

◀ *Vingt minutes suffisent pour transformer l'avion en auto. Le pilote devient passager, son passager chauffeur. Les ailes repliées sont solidement verrouillées sur le fuselage. Un moteur auxiliaire de 10 CV entraîne les roues avant.*

Deux modes de transport en un, tel est l'essai qu'a transformé en 1921 René Tampier, ingénieur français adepte du système D. Retour sur ce drôle d'oiseau.

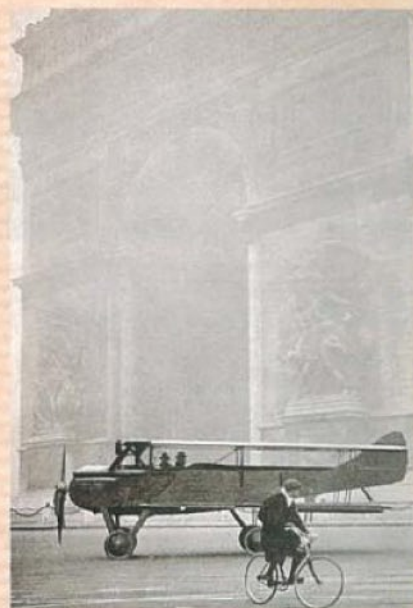
L'avion-automobile de René Tampier

«L'avion est garé sous le ball de l'usine, la voilure repliée. Comme l'appareil roule en marche arrière, René Tampier occupe la place du passager de l'avion lorsqu'il vole, assis face à l'arrière. Devant lui, le volant, à sa droite et à sa gauche, les leviers de frein, d'embrayage, de vitesses. Je suis assis sur le siège de l'aviateur, dans le sens du vol. J'ai devant moi le classique manche à balai. Un mécanicien lance le moteur auxiliaire situé sous le moteur de l'avion et qui entraîne les roues. À ma stupéfaction, l'appareil se met à rouler sans beurt.

Nous sommes dans la rue, les gens nous regardent. Le moteur ronfle et nous voilà roulant entre 10 et 15 km à l'heure sur une route pavée : rien ne vibre dans l'avion. Un virage, et nous sommes

quai de la Seine. Je prends le volant. L'appareil est d'une docilité extraordinaire. Nous prenons le pont de Saint-Cloud et nous voilà escaladant la côte qui conduit au parc. Sur le terre-plein, notre avion se livre à des manœuvres déconcertantes, des cercles qui se resserrent petit à petit. Puis changement de main, des cercles dans un autre sens, puis des "8" sans arrêt pendant 2 ou 3 minutes. Nous descendons doucement la côte et sur le pont, nous faisons un essai de vitesse : nous atteignons 30 km à l'heure. Il est temps de rentrer au garage...»

(Extrait du récit de Jacques Borgé, *Les Avions hors série*, non publié).



▲ *Le Tampier sur la place de l'Étoile... et à la Madeleine.* ▼

