

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.

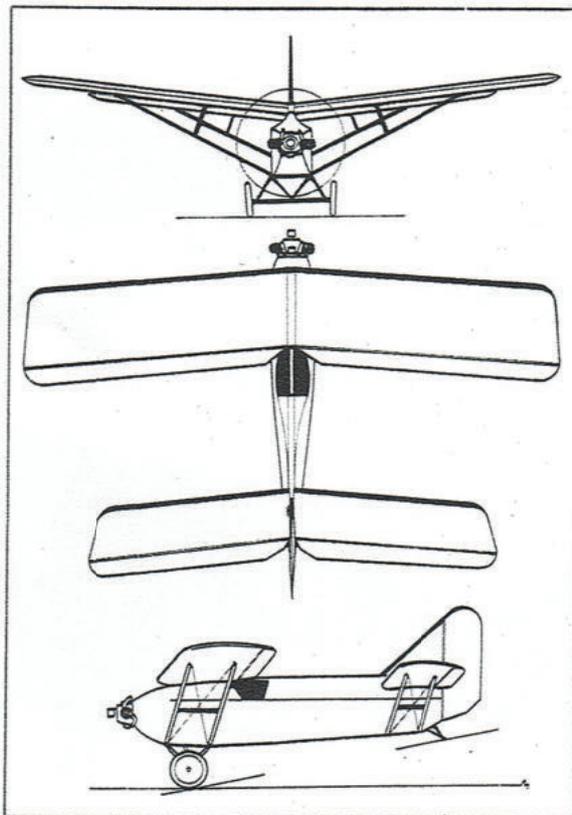
Le 17 août 1929, tiré par un moteur ABC « Scorpion » de 28 ch, décolla pour la première fois le double monoplan Peyret VI. L'appareil, monoplace, ne put cependant obtenir son certificat de vol par suite d'une instabilité de lacet qui persista malgré toutes les améliorations apportées.

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.

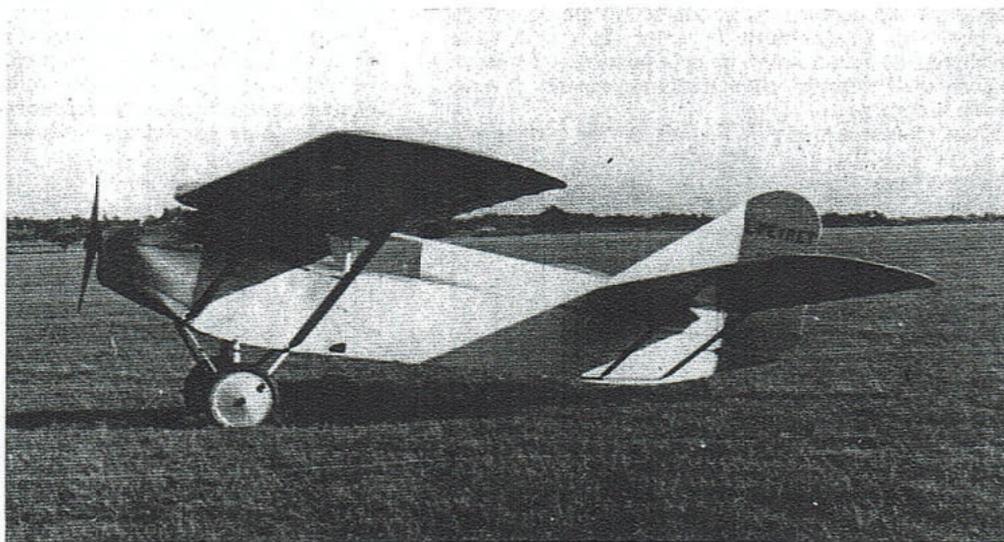
Réalisé chez Blériot à Buc, ce SFCA, qui sera baptisé « Le Taupin », effectua son vol initial aux mains de Louis Clément (1), chef-pilote de la firme.

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 différemment 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.

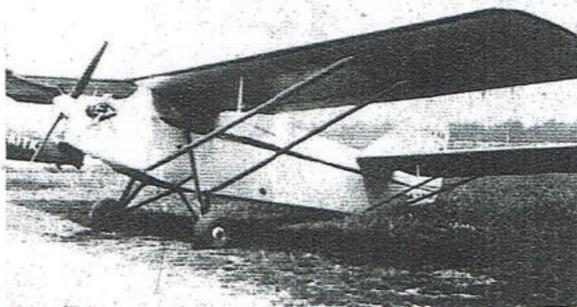
Le prototype du SFCA « Taupin », une version du Peyret VI revue et corrigée par Jean Lignel (1936).



Le premier « Taupin » de série, produit par la SFCA, avait reçu un moteur Poinard développant 28 ch.



Le SFCA « Taupin » n° 3, équipé d'un moteur bi-cylindre à plat Mengin de 32 ch, avait la configuration type de l'appareil de série (1937).



