

## LES AILES S'OUVRENT

# L'AVION DE TOURISME HENRY POTEZ

## biplace à conduite intérieure, moteur Salmson 60 CV.

L'aviation de tourisme peut compter parmi ses pionniers les plus ardents l'ingénieur Henry Potez. Dès ses débuts dans la construction aéronautique — il y a quelque dix ans — M. Potez réalisa, en effet, un petit biplan, le type VII. Cet appareil, perfectionné d'année en année, bénéficie encore, sous la pittoresque dénomination de « Zizi Potez », de la faveur des pilotes. Il ne pouvait, cependant, rivaliser avec les avions légers britanniques de conception plus moderne.

Mais, ainsi que nous l'avions annoncé, le bureau d'étude de l'importante usine de Méaulte, aiguillé sur cette voie depuis quelques mois, était au travail. Le nouvel avion de tourisme Potez 36 est né de ces recherches qui n'ont été guidées que par le seul souci de satisfaire aux besoins de l'aviation particulière.

Ainsi posé, et bien posé, le problème a reçu une solution des plus séduisantes car le Potez 36 réunit un ensemble de qualités propres à satisfaire à toutes les exigences des touristes aériens. Il se présente sous la forme d'un monoplan, naturellement biplace, aménagé en une confortable et très accessible conduite intérieure. Sa voilure facilement repliable permettra de le garer dans un espace restreint, une grange, par exemple; elle permettra aussi, en cas d'atterrissage fortuit dans un champ, d'en sortir l'avion sans difficulté pour le transporter sur un terrain plus favorable à l'envol. L'atterrisseur, à large voie et sans essieu, se prêtera aux escales sur les aérodromes les plus médiocres comme en pleine campagne. En ce qui concerne la qualité de la fabrication, la renommée dont bénéficient les productions des usines Potez en est la garantie sérieuse.

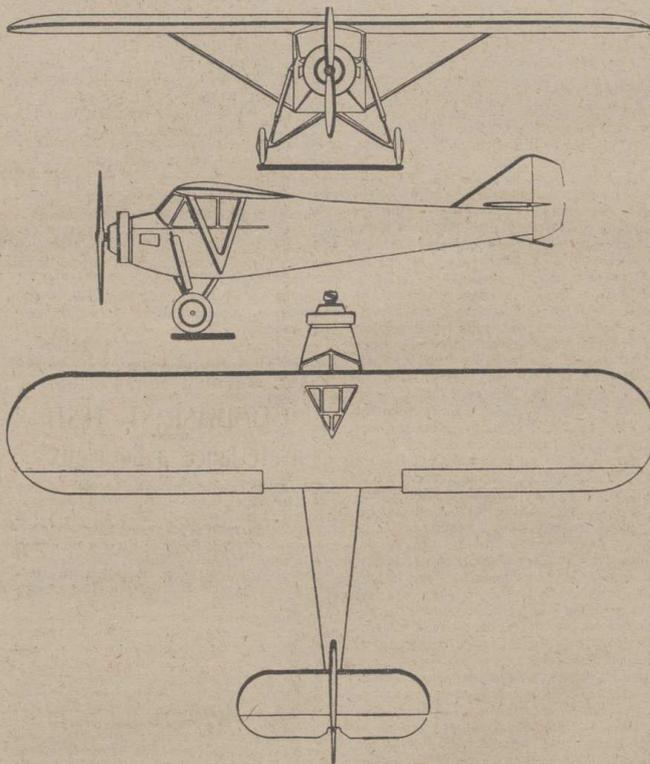
Quant au chapitre des performances, ces dernières s'annoncent satisfaisantes. La vitesse maximum, au sol, du Potez 36 serait de 150 km.-h. et la vitesse minimum de l'ordre de 60 km.-h. Les chiffres indiqués pour la longueur de roulement au décollage et à l'atterrissage, respectivement de 80 et de 40 mètres, sont, eux aussi, très intéressants.

Judicieusement conçu, d'une construction robuste et simple, équipé d'un excellent moteur ayant fait ses preuves — le Salmson à air 5.A.C. utilisé à 60 CV. — l'avion de tourisme Henry Potez 36 peut donc rivaliser avantageusement avec les productions étrangères. Néanmoins, celles-ci risquaient encore de bénéficier d'un avantage sur la construction française: celui d'être établies en séries suffisamment importantes pour donner lieu à des prix de revient relativement bas. De ce point de vue strictement commercial, le problème exigeait une solution.

