

Tipsy B / Bc / Trainer

Le Tipsy B (B pour Biplance) était un avion de tourisme extrapolé du monoplace Tipsy S qui fit son apparition en 1935. De conception aérodynamique avancée pour l'époque, le Tipsy B était un monoplane à ailes basses en porte-à-faux de forme elliptique. Biplance côte à côte à sièges décalés et à habitacle ouvert, le Tipsy B avait une structure en bois entoilée. Propulsé par un moteur Walter Mikron de 50 CV, le prototype immatriculé OO-DON (n/c 501) était extrêmement maniable et très agréable à piloter. Ces qualités avaient été vigoureusement démontrées par le pilote Brian Allen lors de la première présentation de l'appareil en Grande-Bretagne, à Harmondsworth, en mai 1937.

Outre le prototype, une série de 20 appareils fut lancée à Charleroi-Gosselies à partir de 1937 (OO-DON, DOP, DOS à DOZ, DUN, DUP, DUS, DUT, DUV à DUZ, RDV, WAL) dont 12 Tipsy Bc (c pour cockpit fermé). La majorité d'entre eux fut assemblée en Belgique et cinq furent exportés respectivement en Suède (OO-DOT qui y devint SE-AGP), en France (OO-DOY, DUT et DUX qui y devinrent F-ARQG, ARPC et BBTZ), en Suisse (OO-DUP qui y devint HB-USO). Le solde de la série, soit cinq appareils, fut livré en pièces détachées pour assemblage en Angleterre par Brian Allen Aviation Ltd. Ce dernier en acquit les droits pour le Royaume-Uni où il en assembla plusieurs à partir des composants fournis par Fairey Gosselies et en construisit dix légèrement modifiés par rapport aux exemplaires belges et trois autres en 1947-48, dénommés Trainer I, sous la raison sociale Tipsy Aircraft Limited. Les trois premiers Tipsy B importés par Brian Allen étaient les OO-DOS (n/c 503), ré-immatriculé G-AFCM, OO-DOV (n/c 506) ré-immatriculé G-AFEI et OO-DOP (n/c 502) qui devint G-AGBM en 1938, lequel fut le premier Tipsy Bc à habitacle fermé. Il passa à la RAF en juin 1941 sous le serial militaire HM494. Restitué à ses propriétaires civils fin janvier 1946, il retrouva son immatriculation G-AGBM pour redevenir OO-DOP en août 1947 et finir abruptement sa carrière à Virton en mars 1948. Cet appareil servit, dans sa configuration finale, de modèle pour la série de Tipsy Belfair construite après la guerre. Des 31 Tipsy B ou Bc construits entre 1937 et 1939, dix survécurent à la guerre et, en incluant les 3 Trainer fabriqués en 1947-48, 6 appareils étaient toujours en service à la fin des années 80, essentiellement en Angleterre; l'un d'eux, le G-AISB (n/c 18) fut racheté par Raymond Cuypers et immatriculé OO-EOT (en hommage à Ernest Oscar Tips) au début des années 90. Sérieusement endommagé en mai 1994, il fut réparé et vole à nouveau depuis 2005 au départ de sa base de Moorsele près de Courtrai. Un Tipsy B (n/c 504/SE-AGP) est préservé dans un musée en Suède tandis qu'un Trainer, immatriculé G-AFRV, vient d'être superbement restauré et est exposé depuis octobre 2010 à la section Air du Musée Royal de l'Armée de Bruxelles.

Caractéristiques

Envergure : 9,50 m / longueur : 6,60 m / hauteur : 2,10 m / surface alaire : 11,98 m² / poids à vide : 225 kg / poids maximum : 450 kg.

Propulseur

Un moteur Walter Mikron de 4 cylindres inversés en ligne refroidi par air et développant 62 CV.

Performances

Vitesse maximum au niveau du sol : 195 km/h / vitesse de croisière : 160 km/h / vitesse ascensionnelle : 135 m/minute / plafond : 5.750 m / distance franchissable : environ 800 km.



Le Tipsy Bc du Club d'Aviateurs de Bruxelles, immatriculé OO-DOZ (n/c 511), a été photographié à Wevelgem en 1938 ; présumé disparu pendant la guerre, il a été radié du registre en juin 1946. (M. Herry)



En visite au fly in de Diest-Schaffen le 16 août 1986, le G-AISB (n/c 18) était l'un des trois Tipsy Trainer I construits en Angleterre en 1946. Racheté par Raymond Cuypers au début des années 90 et immatriculé OO-EOT, en hommage à Ernest Oscar Tips, il vole encore en 2010 depuis l'aérodrome de Moorsele. (JP Decock)

