

Les avions du vicomte.

Charles de Rougé et ses Elytroplans (fin)

JC

Les Elytres horizontales

Le premier modèle à élytre horizontale avait été construit par Bouffort avant le BL 10 dont nous avons parlé dans le dernier numéro. Lors du premier vol, il monta à 30 m avant que son pilote novice ne puisse réagir, et il fut endommagé à l'atterrissage. C'est le seul à avoir possédé une élytre presque au dessus de l'aile, position probablement peu efficace, la résultante de la portance, en général très supérieure à la traînée, passant à peine devant l'aile, ce qui paraît assez peu rationnel.

Pendant et après la guerre, d'autres Elytroplans à élytre horizontale furent construits par des amateurs avec les conseils de DR. Un Pou HM 14 débarrassé de son aile arrière fut d'abord équipé d'une élytre verticale au dessus de son aile avant. Cela n'avait pas l'air très satisfaisant (le CG semble n'avoir pas été changé), car après la guerre, l'aile fut modifiée et un empennage en T (le premier?) fut monté au sommet d'une importante dérive. L'avion aurait volé mais fut rapidement abandonné. Des morceaux en existent encore en attente d'une hypothétique restauration. Rappelons au sujet de cette disposition que DR voulut, en 1953, faire saisir au Salon du Bourget les appareils portant des empennages en T sans respect pour ses brevets !



Vers 1950, Giraud, un autre amateur, fit de nombreux vols avec un avion de sa conception, le seul Elytroplan immatriculé (F-WDVG). Ce modèle ne devait pas donner toute satisfaction, car il fut modifié à de très nombreuses reprises.

Le modèle qui nous intéresse, exposé au Salon de 1936, n'a peut-

être jamais volé. Construit par De Chabrilan, neveu de DR, et Decroix, il paraît être pourtant le plus réaliste (ou le moins irréaliste !) des Elytroplans avec son moteur tractif et un train large plus adapté à ses atterrissages lents. Récupéré dans une grange, il a été restauré par Les Ailes Ancienne.

