

# Les avions du vicomte.

## Charles de Rougé et ses Elytroplans

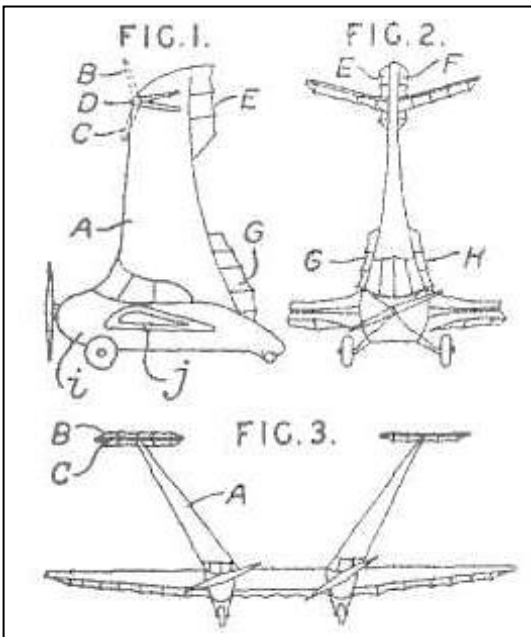
JC

*During the thirties, viscount Charles de Rougé took numerous patents concerning foolproof stabilising devices. There were drag inducing surfaces, vertical or horizontal, well above the main plane. Just before and after WW II more than ten planes and gliders were tested, with great hopes and enthusiasm, but very little success.*

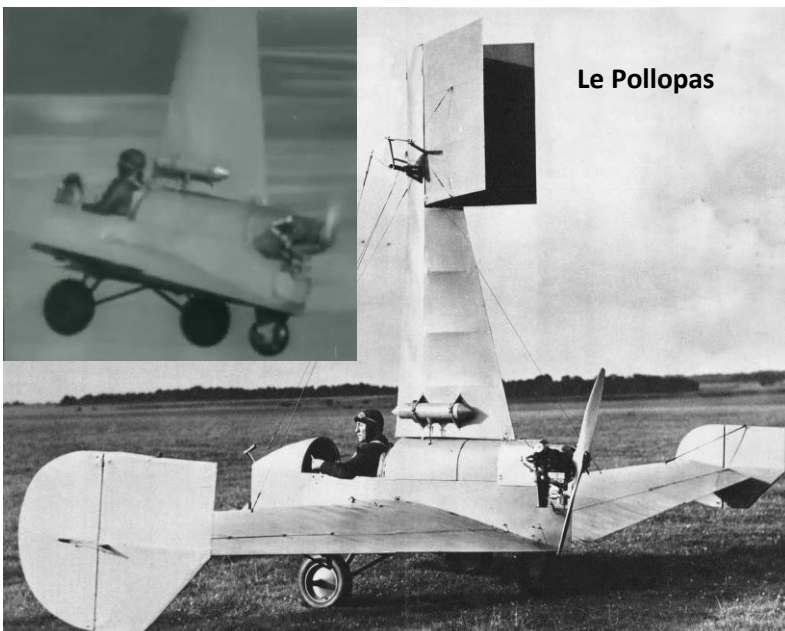
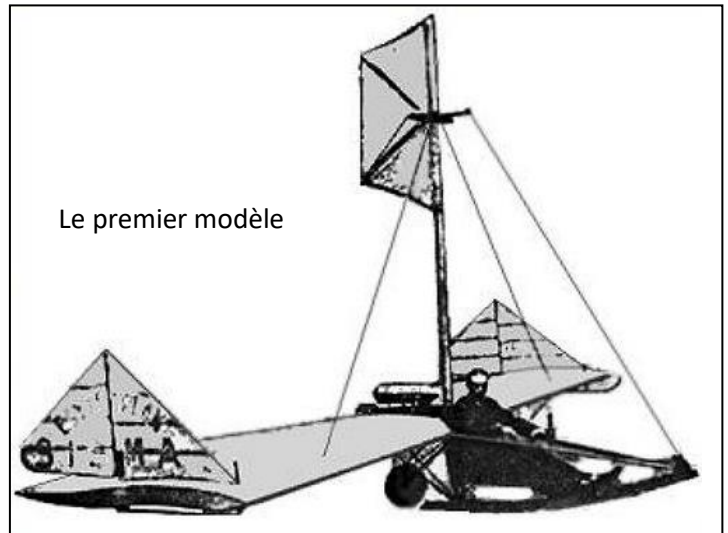
Le vicomte Charles de Rougé (DR) s'intéressa à l'aviation dès sa jeunesse, mais même à une époque où tout était à inventer, on ne peut pas dire que ses premières réalisations, comme son Aérovoile ou ses hélicoptères sans anti-couple, aient été marquées par une technique au dessus de la moyenne.

Incorporé dans l'aviation en 1915, il faillit perdre la vie dans un incident dû au manque d'efficacité de la gouverne de profondeur. Cela l'incita à rechercher un moyen d'éviter que cette gouverne soit masquée par la voilure dans certaines conditions de vol. Après des années de réflexion, il en vint à l'idée d'une voilure centrée très avant (10 à 15%), dont le couple piqueur était équilibré par la traînée ou la portance d'une gouverne placée loin au dessus du fuselage,

supprimant toute possibilité d'interaction avec l'aile. Dans les années trente, l'inventeur prit de nombreux brevets, (*ci-contre*) affirmant que cette disposition résolvait tous les problèmes de stabilité et de sécurité, avec de plus une augmentation de la finesse et une diminution du poids. Que des avantages! Ce dispositif, toujours très au dessus du fuselage, pouvant être devant, au dessus, ou à l'arrière de l'aile, vertical ou horizontal.



Le premier modèle, extrêmement rustique (pas d'ailerons), semble avoir volé à la satisfaction de son constructeur. Une élytre fut ensuite montée sur un planeur Sabler type 21 non transformé, qui vola assez bien pour être amputé de tout son fuselage arrière, et qui vola dans cette configuration malgré un manque de stabilité transversale qui obligea à le doter d'une énorme gouverne de direction, problème qui suivra probablement les autres appareils de la famille, comme tous les modèles à fuselage très court.



Après un deuxième modèle dont on ne sait rien, les choses se gâtèrent avec le modèle suivant, (*ci-contre*) appelé le Pollopas d'après le nom de son sponsor (comme on ne disait pas en ce temps!) qui s'écrasa, à la suite, d'après D.R., d'un malaise de son pilote. La fameuse descente parachutale, si recherchée à l'époque, ne sauva ni l'appareil ni le pilote. Ce modèle avait pourtant effectué de nombreux vols (il a été photographié et filmé en vol). Il comportait un train à quatre roues ne permettant le cabré ni au décollage ni à l'atterrissage. On peut s'étonner de ce choix et de celui d'un moteur propulsif, pour un modèle sensé être stable aux très grands angles ("jusqu'à 90°") et pouvoir se poser ainsi à vitesse presque nulle.