



Les avions de Barret de Nazaris (suite du n° 49) Mais aussi de Lacroix, Bourdin, Trussant (2), et quelques autres....

Après un moratoire de trente ans, on aurait pu penser que cette aventure était terminée, d'autant que Lacroix était disparu, mais il restait un « plan-testament » complet, le 2L XVI ou L-16. Dans les années 80 on voit réapparaître l'intérêt pour cette formule. Cuvelier et Génévrier commencent en 1984 un 2L-12 (ou LNB-12) à moteur Visa qui semble avoir eu des problèmes puisqu'il est reconstruit plus tard (F-PEZI) par Génévrier, conseillé par Bourdin, sous une forme assez différente avec moteur VW et train à trièdre, le (nouveau ?) premier vol étant officiellement enregistré le 19-05-02 seulement. Une famille devait en être développée, mais il semble que rien n'en a suivi.

En 1987, Robert Milcent a construit le 2L XVI F-PZMI à moteur Rotax qui a volé jusqu'en 1997.

Un biplace extrapolé du LNB-11 était également envisagé (LB-13 ou 130 Bimono) développé par Bourdin, destiné à recevoir un moteur VW. Sa voilure terminée était montrée dans les Cahiers du RSA en 94. La seule trace que j'en ai trouvée ensuite est, peut-être, sur Internet en 2005, une annonce pour : « un proto biplace Lacroix-Bourdin pour moteur VW 1800, terminé à 50 % ». S'agit-il de cet appareil ? Est-ce lui encore qui était en reconstruction en 2006 par un gad'zard ? On le retrouvera peut-être un jour lors d'un rassemblement du RSA.

Il existe encore au moins un autre Autoplan, puisqu'on pouvait voir en 96 au rassemblement d'Avranches le CBM-01 de Mouchel à qui était réservée l'immatriculation bien choisie F-PCBM ! Y en a-t-il d'autres ?



Le 2L XVI de Milcent. L'ensemble est assez fin et le nez est long, ce qui en ferait un bon sujet pour une Cacahuète !



Le CMB-01 de Mouchel à Avranches en 1996. Il semble que ce soit un LNB-12 très modifié.

Le LNB-12 à Carpiquet en 2005. Fuselage rouge, capot alu poli, ailes alu mat. Il diffère sensiblement (moteur, train) du plan d'origine.

