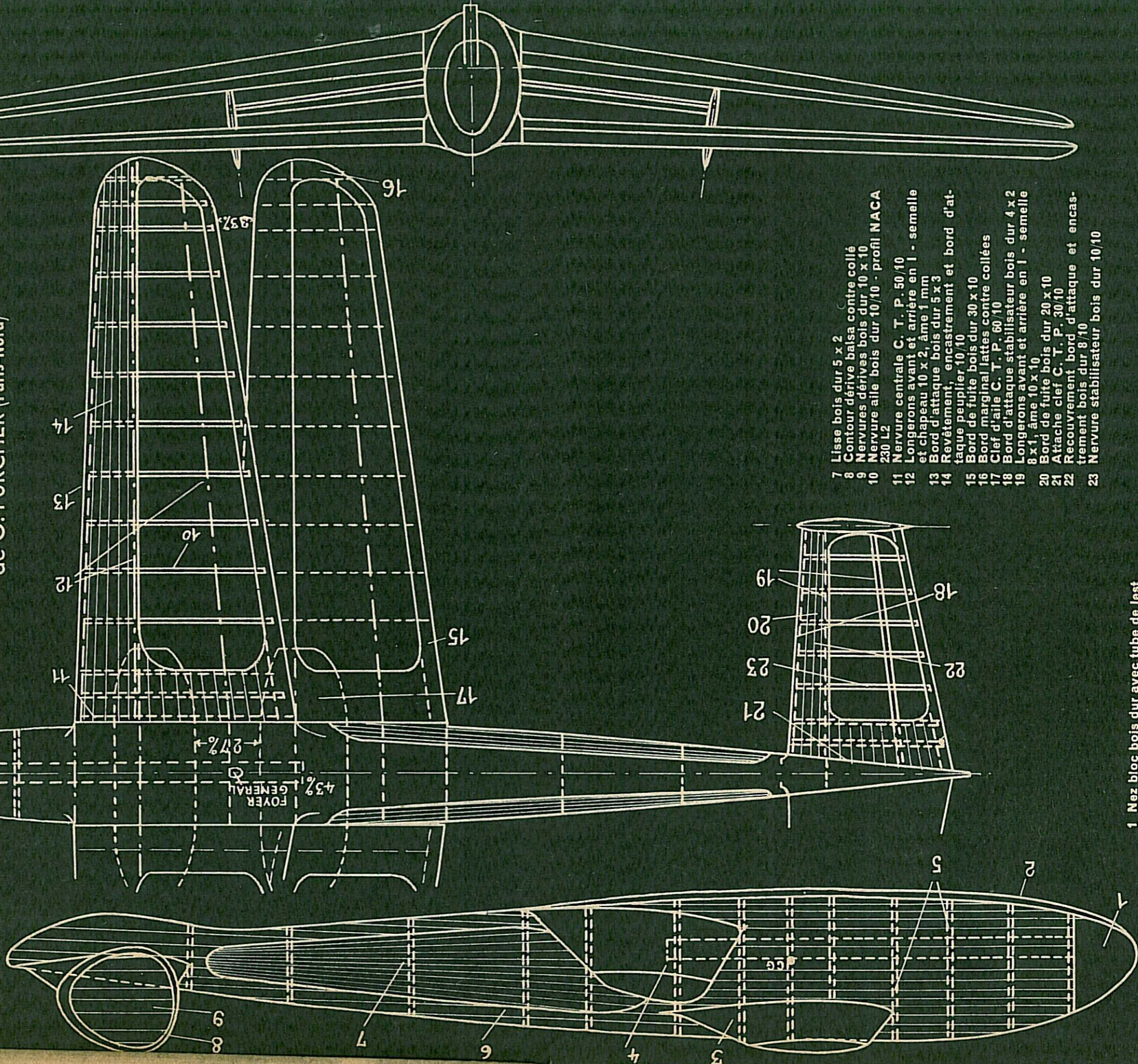


PLANCHE
XVI
MODÈLE RÉDUIT

MONTAGNE NOIRE

PLANEUR DE PENTE
de G. PORCHER (Paris-Nord)

