n'empêcha pas le CP 40 n°2 de voler aux mains de divers propriétaires à la satisfaction de chacun d'entre eux.

Caractéristiques et performances du CP 40 Donald

Ces données ne concernent que le CP 40 prototype.

Envergure (m)	7,470
Longueur (m)	5,000
Surface alaire (m²)	10
Allongement	5,58
Moteur	VW
Puissance (CV)	25
Masse à vide (kg)	140
Masse en charge (kg)	250
Charge alaire (kg/m²)	25
Charge au CV (kg/CV)	10
Vitesse maximale (km/h)	130
Vitesse de croisière (km/h)	110
Vitesse d'atterrissage (km/h)	55
Rayon d'action (km)	450
Consommation horaire (l)	7

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

Historique de la production du CP 40 « Donald »

N°	Type	Dates	Observations
01	CP 40	1950	Début de l'étude.
		1952/1953	Construction. Moteur VW 25 CV.
	F-WGYE	16/06/1953	Premier vol à Chelles les Pins. G. Picard, Chelles les Pins.
	F-PGYE	22/10/1958	CNRA Aéroclub Paris Nord-Est (Chelles les Pins)
	CP 41		Modification avec un Percy de 45 CV.
		1963	Aéroclub de la Vallée du Cher à Amboise-Dierre.
		1965	Aéroclub des ailes Tourangelles à Amboise-Dierre.
		Juillet 1965	Expiration du CNRA
2	CP 401	1957	Début de la construction par C. Bourdelet. Construction reprise et achevée par J-M. Lafont. Moteur Continental A-65-8S de 65 CV.
	F-POIU	25/03/1970	CNRA J-M. Lafont, Coulommiers.
		Juin 1972	Expiration du CNRA.
		1973	Bernard Laurent, Niort.
		1974	Roland Auvray et Paul Caillebotte, Flers. L'appareil remis en état aurait revolé en 1977.
		1978	Nicolas Louakkos, Saumur.
		1979	F. Peron, Doncours les Conflans.
		1981	Groupement des Constructeurs Amateurs de Gironde, Libourne.

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