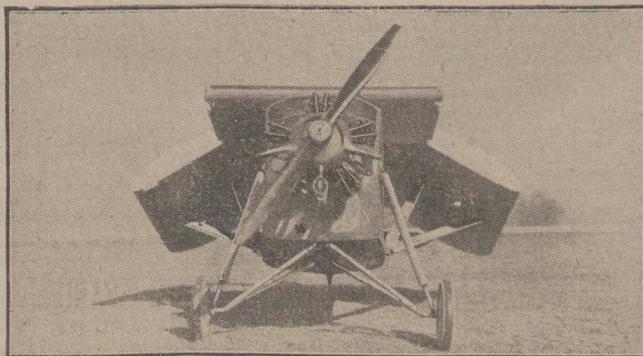
M. Henry Potez l'a compris. Aussi bien pour surmonter ce handicap que pour aider au développement, dans nos provinces, de l'aviation de tourisme, M. Potez, après s'être entendu avec le constructeur de moteurs, a mis en chantier un lot important de ces appareils. Il sera bientôt à même de les livrer, en ordre de vol, pour une somme qui ne dépassera pas, nous a-t-on assuré, 50.000 francs.

La belle confiance témoignée par les maisons Potez et Salmson ne sera pas déçue, nous en sommes persuadés.

Sans plus attendre, ils vont hardiment



Comme Citroën, Henri Potez peut dire à pro-pos de son nouvel appareil type 36 « le premier avion de tourisme construit en grande série ». Et cette simple phrase est tout un programme. Les petits avions sont chers parce qu'on n'en fabrique pas beaucoup, on n'en fabrique pas beaucoup parce qu'il n'y a pas de clients; il n'y a pas de clients parce que les petits avions sont trop chers. Ce cycle magnifique est maintenant rompu par Potez qui fabrique des avions parce qu'il sait qu'il aura des clients... Et il a cent fois raison.



« à la montagne », c'est-à-dire aux acheteurs. Nous applaudissons de grand cœur à ce geste qui, bien certainement, avancera l'ère du tourisme aérien français.

André FRACHET.

**Voilure.** — L'avion de tourisme Henry Potez, type 36-III, est un monoplan à ailes repliables. Sa voilure repose directement sur le dos du fuselage; elle se compose d'un petit plan central, de 2 m. 20 d'envergure, et de deux ailes symétriques. Ces dernières sont raccordées, de part et d'autre du plan central, sur les longerons avant, par des ferrures à broches, et sur les longerons arrière, par l'intermédiaire de ferrures articulées. De plus, les surfaces latérales sont haubanées par deux mâts réunis en V, au bas du fuselage, sur une ferrure à charnière. Pour permettre le repliage des ailes, la partie du petit plan central située au delà du longeron arrière est rabattue, à cet effet, sur l'intrados. Il ne reste plus, pour terminer l'opération, qu'à retirer les broches des ferrures avant et alors, les ailes, pivotant librement autour des longerons arrière et des attaches de la mâture, viennent se loger le long du fuselage. L'envergure de l'appareil qui est de 10 mètres 45, en ordre de vol, est ainsi, réduite pour le garage, à quatre mètres seulement.

Le profil des ailes, semi-épais et légèrement creux, est constant sur toute l'envergure. Vue en plan, la voilure se présente comme un rectangle parfait avec ses bords marginaux en demi-cercle.

Les ailerons, sans compensation, occupent la totalité au bord de fuite des plans latéraux; leur profondeur est d'environ 35 centimètres.

L'ossature de la voilure est constituée par deux longerons caissons avec semelles en spruce et âmes en contreplaqué. Les nervures ont également une âme en contreplaqué et leurs semelles sont en grisard. Toutes les ferrures de fixation sont en duralumin; le revêtement des surfaces en toile.

**Fuselage.** — Le fuselage, de section rectangulaire, est de construction mixte. La charpente comporte quatre longerons réunis, à l'avant, par des couples en caissons, et à l'arrière de la cabine, par des montants et des traverses en tubes de duralumin. Les ferrures de raccordement de ces derniers sont en acier et ils sont croissillonés par des cordes à piano.

