

Tipsy S

Ernest Oscar Tips avait conçu et construit, avec l'aide de son frère, deux biplans dès 1908 et se remit à la planche à dessin au début des années trente, alors qu'il venait de prendre la direction de la toute nouvelle Fairey Belge en mars 1931, venant de Fairey Grande-Bretagne où il travaillait depuis 1915.

Sa première réalisation fut le Tipsy S (S pour Solo) monoplace qui prit l'air en 1934; cet appareil était remarquable par son avance technologique pour l'époque. Monoplane à ailes basses en porte-à-faux, le Tipsy S était sans conteste un appareil moderne et performant en comparaison à ses contemporains. Immatriculé OO-TIP, le S était propulsé par un moteur Douglas Sprite de 20 CV; manifestement sous-motorisé, l'appareil n'en avait pas moins d'agréables caractéristiques de vol.

La version S.2 était dotée d'un moteur belge Saroléa de 25 (puis 32) CV et disposait ainsi d'un propulseur de puissance plus adéquate. Avions Fairey S.A. à Charleroi-Gosselies, outre le prototype (numéro de construction ou n/c 20), construisit 20 Tipsy S.2, la majorité à moteur Saroléa (n/c 21 à 40), qui furent immatriculés OO-ARH à ARL, ASA à ASF, ASH à ASJ, ASL et ASM ainsi qu'OO-RVW et OFO. Parmi ces 20 appareils, deux furent exportés en Angleterre, un en Suisse, un en France, un en Pologne, un en Suède, un en Afrique du Sud et un autre aux Indes Néerlandaises (l'actuelle Indonésie). Aero Engines Ltd à Bristol obtint la licence de construction pour la Grande-Bretagne et mit 9 Tipsy S en chantier en 1937 mais 6 seulement furent entièrement assemblés. Le huitième Tipsy S.2 Belge (OO-ASA) rejoignit le Royaume-Uni où il fut immatriculé G-AENF; cet appareil était le patron pour la série britannique, alors que l'OO-ASB (n/c 29) y fut immatriculé G-AFVH. C'est ce dernier qui revint en Belgique après la guerre et y fut ré-immatriculé OO-TIP; il est actuellement exposé au Musée de l'Air de Bruxelles. Un autre (n/c 30, ex OO-ASC et SE-AFT) est conservé au Svedinos Bil Och Museum en Suède.

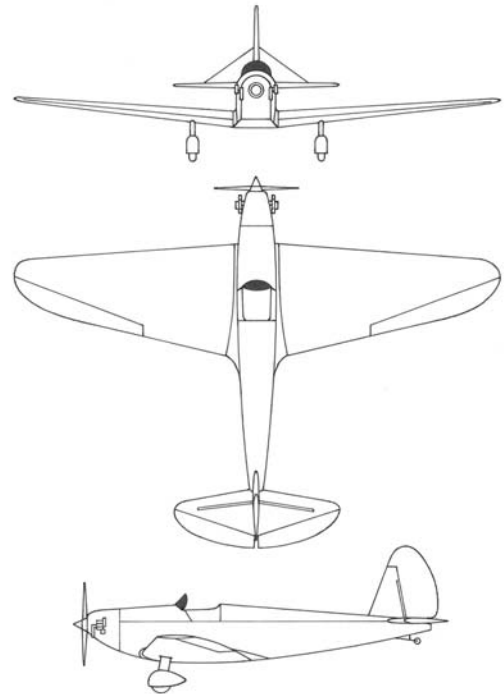


Le Tipsy S immatriculé OO-TIP en vol en 1936 à proximité d'Harmondsworth, l'aérodrome de Fairey à l'ouest de Londres. Le pilote en est probablement Brian Allen qui a importé et fabriqué divers Tipsy en Angleterre. (Fairey)

Une version avec cockpit fermé avec structure en duralumin profilée à l'arrière de l'habitacle, dite « conduite intérieure » (OO-DOR) par opposition à « torpédo » (habitacle ouvert) vit le jour en 1937. Cette première création d'E.O. Tips dans le domaine des avions légers connut un succès appréciable puisqu'une série de 30 Tipsy sortit des chaînes de montage entre 1934 et 1939, tant en Belgique qu'au Royaume-Uni.



A Haren, probablement au printemps 1937, le Tipsy S.2 surnommé « Le Hanneton » était immatriculé OO-RVW aux initiales de son propriétaire et pilote Reynaud de Vinck de Winnezele; cet appareil fut radié du registre belge le 16.06.1937 suite à son crash en France. (AELR)



Caractéristiques

Envergure : 7,50 m / longueur : 5,72 m / hauteur : 1,45 m / surface alaire : 9,50 m² / poids à vide : 130 kg / poids maximum : 260 kg.

Propulseur

Tipsy S : un moteur Douglas Sprite de 2 cylindres opposés à plat refroidi par air et développant 20 CV.

Tipsy S.2 : un moteur Saroléa Albatros de 2 cylindres opposés à plat refroidi par air et développant 25/32 CV.

Performances (avec moteur Douglas ou (Saroléa))

Vitesse maximum au niveau du sol : 155 (160) km/h / montée à 360 m : 2 minutes 20 secondes / plafond : 5.000 m / distance franchissable : +/- 750 (650) km