

Tipsy Junior

Première création d'Ernest Oscar Tips après la guerre, le Topsy Junior effectua son premier vol à Gosselies (Charleroi) le 30 juin 1947. Dès la planche à dessin, le Junior avait été conçu de façon extrêmement simple : tous les raccords structuraux (ailes, empennage) étaient à angle droit en vue d'en faciliter le montage par les constructeurs amateurs. Cette approche se démarquait donc résolument de celle qui avait prévalu jusqu'alors pour les autres créations d'E.O. Tips et que l'on pouvait qualifier de sophistiquées pour leur époque dans le domaine de l'aérodynamique. Le Junior n'en était pas moins avant-gardiste pour l'immédiat après-guerre dans l'optique de l'aviation populaire, autrement dit la construction amateur. Seuls deux exemplaires furent construits mais propulsés par des moteurs très différents.

Le premier, immatriculé OO-TIT (n/c J110), était doté d'un moteur tchèque Mikron, tandis que le second, immatriculé OO-ULA, était propulsé par un moteur Aeronca JAP J-99. Manifestement sous-motorisé, l'OO-ULA fut rapidement rééquipé avec un Mikron II de 62 CV. Il passa chez Fairey Grande-Bretagne où il devint G-AMVP, immatriculation sous laquelle il vole toujours de nos jours.

L'OO-TIT fut officiellement enregistré le 9 avril 1948 au nom d'E. Tips, fut vendu à G. Mathieu à Poulseur et racheté par E. Tips pour être finalement radié. Le troisième Topsy Junior (n/c J112) fut mis en chantier mais jamais achevé bien que l'immatriculation OO-TIX ait été réservée le 4 avril 1958 au nom d'Avions Fairey à Gosselies et fut radiée en septembre 1961; son sort ultérieur demeure inconnu. Un quatrième fut lancé en Angleterre par John Isaacs depuis quelque temps et est en voie d'achèvement en Belgique.

Le Topsy Junior pouvait être doté de divers types de moteurs, de puissance variable, pour autant que leur poids n'excède pas 61 kg de masse à sec. A titre d'anecdote, signalons que le célèbre pilote d'essais britannique Peter Twiss, qui avait porté le record du monde de vitesse absolue à 1.822 km/h avec le Fairey Delta 2 en mars 1956, appréciait particulièrement le Topsy Junior et a même posé le G-AMVP sur le porte-avions Ark Royal en 1957. Ce même appareil a connu de nombreuses péripéties au cours de sa carrière dans la mesure où il participa à plusieurs courses de vitesse au début des années 50 et notamment à Hatfield en 1953, en tant qu'OO-ULA, il était le numéro 18 et l'un des 63 partants de Shoreham pour la course de vitesse avec handicap organisée par le quotidien anglais Daily Express fin septembre 1951 et qu'il termina bon dernier, ce qui ne l'empêche pas, sous son immatriculation britannique, d'être toujours vaillant et volant en 2010 !

Caractéristiques

Envergure : 9,50 m / longueur : 6,60 m / hauteur : 1,73 m / surface alaire : 12 m² / poids à vide : 245 kg / poids maximum : 500 kg.

Propulseur

Un moteur Aeronca JAP J-99 de deux cylindres à plat opposés refroidi par air et développant 36 CV ou un moteur Walter Mikron II de quatre cylindres en ligne inversés refroidi par air et développant 62 CV.

Performances

Vitesse maximum au niveau du sol : 177 km/h / vitesse de croisière : 161 km/h / vitesse ascensionnelle : 152 m/minute / plafond : environ 5.000 m / distance franchissable : 750 km.



Au taxi en 1948, le Topsy Junior OO-ULA (n/c J111) équipé d'un moteur 2 cylindres Aeronca JAP J-99 de 36 CV avec un marquage Fairey « Junior » très nettement appliqué juste en avant du pare-brise. (Fairey)



En vol au début des années 50, le Topsy Junior OO-TIT (n/c J110) tête de série porte clairement le logotype Fairey Junior sous l'habitacle et devant l'immatriculation; le pilote en est probablement F.H. Dixon, ancien chef-pilote d'essais chez Fairey Angleterre et fervent pilote de divers types de Topsy. (AELR)

