

PEYRET "Taupin"

« Taupin : Insecte coléoptère vulgairement appelé maréchal ou tape-marteau. »

LE modeste précurseur de l'aéronautique Louis Peyret avait adopté, pour la majorité de ses créations, la formule des doubles monoplans (ou monoplans-tandem), système permettant sans inconvénient de déplacer le centre de gravité jusqu'à 95 % de la corde de la voilure avant et de conserver le contrôle de l'avion aux plus basses vitesses.

Après avoir œuvré tour à tour chez Voisin, chez Blériot et chez Morane-Saulnier, Peyret, à la suite du succès de son planeur « Alérion », piloté en 1922 par Maneyrol, s'établit à son compte. Tout d'abord, il réalisera les avions légers qu'avaient dessinés Nessler, Albessard et Mauboussin, entre autres.

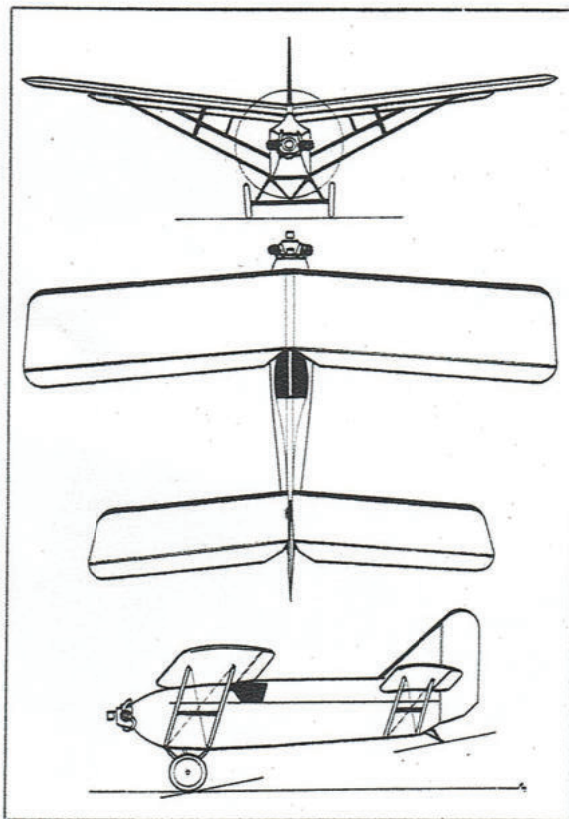
Le 17 août 1929, tiré par un moteur ABC « Scorpion » de 28 ch, décolla pour la première fois le double monoplan Peyret VI. L'appareil, monoplace, ne put cependant obtenir son certificat de vol par suite d'une instabilité de lacet qui persista malgré toutes les améliorations apportées.

En 1935, après la mort de Peyret, la Société française de constructions aéronautiques (SFCA), dirigée par Jean Lignel, acquit les droits de construction du type VI.

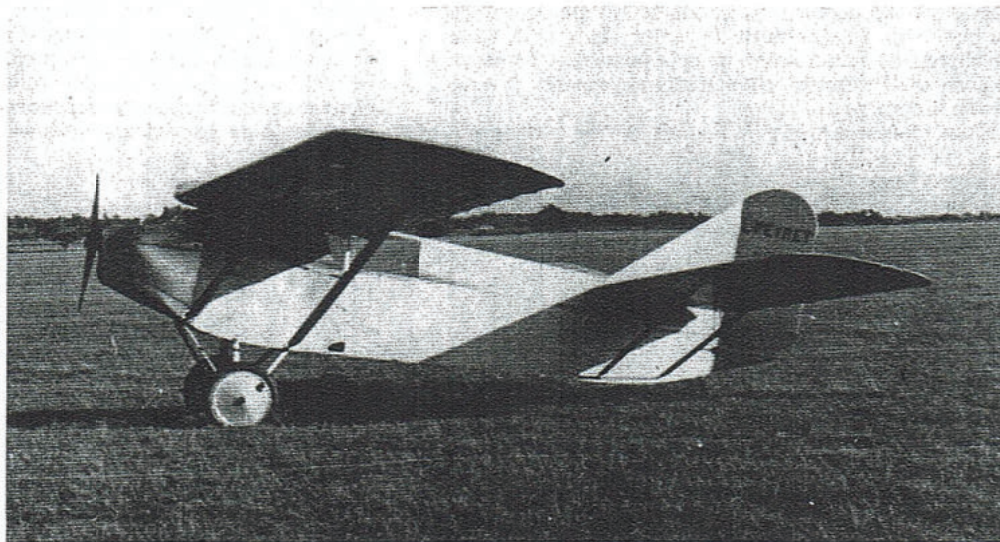
Réalisé chez Blériot à Buc, ce SFCA, qui sera baptisé « Le Taupin », effectua son vol initial aux mains de Louis Clément (1), chef-pilote de la firme.

