

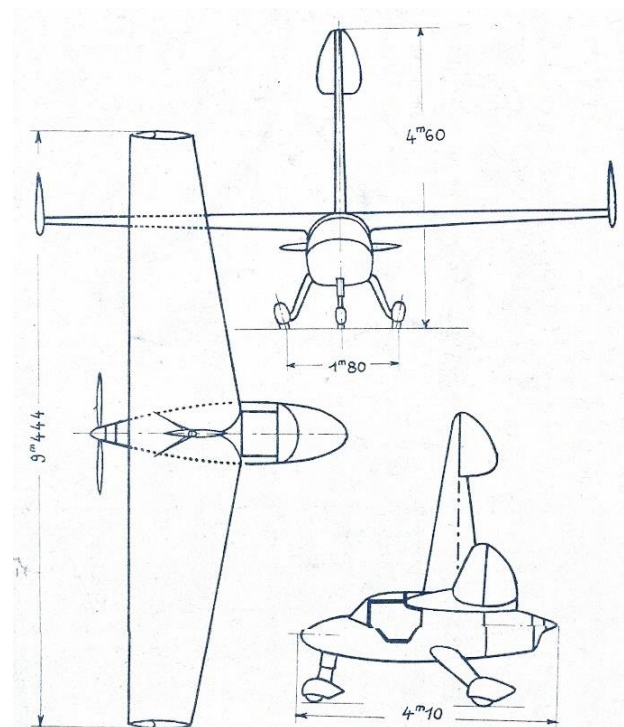
Alain Parmentier en a découvert un profil un peu approximatif et Claude Weber nous en a fourni une brochure publicitaire donnant les dimensions, ce qui a permis d'en rétablir un plan crédible. Seule l'envergure du plan avant reste incertaine. En fait ce n'est guère qu'un canard à faible entreplan, la position très haute de l'empennage dans cette configuration n'étant guère nécessaire, aucune interaction avec l'aile n'étant possible. On pourrait aussi se poser des questions sur l'utilité des grandes dérives marginales, très peu en arrière du CG et sur l'efficacité de la gouverne arrière fortement masquée par le fuselage. La commande du canard par câbles paraît aussi bien légère.

Le dernier Elytroplan



Pas découragés par la destruction de leur BL-10, et aidés d'une petite équipe enthousiaste, Bouffort et Latrès entreprirent pendant l'occupation l'étude d'un nouveau modèle, le LB-20, un biplace d'allure beaucoup plus moderne. Avec l'accord de DR, ils en confièrent la construction à la société Bronzavia ou travaillait Latrès. Construit en 1944, cet Elytroplan possédait un train tricycle très haut permettant le cabré, mais toujours sans protection de l'hélice propulsive. La formule choisie permettait un belle cabine offrant un vue remarquable. L'aile en bois ne possédait ni ailerons ni volets ce qui lui donnait une bonne pureté aérodynamique, mais laissait à l'élytre verticale le soin du gauchissement en plus du tangage ce qui paraît pour le moins aventureux! Après un premier vol erratique en janvier 1946 (mauvais CG paraît-il, un peu étonnant!) l'appareil fut modifié (lest?) mais connu une cassure de train avant soi disant par faiblesse du métal, mais on peut s'interroger sur la pilotabilité. Là-dessus, DR se fâcha avec Bronzavia (comme avec beaucoup d'autres) et la société qui n'était déjà pas en grande forme financière décida l'abandon de la formule dont les résultats lui paraissaient peu encourageants.

Après la guerre DR tenta de relancer son journal L'Aile Française mais je crois que quelques numéros seulement sont parus (appel aux lecteurs, je n'en



connais que 4, je soupçonne qu'il y en a eu d'autres....mais combien?!). Rejoint par Sablier toujours féru de formules originales, il avait l'intention de publier les plans de l'Elyette dont le plan grandeur de nervure se trouvait dans le n° 4, tracé de la main inimitable de Sablier. Je ne sais pas si l'intégralité des plans a été publiée, mais il semble qu'aucune construction n'ait eu lieu.

L'Elyette ressemblait fort à un Pou amélioré, mais n'en était pas un d'après son concepteur qui reprochait d'ailleurs à Mignet et à Barret de Nazaris d'avoir copié ses brevets (air connu)... mais mal!

Que reste-t-il maintenant des Elytroplans? A part des souvenirs bien peu de choses. Vu de 2015, tout cela paraît saugrenu et même délirant. Mais à son époque, cette formule méritait bien d'être essayée, car elle semblait répondre à des besoins, descente parachutale, suppression de la vrille et du décrochage. Mais un amateurisme excessif dans les réalisations et les essais n'a pas permis de faire une étude complète des caractéristiques et des performances. L'empennage en T a montré, bien plus tard, qu'il n'était pas la solution contre le masque des empennages (accident du BAC 1-11 en 1963).

Le volet Fléchair du petit Katy de Payen revendique bien le brevet de De Rougé, mais pour des raisons obscures Payen, qui ne manquait pas de caractère non plus, se fâcha avec DR. Un tel volet "crocodile" avait été essayé sur un Blériot XI en 1910 et sur le Soldenhoff en 1925! Bien sûr, les partisans de DR revendiquent le volet frein de la Navette Spatiale. L'utilisation de cette élytre comme frein et non comme gouverne peut laisser cours à toutes les interprétations, un vrai régal pour les avocats!