



Les avions de Barret de Nazaris

Mais aussi de Lacroix, de Bourdin, des Trussant, et de quelques autres....

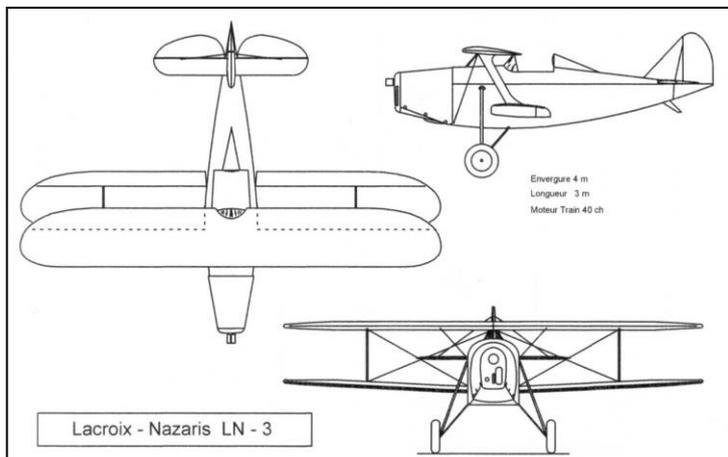
In 1936, full of enthusiasm about Mignet's « Le Sport de l'Air », Barret de Nazaris, a surgeon in Cahors, built two Flying Feas. Soon he was aware of the Fea's shortcomings, and he asked Lacroix to design and build several « Autoplans » of the same overall appearance, but with different controls. Last of the family, the two-seater LNB-11, was so successful that the fiery-natured BN undertook an attempt on the Distance World Record for planes under 500 kg. Taking off (05/23/1952) from Limoges, hastily prepared and with a leaking tank, expecting to reach Agadir, he found his death near Cordou in Spain, victim probably of tiredness or poisoned by petrol fumes.

C'est un peu l'histoire d'une bande de fous de l'aviation, réunis par la lecture et la mise en pratique du « Sport de l'Air » d'Henri Mignet, à une époque où l'enthousiasme et la débrouillardise tenaient lieu de compétence et de moyens, avec des réussites parfois étonnantes mais hélas aussi, quelques résultats désastreux.

Chirurgien à Cahors, Barret de Nazaris était déjà pilote quand il découvrit le Pou du Ciel. Il en fit construire deux parmi les premiers, l'un, équipé d'un Aubier-Dunne (n° 4 ?), l'autre d'un Poinard. Ces avions ne volèrent que lorsque Mignet lui-même vint prêter main-forte pour les réglages. Cette visite permit, en particulier, à BN de rencontrer Léon Lacroix, dessinateur créatif et doué, également auteur d'un Pou.

Pour essayer leurs idées personnelles sur la formule Mignet, dont les défauts commençaient à être évidents, ils firent construire un LN-1 à moteur Saroléa, qui fut plusieurs fois modifié devenant LN-2.

D'un autre côté, dans le but de participer aux Douze Heures d'Angers, Lacroix dessina en 1938 pour BN un microscopique biplan, le LN-3 Microplan, à moteur Train 40 ch. C'était certainement une petite bombe, dont l'étude fut sérieuse puisqu'une maquette fut passée en soufflerie à St Cyr. La soufflerie prédisait une vitesse maxi de 200 km/h, mais aussi une vitesse de décrochage de 104 km/h ! La réalisation en fut très longue et dispersée. En fait l'appareil était quand même moins pointu que prévu, malheureusement un défaut de lubrification lui fit rapidement terminer sa carrière dans un tas de foin (ou de hautes herbes), mais sans mal pour son docteur-pilote.



Revenant à la formule Mignet, ou du moins à une formule inspirée, que Max Williams (par ailleurs très critique de Mignet) appelle semi-tandem, nos deux infatigables réalisèrent le LN-4 Autoplan, (F-W133) à moteur Salmson 40 ch, avec une aile à profil moderne, dans le but d'essayer à peu près toutes les formules de gouvernes afin de supprimer les limitations et les défauts du Pou d'origine. Finalement l'avion comporta des ailerons sur l'aile avant à faible dièdre et le

