

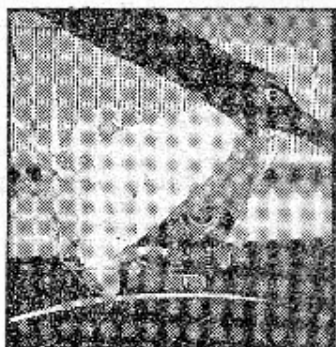
AVIATION LÉGÈRE

"POUPLUME" l'avion le plus léger du monde, vole avec 8 chevaux

Le dernier Rassemblement du RSA, à Morlaix, puis le « Grand Prix de la Moto Avicote », à Bourges, ont mis en vedette un des plus curieux avions d'amateur réalisés ces dernières années : le « Pouplume » d'Emilien Groses. Curieux par son poids : 198 kg à vide (ce qui en fait certainement l'avion à moteur le plus léger du monde), par la puissance dont il se contente : moins de 10 ch, et par un certain nombre de caractéristiques constructives originales.

Le « Pouplume », on le sait, a été équipé de deux moteurs différents, tous deux des monocylindres-2 temps de motocycliste, entraînant l'hélice par l'intermédiaire d'un réducteur à chaîne : un 175 cmc Peugeot (monté uniquement pour satisfaire au règlement du Concours de Bourges), et un 230 cmc Monet-Goyon, qui l'équipe actuellement.

Nous avons pu le voir voler il y a quelques semaines à Mâcon, son port d'attache, aux mains d'un jeune pilote de l'aéro-club local, et devons dire qu'il nous a fait une impression infiniment meilleure qu'à Morlaix, où les conditions météorologiques étaient vraiment



et sa possibilité d'évolutions serrées à basse vitesse doivent lui permettre d'exploiter des thermiques trop étroits ou trop faibles pour des planeurs classiques. L'expérience vaudrait d'être tentée.

Emilien Groses fait un peu figure de franc-tireur parmi les « Amateurs Mignet ». Bien que tous les appareils qu'il a construits (le « Pouplume » est le quatrième) utilisent la formule de la voiture en tandem décalée avec aile avant à incidence variable, ils se distinguent par une construction originale, qui ne doit rien, ou presque, aux divers plans diffusés par le « Saint Patron ».

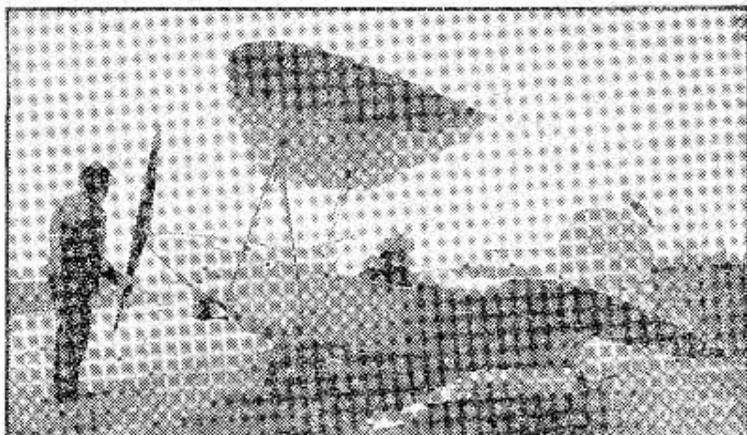
Dans le cas présent, en particulier, la voiture se compose de deux ailes presque égales en surface, rectangulaires, relevées et arrondies seulement aux extrémités, et non repliables. Leur structure est du type bilongeron, avec revêtement en contre-plaqué jusqu'au longeron avant, en toile ensuite. (Remarquons en passant que les ailes du « Pouplume » et du biplace EC-2 de 65 ch sont identiques : seule diffère la section des longerons.)

Le fuselage est une classique

est boulonné sur des tôles soudées à 4 tubes transversaux venant se fixer, par l'intermédiaire de blocs de caoutchouc, sur les flancs du fuselage renforcés à cet endroit par des plaques d'Isorel type « plafond » de 10 mm, contribuant à amortir les vibrations qui restent cependant assez fortes avec un monocylindre.

Le pignon primaire du moteur entraîne, par l'intermédiaire d'une chaîne de moto, une couronne de 54 dents fixée à l'extrémité de l'arbre porte-hélice ; celle-ci, de 1 m 60 de diamètre, tourne à 1.300 t-min en croisière, pour 4.400 t-min au moteur avec le Monet-Goyon. Le réservoir de car-

(1) Emilien Groses, 4, rue des Marabouts, Mâcon.



burant est un simple bidon de 19 litres, tenu par une bride derrière la cloison pare-bru.

Bien que l'empennage vertical soit, sur le prototype, en une seule pièce, à la manière de tous les appareils d'Henri Mignet, Groses a prévu de la fractionner en deux parties, la présence d'une dérive fixe améliorant la stabilité en lacet.

La gouverne, revêtue de contre-plaqué 2 mm, est élargie et ren-

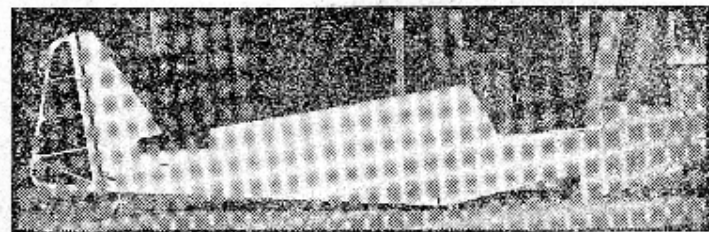
forcée à sa base pour recevoir la roue arrière du train d'atterrissage : une roue de vélo d'enfant, à pneu ballon. Les roues principales (roues de Vespa-400 sur le prototype) sont portées par un essieu simple en bois, fait de plusieurs épaisseurs de frêne, collées. Cette originale suspension est complétée par un câble d'acier, un reliant les deux extrémités, avec interposition d'anneaux Neiman.

L'AVION-PLANEUR SORTIRA BIENTOT...

...s'il trouve un moteur

QUAND pourrons-nous commander notre « Avion-Planeur » et à quel prix ? Cette question, nous l'avons souvent entendue posée, au hasard de nos passages sur les terrains. Ce qui prouve que l'intérêt soulevé par la présentation du RSA-01 au Rassemblement du RSA 1960, à Nogaro, ne s'est pas affaibli, bien au contraire.

Et pourtant, même les plus enthousiastes commencent à trouver le temps long. Près de dix-huit mois ont maintenant passé depuis Nogaro et le prototype définitif, le RP-02, n'est pas encore



un peu plus large et moins haut au maître-couple, étantot incliné vers l'arrière.

pneu ballon en tenant lieu — le poids total de l'installation n'est que de 102 kg.

CARACTERISTIQUES

Longueur	4 m 20
Envergure avant	7 m 50
Envergure arrière	7 m 26
Surface totale	16 m ²
Poids à vide	198 kg
Poids total	243 kg
Charge au m ²	12,5 kg
Puissance (à l'hélice)	8 ch
Charge au ch	25 kg

peu favorables. Par temps calme, le vol apparaît beaucoup moins « tangent », la trajectoire stable,