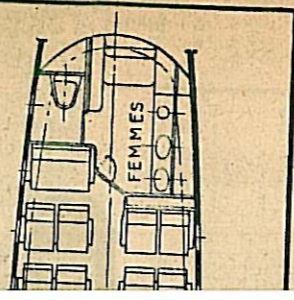


- 7 Lisse bois dur 5 x 2
- 8 Contour dérive balsa contre collé
- 9 Nervures dérivés bois dur 10 x 10
- 10 Nervure aile bois dur 10/10 - profil NACA 230 L2
- 11 Nervure centrale C. T. P. 50/10
- 12 Longérons avant et arrière en l - semelle et chapeau 10 x 2, âme 1 mm
- 13 Bord d'attaque bois dur 5 x 3
- 14 Revêtement, encastrement et bord d'attaque peuplier 10/10
- 15 Bord de fuite bois dur 30 x 10
- 16 Bord marginal lattes contre collées
- 17 Clef d'aile C. T. P. 60/10
- 18 Bord d'attaque stabilisateur bois dur 4 x 2
- 19 Longérons avant et arrière en l - semelle 8 x 1, âme 10 x 10
- 20 Bord de fuite bois dur 20 x 10
- 21 Attache clef C. T. P. 30/10
- 22 Recouvrement bord d'attaque et encastrement bois dur 8/10
- 23 Nervure stabilisateur bois dur 10/10

- 1 Nez bloc bois dur avec tube de lest
- 2 Patin C. T. P. 15 mm
- 3 Emplacement aile supérieure
- 4 Emplacement aile inférieure
- 5 Couple C. T. P. 20/10
- 6 Relèvement monocoque fuselage bois dur 10/20

pour voler de 1.500 à 1.800 heures lieu à des troubles sérieux. ce résultat est loin d'être satisfaisant. Il y eut de longues discussions possibles la question de leur enduit étanche qui sur-avons essayé à l'usine une e, constituant un réservoir, e, intégrant la structure, sarges hydrauliques compor-eurs de 1/2 g. et nous avons les types de matière étanche nous ou par d'autres fabri-blement des résultats favora-rt par le Stiner Mudge Co et 1. R. appliqué par remplissage de réservoir, a donné, sem-résultats tout à fait excel-avons l'application de ce tre production en usine d'ici tre mois. Le retard est dû à in et à l'installation de l'é-écésaire pour l'emploi de ce

se soit là sans doute, un dre étanches les réservoirs tuellement en service, pour t faire sensiblement plus de



heures de vol entre cha- n d'enduit étanche, nous Cela, reste loin de ce que ansporteurs et la Douglas s, et ensuite à choisir, si avons intégrés à la struc- rtedisseurs l'aile de fa- que les réservoirs intégrés donnent satisfaction. No- été influencée dans une e par les ingénieurs de lui estimaient qu'il était ossible de construire des res à la structure qui ne par le fait que l'installa- caoutchouc augmenterait on de 630 kilos et rédui- nce des réservoirs d'envi- s avons finalement décidé e nous avions appris au dernières années et que pu mettre en pratique ur ne pas compromettre ne de production, serait e en janvier, ce qui nous s de modifier complète- tait nécessaire, l'équipe- t. Le travail est actuelle- t implique une modifica- u dessin des têtes de lon- rement des âmes de lon- uelle position des ten- ification de la dimension le l'aile, en fait une aile ommes certains que nous e qui était en noir pou- i avons abouti à la réali- re en ce qui concerne les rés à la structure de aractéristiques de struc- tionnées, certains procéd- ion, dont la mise au plusieurs mois notam- es de rivetage et les uti- ains modèles de rivets, t de résoudre ce problè- cation de l'aile entraîne une augmentation de 20 kilos, qui a provoqué te page 15.)



APPAREIL de M. Porcher

(Paris-Nord)

VOILURE (biplan) :
 Envergure : 1,50 m. ;
 Profondeur (maximum) : 0,27 m. ;
 (minimum) : 0,15 m. ;
 Surface totale : 57,62 dm² ;
 Allongement d'une aile : 7,8 ;
 Profil : NACA 23012 ;
 Calage : 0° — 6° ;
 Forme en plan : trapézoïdale ;
 Dièdre en degrés (supérieur) : 2° ;
 (inférieur) : 8° ;
 Position du centre de poussée : 25 % ;
 Position de l'aile : haute-basse ;
 Recouvrement : papier Kraft.

