

PLAN AU 1/72°

CARACTÉRISTIQUES:

ENVERGURE 10,200 m
 CORDE MAXIMUM 2,000 m
 CORDE MINIMUM 1,100 m
 SURFACE ALAIRE 16,8 m²
 DIÈDRE SUR L'EXTRADOS 5°
 LONGUEUR TOTALE 9,984 m
 VOIE DU TRAIN 2,780 m
 ENVERGURE DU PLAN FIXE 3,800 m

MOTEUR:

RENAULT TYPE 681 DE 360 cv:
 12 CYLINDRES EN V INVERSÉ.

PROFIL DE L'AILE
 À L'ENCASTREMENT

F-1

F-2

F-3

F-4

F-5

F-6

F-7

F-8

PERFORMANCES:

VITESSE MAX. ESTIMÉE 400 km/h

0 1 2 3 mètres

CAUDRON C.870 P2 No. 01

Robinson
 Août
 1977

CAUDRON C. 870 P2

par Edouard Mihaly



Véritable oiseau rare, cet avion ne commence à être connu que depuis peu, tout comme son concurrent, le Lignel 161. Peu de choses avaient, en effet, filtré à travers l'impitoyable censure de l'époque, appliquée à tout avion en essai. Ce qui en resta fut finalement ravagé par la guerre et le temps. Quelques éléments, récemment découverts, permettent néanmoins de faire une certaine mise au point et de présenter ici ce « tiroir de l'inconnu ».

Avec l'introduction des chasseurs modernes dans les années précédant la seconde guerre mondiale, les Services Techniques, conscients enfin d'une nécessaire revalorisation de l'aviation d'instruction, avaient émis un programme d'avion de perfectionnement biplace « P2 » d'où devait sortir le Caudron C.870.

C'est en 1938 que se situe donc l'origine de cet avion, à une époque où les écoles « tournaient » à grand renfort de Caudron C.635 « Simoun », en attendant l'arrivée du nouveau matériel.

Tout en prospectant à l'étranger, la Direction du Matériel encouragea les constructeurs français spécialisés à présenter leur projet.

En réponse à son dossier soumis aux autorités, la firme Caudron reçut, le 21-09-38, commande de deux avions C.870 P2 pour 2 000 000 F et, quelques jours plus tard, commande d'une cellule d'essai statique pour 500 000 F.

Créé par M.G. Otfinovsky du bureau d'étude Caudron, le C.870 était un biplace en tandem, équipé d'un moteur Renault 12 R 09 (type 618) à 12 cylindres inversés, de 360 ch de puissance nominale. Monoplan à ailes basses, il avait un

profil épais très porteur. Cette caractéristique permettait le logement aisé d'un train s'escamotant verticalement vers l'arrière, dans des carénages faisant largement saillie sous l'intrados et le bord d'attaque, disposition qui n'était pas, cependant, sans affecter les performances. Le poste de pilotage était généreusement vitré et spacieux, comme il se doit sur tout avion école avec le siège arrière légèrement surélevé pour améliorer la visibilité en place arrière ; le système d'ouverture était du cru de la maison, ainsi que l'empennage, exception faite de la roulette. La construction classique faisait appel au bois tant pour l'ossature que pour le revêtement.

Le montage du premier avion fut achevé vers la fin de l'année 39, Delmotte le décollant pour la première fois en janvier 1940.

Ce premier vol ne fut pas ordinaire. Au moment de poser le prototype, le pilote s'aperçut que le train refusait de sortir ; après bien des tentatives infructueuses il résolut à le poser sur le ventre, ce qui se fit sans très grands dommages, les carénages des roues absorbant le gros du choc.

Malgré ces ennuis de première

heure, les Services Techniques se montrèrent intéressés par l'avion, demandant toutefois à ce que le deuxième prototype (C.870 n° 02) soit muni d'un train fixe, considéré comme plus sûr en école...

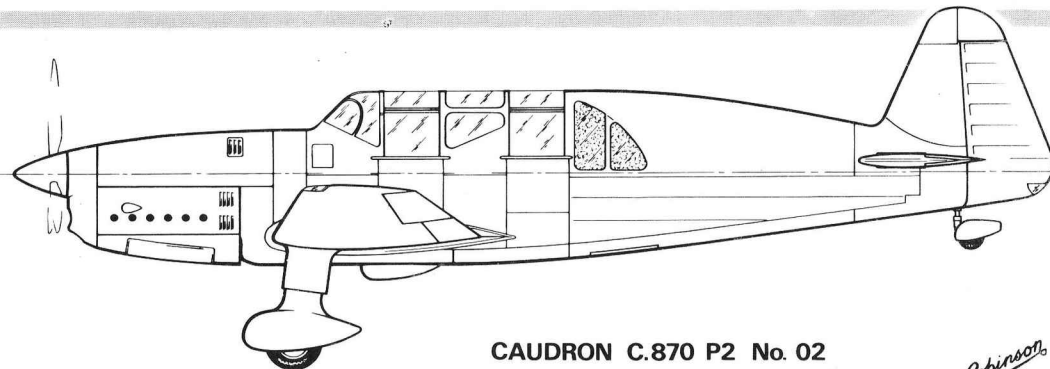
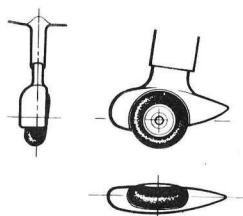
Envisagé à 300 exemplaires avec l'avion Lignel 161 sur l'Etat de Prévision de Livraison des avions Ecoles du 06-12-39, le C.870 devait sortir en série parallèlement avec le Lignel à raison de 60 par mois dès la fin de ses essais, à partir de mai 1940 et compléter les autres « P2 » alors en commande, à savoir, le M.S. 435 (voir Fana 78), le NAA.57 et le Nardi 305.

Les événements que l'on connaît ne permettront pas la réalisation de ces prévisions et aucun « P2 » français de série ne verra le jour, les écoles se rabattant sur les North American NAA.57 importés d'urgence et sur le « Simoun » guère adapté.

On pense que le premier prototype fut saisi par les Allemands et utilisé pour garnir leurs faux terrains avec d'autres épaves d'avions inutilisables en vue de tromper la reconnaissance aérienne des alliés.

Quant au C.870 n° 02, il fut évacué à Orléans-Bricy le 9 juin 40. Son sort ultérieur est inconnu.

CI-DESSOUS:
CARÉNAGES DU
TRAIN FIXE:
(JAMBE DROITE)



CAUDRON C.870 P2 No. 02

Robinson
AOUT
1977