L'habitacle du pilote et de son passager, assis côte à côte, a ses parois recouvertes de contreplaqué. On y accède commodément par une large portée ménagée sur le côté droit de l'avion. De grands panneaux vitrés transforment ce poste en confortable conduite intérieure et assurent une bonne visibilité. Outre ces fenêtres, une ouverture triangulaire, pratiquée dans l'aile, distribue une abondante lumière par le toit de la cabine. Cette dernière mesure environ 1 m. 10 de large sur 1 m. 40 de haut. Une soute à bagages est aménagée derrière les sièges.

Le fuselage se termine par une arête verticale sur laquelle viennent se fixer une surface de dérive triangulaire fixe et le gouvernail de direction. L'empennage horizontal repose sur le dos du fuselage; il est formé d'un plan fixe, réglable au sol, et d'un gouvernail de profondeur qui, ainsi que celui de la direction, n'est pas compensé. Cet empennage est haubané, en dessous, par quatre petits mâts.

**Groupe moto-propulseur.** — L'avion de tourisme Potez 36 est équipé d'un moteur Salmson, type 5 A. C., de 60 chevaux. C'est un cinq cylindres en étoile, à refroidissement par l'air, de 100 mm. d'alésage et de 130 mm. de course. Pour un indice de compression de 9 à 5,4, il développe une puissance nominale, à 1.800 tours-minute, de 65 CV. A ce régime, sa consommation est de 16 kilogs 025 d'essence-aviation et

# Comité Français de Propagande Aéronautique

Direction : 6, rue de Messine, Paris - Tél. Carnot 52-62 et 52-63

## PARTIE OFFICIELLE

### DEPLACEMENTS

Le Directeur du Comité Français de Propagande Aéronautique se rendra le mercredi 17 avril à Cherbourg, dont la Chambre de Commerce projette des réalisations importantes en matière d'aéronautique commerciale, et le 18 à Fiers.

### REUNIONS PERIODIQUES

DU C. F. P. Aé.

Le dîner annoncé au dernier communiqué a réuni, le 15 avril, à l'Hôtel des Sociétés Savantes, une cinquantaine de convives, sous la présidence de M. Rateau, membre de

l'Institut, membre du Conseil d'administration du C.F.P.Aé.

A l'issue du dîner, M. P.-L. Richard parla de son voyage en Afrique.

Ces réunions se poursuivront régulièrement, tant à Paris que dans les villes où le C.F.P. Aé. compte un nombre suffisant d'adhérents.

## LE GROUPEMENT DES SOCIÉTÉS AÉRONAUTIQUES

# La Fédération : premières difficultés

Lorsque l'on examine avec impartialité et quiétude d'esprit, le projet séduisant qu'est la création d'une Fédération des Sociétés Aéronautiques de France, un monde de difficultés apparaît aussitôt. Elles résultent principalement de la tendance propre du mouvement de propagande aéronautique et des positions prises par ceux qui l'ont représenté au cours de la dernière décennie.

Un mot qualifie la tendance : c'est « dissidence. » Expliquons-nous.

Avant la guerre, une seule association, l'Aéro-Club de France, dirigeait en maître la propagande générale et le sport aérien. D'autres sociétés existaient sans doute, mais leur but était d'ordre scientifique ou technique ; elles ne prétendaient ni régenter le sport, ni s'imposer aux masses. Fondée en 1898, l'Aéro-Club de France restait la traditionnelle maison où venait tout naturellement se fonder les hommes et les idées qui formaient la substance et la trame du mouvement aéronautique.

La guerre vint. Elle devait produire ou faire apparaître dans l'ordre aérien d'innombrables faits nouveaux. L'aviation de défense était née ; l'aviation de transport naissait ; les masses se passionnaient pour les choses de l'air ; des chercheurs et toute une industrie travaillaient. Finalement, l'Aviation devait conquérir de haute lutte son Ministère. Des forces inconnues, correspondant à des besoins nouveaux, entraient en action. Bref, le terme révolution n'est pas trop fort pour définir le mouvement aéronautique général des dix dernières années.