FUSELAGE :
 Longueur : 1,40 m. ;
 Hauteur : 0,175 m. ;
 Largeur : 0,125 m. ;
 Section : elliptique ;
 Surface maître couple : 171,70 cm² ;
 Rapport L²/200 : 98 cm² ;
 Recouvrement : bois, papier.

EMPENNAGE HORIZONTAL :
 Envergure : 0,60 m. ;
 Profondeur (maximum) : 0,20 m. ;
 (minimum) : 0,125 m. ;
 Surface : 9,75 dm² ;
 Calage : 2° ;
 Forme en plan : trapézoïdale ;
 Dièdre en degrés : 8° ;
 Recouvrement : papier ;
 Rapport (surface empennage sur surface aile) : 16,9 % ;
 Profil : Naca 23009.

EMPENNAGE VERTICAL :
 Surface : 4,49 dm² ;
 Profil : Naca 23009 ;
 Rapport (surface empennage sur surface aile) : 7,8 % ;
 Recouvrement : papier Kraft ;
 Poids total : 2,800 g. ;
 Charge au dm² : 49 g./dm².

CENTRAGE :
 Position centre de gravité en millimètres par rapport :
 1. Dans l'axe du nez du planeur : 42 mm. ;
 2. Dans l'axe horizontal à la droite de référence de l'appareil (au dessus) : 10 mm. ; (en dessous) : ?
 Mono-coque : 10 x 2 peuplier ;
 Couple c/p : 20/10.

LE SAVANT JOLIOT-CURIE va fabriquer des ascendances

Plusieurs années avant la guerre, l'ingénieur Dessollers avait effectué des recherches ayant pour but l'utilisation de l'énergie solaire pour provoquer volontairement la pluie. Il suffirait d'aménager des surfaces de surchauffe qui, sous l'action des radiations solaires, donneraient naissance à des colonnes ascendantes. Ces ascendances donneraient de fortes formations nuageuses génératrices de pluies abondantes.

Des expériences concluantes auraient eu lieu aux Etats-Unis et en U.R.S.S. M. Chataigneau, gouverneur général de l'Algérie, vient de charger M. Joliot-Curie de poursuivre les intéressantes expériences de l'ingénieur Dessollers. Il ne restera plus à la Direction des sports aériens qu'à installer un centre de vol à voile près de cette fabrique d'ascendances.

Ou, encore, à doter chaque centre de vol à voile de sa propre fabrique. Mais, au fait, le vol à voile ne perdrait-il pas un peu de son charme si cela « tenait » tout le temps ?

COUPE - CHALLENGE DES "AILES QUI POUSSENT"

Le Centre aéronautique Maurice Arnoux a fait disputer pour la quatrième fois, le 23 juin 1946, sur le terrain de Moisselles, sa coupe challenge « Les Ailes qui poussent », réservée à ses membres. Toutes les sections de cette grande association tinrent à participer à ce concours. Notons : le groupe Maurice Arnoux de l'U.P.C.F., l'Aviatic Club de France, le Centre professionnel de Cachan, le C.A. de Billancourt, le groupe aéronautique Nieuport, etc.

De très beaux résultats furent enregistrés, montrant par là tout l'intérêt que porte le C.A.M.A. aux modèles réduits.

Le classement s'établit comme suit : 100 mètres de fil, 3 vols :

1. Baffert, 5' 35" : U.P.C.F. (perdu) ;
2. Dhellin, 5' 25" : U.P.C.F. ;
3. Chaumette, 4' 53" : U.P.C.F. ;
4. Kiss, 4' 38" : U.P.C.F. ;
5. Bicheron, 4' 15" : U.P.C.F. ;
6. Faugeron, 2' 8" : U.P.C.F. ;
7. Counillon, 2' 4" : Aviatic ;
8. Debriel, 1' 52" : U.P.C.F. ;
9. Maufrais, 1' 38" : U.P.C.F. ;
10. Balene, 1' 37" : C.-F. Cachan.

