

Le premier avion De Havilland 80 Puss Moth



WIKIPEDIA



Le Puss Moth est un avion célèbre, on peut encore le piloter sur les logiciels de simulation (Flight Simulator ci-dessous).

Caractéristiques

Envergure : 11.2 m

Longueur : 7.6 m

Hauteur : 2.1 m

Poids à vide : 574 kg

Poids maximum : 930 kg

Vitesse de croisière : 174 km/h

Vitesse maximale : 206 km/h

Vitesse en montée : 200 m (660 pi) /min

Plafond pratique : 5 334 m (17 500 pi)

Autonomie : 483 km (300 MN)

Moteur : De Havilland Gipsy III, 4 cylindres en ligne inversée de 120 ch (DH80) ou Gipsy Major de 130 ch (DH80A).

Le Puss Moss est donné pour un emport de 3 personnes dans sa version la plus puissante. Cette capacité semble surévaluée surtout pour la version DH80.



1938 - 1940

Ce sont plusieurs membres de l'Aéro-Club qui s'associent pour acheter le premier avion. Sur les conseils de l'Aéro-Club d'Auvergne, le choix se porte sur un Puss Moth à moteur Gipsy.

Le Puss Moth sera réquisitionné en 1940 fermant ainsi la première page d'histoire de l'Aéro-Club du Livradois.

Les constructeurs du De Havilland Puss Moth ont voulu que le D.H. 80 et son dérivé, le D.H. 80A, soient des monoplans à cabine offrant plus de confort que ne le permettait une cabine ouverte, avec les lourds vêtements que cela supposait. Populaires auprès des aviateurs, les Puss Moth ont été commandés autant par des propriétaires privés que par des exploitants commerciaux. Sa consommation d'essence exceptionnellement faible en a fait l'appareil utilisé pour plusieurs tentatives de records de distance.

L'Australien H.J. « Bert » Hinkler a acheté un Puss Moth et a effectué un vol en solitaire de Toronto en Angleterre en passant par le Brésil, l'Afrique et l'Europe. Contrairement aux versions antérieures du Moth, le Puss Moth possédait un moteur D.H. Gypsy en ligne inversée, dont les cylindres pointaient vers le bas de façon à augmenter la visibilité du pilote au-dessus du nez de l'appareil et, pense-t-on, de réduire la quantité d'huile projetée sur le pare-brise. Ses ailes repliables facilitaient l'entreposage dans un garage ou le remorquage sur une route. Les jambes de train pouvaient pivoter de 90 degrés sur leur axe, se transformant ainsi en aérofreins pour ralentir l'appareil et accentuer l'angle de descente, là où les pistes étaient courtes.

Informations sur le site du Musée de l'aviation et de l'espace du Canada.