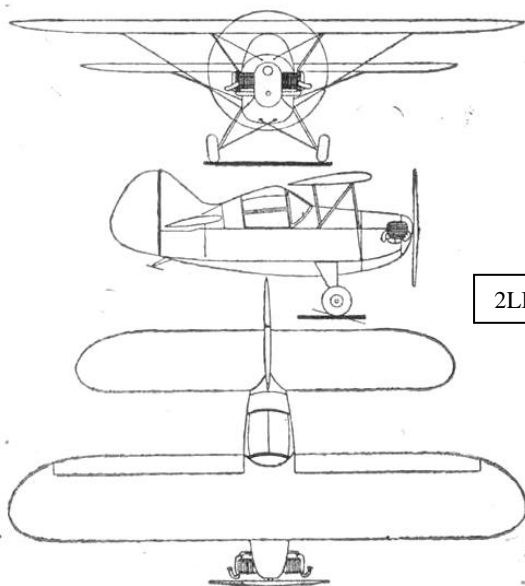


pilotage en profondeur par l'aile arrière mobile. BN était de tous les meetings à ses commandes et seule la guerre mit fin à la carrière de ce modèle.

Pendant ce temps, Léon Lacroix réalisait avec les frères Trussant un biplan plus classique, le Microplan LT 51 (voir les Cahiers du CERVIA n°43 p 966), premier vol en 1939, qui fut, après la guerre, immatriculé F-WFKQ. Racheté par BN, équipé d'un moteur Volkswagen, il finit en Espagne en 1953 ou on le croyait perdu. Mais en 83, à Villeneuve sur Lot, il y eut un projet de remise en état statique de cet appareil, retrouvé dans la région, mais pas plus de nouvelles depuis.



2LB-9

d'un entretien avec Max Williams). Train tricycle et ailes fortement décalées, il devait comporter, entre les deux ailes une conjugaison expérimentale assez complexe qui devait lui apporter une très grande sécurité. Aucune photo connue (de moi du moins !), il n'a probablement pas été achevé.

Pendant ce temps, Lacroix et le (alors jeune) Bourdin dessinèrent et construisirent le 2LB-7 sans ailerons (premier vol en 1948) dont les qualités incitèrent BN à en demander une version avec ailerons et sans dièdre, le 2LB-9, par simple changement d'aile, l'immatriculation F-WFAO étant conservée.

La guerre ne mit pas fin à l'activité du docteur, malgré la difficulté à trouver du matériel. Il essaya successivement un planeur à élytre (cheville foulée) une aile volante à moteur propulsif Aubier-Dunne (manque d'essence et d'autorisation) et un tandem à moteur Train (celui du LN-3 ?), dessiné par Max Williams réfugié dans le Sud. Probablement trop lourd, ce modèle semble ne pas avoir quitté le sol.

On trouve, dans les journaux de l'immédiate après-guerre (1946), trace d'un « Autoplan type 80 », d'une inspiration très Pou (« non et oui à la fois » disait BN, lors



Le Docteur après le premier vol du L.N.B 11

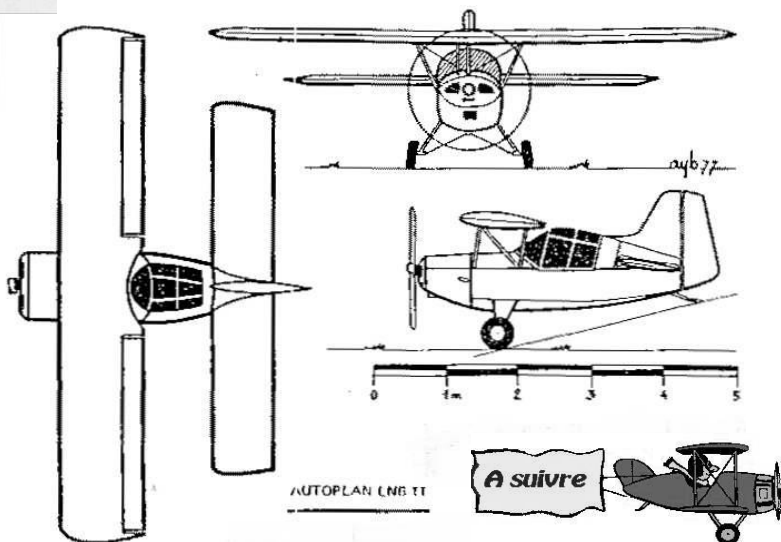
Ce modèle fut rapidement détruit (1951) et l'ancienne voilure récupérée en 1950 par Roger Valladeau pour réaliser un second 2LB-7 transformé ensuite en Dumolard 01 (F-WFOQ). Ce malheureux appareil ne fut conservé très longtemps que pour disparaître dans l'incendie des réserves du Musée de l'Air en 1990.

Devant les qualités du 2LB-9, BN demanda en 1951, à Lacroix de dessiner un biplace à moteur moderne. Ce LNB-11 à moteur Continental 65 ch (l'immatriculation prévue F-WGGX a-t-elle été portée ?) se révéla être un succès, plus léger et plus performant que ses prédécesseurs. Lacroix eut le malheur de dire à BN que l'avion pouvait emporter 220 l d'essence et avait ainsi le Record du Monde de Distance des moins de 500 kg à sa portée. Le bouillant

docteur n'eut de cesse de faire bricoler un réservoir supplémentaire dont la tuyauterie fuyait de toutes parts et, malgré les conseils et les remontrances de Lacroix, s'envola le 23/05/1952 de Limoges en direction d'Agadir, pour s'écraser près de Cordou, victime, d'après Lacroix, plus probablement de la fatigue et d'un malaise dû aux émanations d'essence que du gros temps qu'il venait de traverser.

Traumatisé par cette mort qu'il n'avait pu empêcher, bien qu'il n'en fût pas responsable, Léon Lacroix détruisit la plus grande partie de ses dessins et demanda à ses amis de mettre un terme pour trente ans au développement des Autoplans.

*Nous verrons dans le prochain numéro que cette famille de modèles n'a pas été abandonnée et qu'elle suscite encore beaucoup d'intérêt.*



A suivre