Plus de 50 classés ; le 37^e atteint encore la minute. La meilleure moyenne revint à P. Chaumette, avec 4' 8", 3' 30" et 4' 53".

Le classement par section revint au groupe Maurice Arnoux de l'U.P.C.F. devant le Centre professionnel de Cachan et l'Aviatic-Club.

Chaque semaine vous trouverez dans cette page 2 vignettes qui représenteront les appareils d'hier et d'aujourd'hui. Leur ensemble constituera une véritable histoire illustrée de l'aviation.

Pour en faciliter la collection et en augmenter la



les jo

DU MATÉRIEL LE VOL A V

En France, les treuils pour le lancement des planeurs réalisés avant cette guerre n'étaient que l'adaptation à cet usage de voitures ordinaires, mais de forte puissance.

Je ne parle pas du treuil Lafarge, qui n'était qu'un dispositif, d'ailleurs peu mécanique, permettant d'utiliser sans transformation une voiture comme treuil.

Après la libération, nous avons vu sortir plusieurs treuils de lancement étudiés spécialement pour cet usage : le Renault, le Ford et l'Aérazur, les deux plus remarquables étant le Ford et l'Aérazur.

Nous présentons aujourd'hui le treuil Aérazur.

La Société Aérazur n'est pas une nouvelle venue dans l'étude des treuils

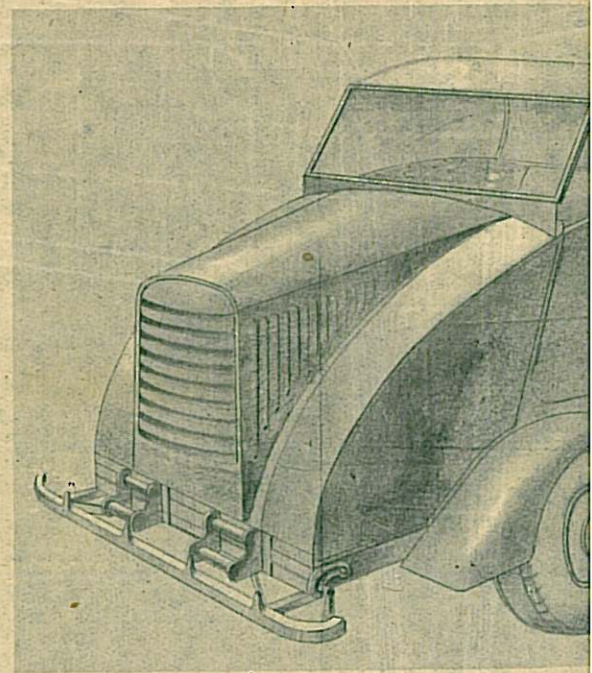
puisqu'elle e
maine depu
qu'elle n'éta

Sous le c
service tech
demandé à
possibilité d
vol à voile
lution d'atte
pratique.

Puis sur
1943, reçu
étudia le ty

1946, ce qui
Ce treuil
de Beynes e

tion aux au
traduisant p
pareils, com
reusement n



Le treuil Aérazur en conduite

LE PREMIER CONCOURS INT malgré l'absence des Su

L'Aéro-Club d'Albi a eu le grand mérite d'organiser sur son terrain le premier concours international de vol à voile depuis 1939. La dernière réunion internationale avait eu lieu en Suisse juste avant la déclaration de guerre.

Ce concours est tout un programme : il permet d'apprécier le niveau du vol à voile français et le gros effort effectué par le service des sports aériens pour placer notre pays au premier plan du mouvement vol à voile.

Après la Libération, il n'existait que quelques appareils modernes dus au mouvement qui s'était développé en zone sud ; quant au matériel d'avant guerre, il était en presque totalité détruit.

Après un démarrage difficile (on ne

une perform
res avant gu

Deux caté
mises à con
formance p
amateurs o
teurs), les a
pilotes uniq

Les centr
senté des éq
ne peut étre

Pour Bey
Meise ; Gas
Charron, su

En outre,
sition des j
des appareil

Marty (A
A.-C. Albi