

Alphonse Lachassagne et ses avions J.C.

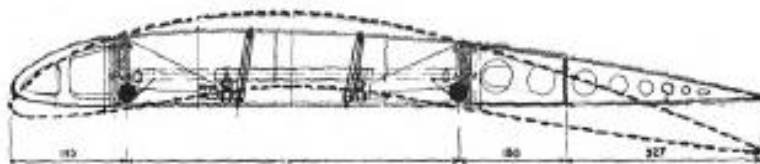
Ou pourquoi faire simple quand on peut faire compliqué.....

A true pioneer, Alphonse Lachassagne built his tandem wing AL1 in 1912, but lack of a good engine prevented successful flights.

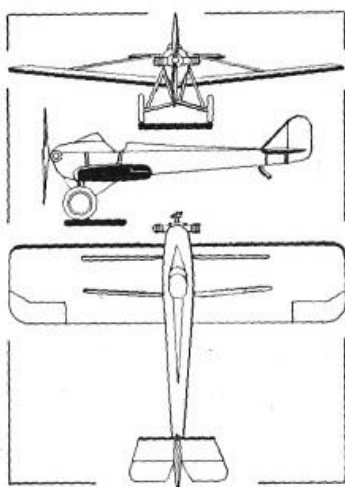
Lachassagne is more known by his variable camber wing. He designed the AL 3, AL 5 and AL 6 light planes in order to demonstrate his device. They performed very well, but the too complex system had no more success. Designed for homebuilders the AL 7 is the only remaining Lachassagne plane, now a part of the Angers Air Museum collections.



Authentique pionnier, Alphonse Lachassagne construisit son premier avion en 1912, un tandem pour le moins rustique dont l'aile arrière pivotait sur un axe vertical pour assurer la direction et portait des persiennes devant assurer la stabilité. Faute de moyens le moteur était insuffisant et peu de vols s'ensuivirent.



L'aile à cambrure variable qui devait faire sa réputation fut d'abord essayée sur l'aile basse d'un SPAD XIII en 1922. Assez complexe, le dispositif fonctionnait très bien, grâce à une réalisation technique de qualité. Après un AL 2 à aile en tandem essayé seulement en soufflerie, Lachassagne construisit un AL 3 illustrant son système, qui disparut dans un accident mineur et ne fut pas reconstruit, ses matériaux datant d'avant la guerre. L'AL 5 à moteur ABC Scorpion qui suivit eut un meilleur sort, participant à de nombreuses manifestations et rencontrant un succès d'estime, mais son système ne fut pas retenu par d'autres constructeurs. Il faut bien admettre qu'il était complexe et lourd (15 kg pour un avion de 120 kg à vide), mais surtout probablement fragile et peu durable. Après la destruction du premier, un deuxième modèle fut construit et vola en Afrique, ainsi qu'un AL 6



Le monoplan A.L.-3 de 1925.



différent par son moteur Aubier-Dunne de 18 ch. Pour la puissance, les performances étaient excellentes. En particulier, le changement de cambrure n'occasionnait pas de changement dans le comportement de l'avion, contrairement à d'autres dispositifs essayés à la même époque.

L'AL 5 était vraiment petit. Envergure 7,15 m, longueur 4,50 m poids total 230 kg. Il y a quelques différences entre le plan et la photo (train, dérive).



Sur ces photos de l'AL 6, on voit très bien la partie arrière mobile qui incorpore les ailerons. A remarquer l'immatriculation provisoire, rarement portée sur les ailes.
D'après les registres elle devrait être F-W002.... Mystère !