Le « Taupin » 5/2 était une formule biplace côte à côte équipée d'un moteur de 60 ch en ligne. Il ne devait pas connaître le succès du monoplace.



Après avoir obtenu la première place au rallye international de tourisme de Zurich, catégorie avions légers, le « Taupin », dont le prix de vente était en 1936 de 25 000 francs (3), fut produit, à partir de mars 1937, à une cinquantaine d'exemplaires dont la majorité sera réservée à l'Aviation populaire.

Après quelques heures seulement de double com-

● par Jean LIRON

mande sur un avion-école, un élève pouvait en effet, sans difficulté, piloter le « Taupin ».

En 1937, l'exemplaire n° 3 (F-AONO) reçut, pour essais de propulseur, le « flat twin » Polymécanique « Motobécane » de 35 ch.

L'appareil n° 46 (F-APAG), propriété personnelle de Louis Clément, porta le nom de « Louis-Massotte », en souvenir de ce pilote d'essais.

A notre connaissance, le n° 10 (F-APGB) sera le seul « Taupin » (avec le 5/2 n° 4 F-BAIA) à avoir traversé la guerre sans dommages. Il obtiendra, après complète révision, l'immatriculation CNRA F-PMEM.

La SFCA, devant le succès de son double monoplane, en 1937, réalisa un biplace de même formule. Ce fut le « Taupin » 5/2 de 60 ch. Bien que titulaire de quatre records d'altitude dans la catégorie des 4 litres de cylindrée, cet avion n'obtiendra pas le crédit de son aîné.

Le « Taupin » de série

● CARACTERISTIQUES. — Envergure (avant) : 8,40 m. Envergure (arrière) : 6,50 m. Corde : 1,50 m. Longueur : 5,96 m. Hauteur : 2,10 m. Surface portante totale : 19,60 m². Poids à vide : 214 kg. Poids total : 328 kg. Moteur Mengin 2A-01 de 32 ch à 2 500 tr-mn. Essence : 26 litres. Huile : 4 litres.

● PERFORMANCES. — Vitesse maximale au sol : 110 km-h. Vitesse de croisière : 90 km-h. Vitesse d'atterrissage : 50 km-h. Autonomie : 450 km. Plafond : 4 500 m.

Le 21 décembre 1946 vola pour la première fois le Lignel 44. La SFCA, qui avait repris ses activités, avait modernisé le 5/2 à l'aide d'un Régnier inversé 4 Jo de 75 ch (4), d'une mâtère en V et de saumons d'ailes arrondis.

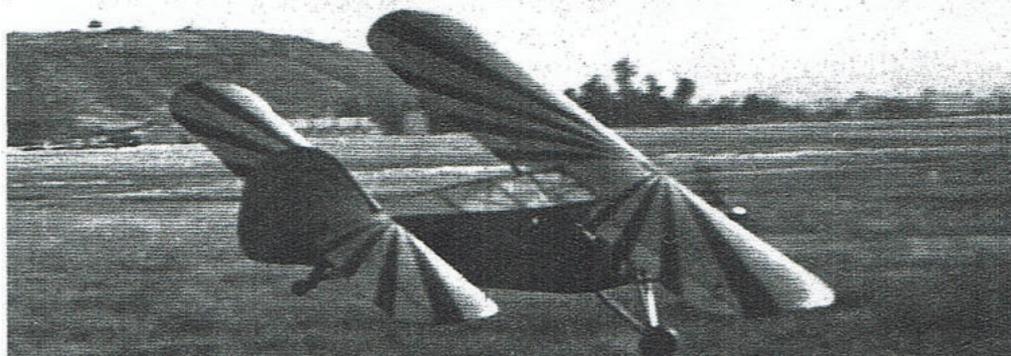
Bâti dans des ateliers de la SNCAC, le Lignel 44 « Cross-Country » (F-BAIC) devait s'illustrer, sous la conduite de Clément, dans tous les meetings aéronautiques. Grâce à l'extrême maniabilité de cet avion à la peinture bariolée, Clément présentait parfaitement son numéro d'« Adémaï aviateur ». Toutes les fautes du « néophyte » étaient pardonnées. Trop confiant cependant dans son appareil, Clément allait, le 31 mai 1955, trouver la mort en Belgique, près de Gand, lors d'une boucle conclue trop bas. Ainsi s'achève l'histoire du « Taupin. »

(1) Il est curieux de constater que, plus que tout autre nom, ce patronyme foisonne dans les milieux aéronautiques, puisqu'on ne compte pas moins de quinze Clément différents, pilotes, mécanos et ingénieurs...

(2) Contrairement au Peyret VI d'origine, le « Taupin » était relativement stable.

(3) L'avion léger le moins onéreux à l'achat était alors le Farman 450 « Moustique », vendu 19 800 F.

(4) Puis un Hirth 80 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.