Doté d'abord d'un Poinard B de 28 ch, l'avion sera ensuite équipé d'un Mengin de 32 ch, puis, en 1937, d'un Saroléa-Herstal de même puissance.

Ayant obtenu le 10 juillet 1936 son certificat de navigabilité sous le numéro 9719 et ses lettres F-AOJU (2)



Plan trois-vues du Peyret « Taupin » dans sa configuration d'origine. L'appareil devait recevoir différents moteurs de faible puissance.



Le Peyret VI, premier de la famille des « Taupin » ; il est équipé ici d'un moteur ABC « Scorpion ».

le « Taupin » n° 1 (renuméroté ensuite 2) sera rayé des contrôles en 1938.

La double voilure, dotée d'un profil Peyret, présentait une flèche de 10 % et un dièdre de même pourcentage. La surface totale des quatre ailerons représentait le quart de la surface portante. Ceux-ci débattaient simultanément ou différenciellement pour commander soit la profondeur, soit le gauchissement.

La structure des voilures se composait de deux longerons en tubes de dural, croisillonnés, articulés en leurs extrémités sur le fuselage. Les nervures étaient en spruce avec âme en contreplaqué et le revêtement en toile de

lin. Le fuselage était formé de cinq longerons en spruce, dont celui de faite formait l'arête supérieure supportant la voilure. Pour permettre l'accessibilité au poste de pilotage, ce dernier longeron était amovible. En coupe, le fuselage était de forme pentagonale. Les ailes étaient soutenues par des mâts parallèles partant de la base du fuselage.

Si le prototype F-AOJU avait un atterrisseur à essieu et sandows, la série du « Taupin » fut équipée d'amortisseurs oléopneumatiques Messier RS-1254. Le train, d'une voie de 1,98 mètre, disposait de roues de 420 x 180.

● par Jean LIRON

un élève pouvait en effet, « Taupin ».

3 (F-AONO) reçut, pour es-

« twin » Polymécanique « Mo-

AG), propriété personnelle de om de « Louis-Massotte », en sais.

n° 10 (F-APGB) sera le seul 4 F-BAIA) à avoir traversé la obtiendra, après complète ré- CNRA F-PMEM.

ccès de son double monoplan biplace de même formule. Ce 60 ch. Bien que titulaire de ans la catégorie des 4 litres de tiendra pas le crédit de son

« Taupin » de série

QUES. — Envergure (avant) : rière) : 6,50 m. Corde : 1,50 m. uteur : 2,10 m. Surface portante is à vide : 214 kg. Poids total : n 2A-01 de 32 ch à 2 500 tr-mn. aile : 4 litres.

5. — Vitesse maximale au sol : croisière : 90 km-h. Vitesse d'at- Autonomie : 450 km. Plafond :

la pour la première fois le Li- ait repris ses activités, avait d'un Régnier inversé 4 Jo de en V et de saumons d'ailes

de la SNCAC, le Lignel 44 C) devait s'illustrer, sous la : tous les meetings aéronauti- naniabilité de cet avion à la t présentait parfaitement son teur ». Toutes les fautes du nnées. Trop confiant cepen- lément allait, le 31 mai 1955, ue, près de Gand, lors d'une Ainsi s'achève l'histoire du

de constater que, plus que tout me foisonne dans les milieux aé- ne compte pas moins de quinze lotes, mécanos et ingénieurs... au Peyret VI d'origine, le « Tau- t stable. e moins onéreux à l'achat était « Moustique », vendu 19 800 F. 30 ch début 1955.

Le Lignel 44 « Cross-Country » descendant direct du « Taupin » 5/2, fut présenté en meetings dans les années d'après-guerre par Clément qui devait se tuer à son bord.