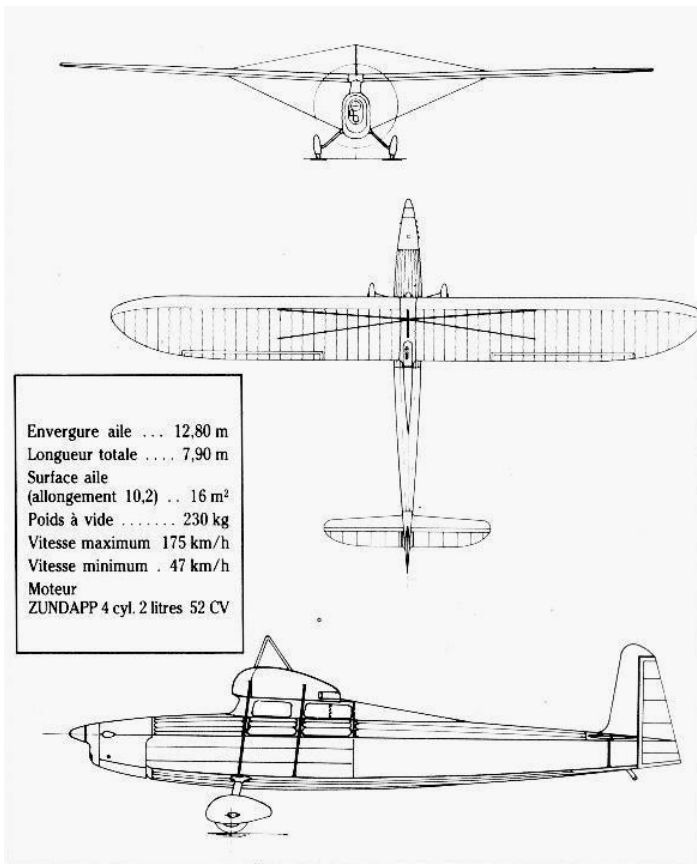




René Leduc n'attendit pas le retour de la paix pour entreprendre un nouvel appareil qui devait devenir le RL-16. Les difficultés matérielles de l'époque firent traîner les choses, mais l'excellent dossier technique incita les officiels à fournir un moteur Zündapp de 50 ch, provenant des prises de guerre, ce qui permit un premier vol le 7/7/1947. Le RL-16 avait le défaut de ses qualités. Construit comme un planeur, très léger et très fin, mais sans aérofreins, avec une visibilité et une accessibilité limitées qui dissuadèrent les pilotes du CEV de l'essayer aux limites. Il n'était pas fait pour un usage public, mais il remplit son contrat le 13/06/49 en atteignant 7788 m, record dans trois catégories en un seul vol! Le plafond théorique était de plus de 10 000 m, et il devait pouvoir également emporter 620 l d'essence, ce qui lui aurait permis théoriquement de franchir 6700 km, mais c'était sans doute demander trop à un moteur un peu fatigué, et la tentative fut abandonnée. Cet avion a disparu, abandonné et détruit malgré son intérêt historique.



1948 pour un ami ancien pouducieliste, avec, avant tout, la recherche de la simplicité. Le moteur d'origine fut un Hirt, dont une quantité avait été récupérée après la guerre, d'où son emploi sur de très nombreux avions d'amateurs. Le premier vol eut lieu le 23/06/52. Le Hirt céda rapidement sa place à un Continental, et c'est dans cette configuration qu'il a longtemps volé en club, qu'on a pu le voir à Brienne et qu'il est conservé à Angers.

Le RL-19 est un peu comme une détente dans la recherche des records de René Leduc. Il le dessina en

Toujours en 1952, René Leduc dessina le RL-20, un avion de record assez extrême, mais le prix du moteur désiré se révéla trop élevé pour le concepteur, et ce modèle fut rapidement abandonné pour le RL-21, plus simple et équipé d'un moteur plus accessible. L'étude fut commencée en février 54, et la construction entreprise dans la salle à manger de la famille Leduc pour se terminer, avec sortie par la fenêtre du premier étage, en août 60. Le moteur était un SNECMA-Régnier de 135 ch nominaux, probablement prêté par la société. La construction était assez simple mais très soignée, comme

