

Tipsy Belfair

Le Tipsy Belfair (pour BELgian FAIRey) était un développement direct du Tipsy Bc apparu en 1937. Le Belfair était essentiellement un Tipsy B à cockpit fermé et dos de fuselage surélevé par adjonction d'une structure de tubes en duralumin entoîlée; pour le reste, l'appareil était exclusivement composé de bois, contreplaqué et toile. Biplace léger de tourisme, le Belfair fut construit à 7 exemplaires chez Fairey à Gosselies en 1946-47, les trois derniers étant assemblés au Royaume-Uni. Ils furent immatriculés OO-TIA à TIG, l'OO-TID étant ultérieurement ré-immatriculé TIV (verrière coulissante) et les Belfair OO-TIE/TIF/TIG devenant respectivement G-APIE/APOD et AOXO une fois achevés en Grande-Bretagne. Comme le Tipsy B d'avant-guerre, le Belfair était d'une conception très aérodynamique, eu égard à l'époque où il fut développé : monoplan à ailes basses en porte-à-faux et fuselage aux lignes nettes et pures avec train d'atterrissage fixe monojambe à roues munies d'un profilage. Le Belfair, autant que les autres Tipsy, était réputé pour ses qualités de vol et son pilotage pointu autant qu'agréable. Le Belfair occupe une place de choix dans les appareils « made in Belgium ». En effet, il mit à son actif par deux fois un record du monde pour avions légers en catégorie IA de la F.A.I. (Fédération Aéronautique Internationale). Albert Van Cotthem, le doyen des aviateurs belges, battit le 21 août 1950 par son vol Bruxelles-Grimbergen jusqu'à Biarritz le record du monde de distance en ligne droite en le portant à 945 km à bord du Belfair immatriculé OO-TIC. Repris par les Américains, celui-ci revint à la Belgique le 4 août 1955, lorsque le pilote d'essais de Fairey Gosselies, le Danois P.I.R. Andersen, mena d'une traite le même Belfair OO-TIC de Chièvres à Sidi-Ifni, alors au Maroc Espagnol. La distance de 2.632,5 km se fit d'un seul coup d'aile en 18 heures 35 minutes. Les seules modifications pour le record, par rapport au Belfair de série, consistaient en l'adjonction d'un réservoir supplémentaire de 195 litres de carburant, l'augmentation de la capacité du réservoir d'huile portée à 18 litres et les surfaces firent l'objet d'un fini particulièrement soigné afin de réduire la traînée de l'avion. Outre l'Angleterre, un seul Belfair fut exporté à l'étranger, à savoir en Nouvelle-Zélande où l'OO-TIB y reçut l'immatriculation ZK-BGZ et fut détruit par accident à Rotoroa et radié le 8 décembre 1956. Deux Belfair sont toujours immatriculés en Grande-Bretagne : le G-APOD dont le certificat de navigabilité a été annulé en 2000 et le G-APIE, propriété de David Beale, qui vole encore en 2010

Caractéristiques

Envergure : 9,50 m / longueur : 6,60 m / hauteur : 1,73 m / surface alaire : 11,98 m² / poids à vide : 283 kg / poids maximum : 487 kg.

Propulseur

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

Performances

Vitesse maximum au niveau du sol : 175 km/h / vitesse de croisière : 160 km/h / vitesse ascensionnelle : 152 m/minute / plafond : environ 5.000 m / distance franchissable : 750 km.



En plein vol en 1947 ou 1948, le Tipsy Belfair immatriculé OO-TIB qui fut vendu en Nouvelle-Zélande et qui y fut immatriculé ZK-BGZ et radié en décembre 1956 suite à un accident à Rotoroa. (Fairey)



Toujours dans sa livrée écarlate d'origine (à l'instar de pratiquement tous les Belfair), le G-APIE (ex OO-TIE, n/c 535) de David Beale vole toujours allègrement de nos jours; cette photographie a été prise durant l'été 2009 en Angleterre. A noter, en blanc sur le gouvernail de direction, le logotype EOT typique où les trois initiales d'Ernest Oscar Tips s'intègrent en forme de cercle. (J. Cooper)