Qu'a fait l'Aéro-Club de France pour s'adapter à cette révolution, pour la canaliser à son profit, pour l'étendre et lui donner tout son sens ? Il serait faux de dire qu'il n'a rien fait, mais ce qu'il a fait s'est montré inefficace, vieillot et comme frappé d'une stérilité initiale provenant du caractère gourmé de cette respectable institution. Néanmoins, ses prétentions à l'hégémonie n'en restaient pas moins formelles. Or, la vie est multiple dans ses conceptions, infiniment variée dans ses formes. Pour la saisir et l'orienter, il faut de la souplesse, du savoir-faire, du flair. Une institution ne sachant pas se renouveler ne pouvait prétendre à prendre la vie à bras le corps et à la garder éternellement.

Tout le mouvement réellement créateur de la propagande aéronautique dans l'après-guerre a donc été une manifestation plus ou moins ouverte de dissidence contre le milieu, l'esprit, les méthodes de l'Aéro-Club de France. Nous sommes convaincus que, si dès 1919, cette association avait montré un sens suffisant des réalités nouvelles, jamais le projet d'une Fédération n'aurait vu le jour. Maintenant, il est trop tard. Des branches se sont séparées du tronc, d'autres sont nées et celles même qui restaient n'ont jamais reçu toute la sève qu'elle souhaitaient.

□ □ □

Dès lors, ce serait une dangereuse erreur de croire que la Fédération puisse être réalisée dans le sein et au profit de la rue François-I<sup>er</sup>. Une telle intention irait à l'encontre de la tendance la plus certaine du mouvement aéronautique. Elle est vouée à l'échec. La Fédération ne peut donc sortir armée de pied en cap du Congrès des Sociétés Affiliées, en mai prochain. Néanmoins, il sortira quelque chose de ce Congrès et ce sera l'expression formelle de la volonté de fédérer le « mouvement », de sortir des sentiers battus, de créer l'union là où règne la désunion.

Un Comité devra être nommé pour étudier et établir avec le concours des autres groupements et le soutien du ministère de l'Air, les statuts qui lui conviendra de présenter à des Etats généraux de l'Aéronautique, à réunir en octobre prochain, et auxquels toutes les sociétés agissant à titre personnel devraient être conviées. Voilà la première étape à franchir.

En agissant ainsi, un premier groupe de

difficultés sera annulé... Mais il en est d'autres.

Si les promoteurs du projet et ses défenseurs — dont nous sommes — ont une vue saine des réalités, ils se garderont de diriger leur mouvement contre quelqu'un. Ils doivent l'orienter vers quelque chose, qui ne saurait être que l'intérêt de l'aviation. Lorsqu'ici, nous avançons que l'Aéro-Club de France a été dépassé par les événements, nous ne faisons que constater un fait, sans y apporter la moindre intention critique. Ce fait n'est pas une raison suffisante pour que la Fédération soit montée contre cette association, car ce serait agir dans la négation.

Chacun devra prendre place dans l'organisation nouvelle au rang que lui confèrera ses travaux, ses réalisations, son activité générale. C'est là que le second groupe de difficultés apparaît. Grâce à quelle formule mathématique chacun sera-t-il situé à son rang ? Une première formule consisterait à une représentation au sein de la Fédération fondée sur le nombre de membres adhérents cotisants. Dans la seconde, on pourrait prendre, comme base, le montant annuel des cotisations elles-mêmes. L'une et l'autre sont discutables, elles auront leurs partisans et leurs adversaires. Cependant, il faudra que le problème soit résolu et que l'union soit réalisée. Vouloir agir, cela seul importe.

Henri RABAULT.

## LES NAVIRES PORTE-AVIONS

# LE "COMMANDANT TESTE" a été lancé à Bordeaux

Le 12 avril, notre marine de guerre comptait une unité nouvelle. Le croiseur porte-avions *Commandant-Teste* était lancé à Bordeaux en présence de personnalités nombreuses : MM. l'Amiral Frochet, délégué par le Ministre de la Marine ; Thome, préfet de la Gironde ; Général Mittelhauser, commandant le Corps d'armée ; Lelong, ingénieur général ; de Frecheville, etc.

Pourquoi le croiseur lancé ce jour-là portait-il le nom de *Commandant-Teste* ? L'Amiral Frochet le dit dans une courte allocution.

Nous mentionnerons seulement quelques faits. Jeune enseigne, âgé de vingt ans au début de la guerre, le *Commandant-Teste* passa dans l'aviation. Observateur, il fut fait prisonnier. Après une première tentative d'évasion au cours de laquelle il fut repris, il se sauva encore une fois. On doit au *Commandant-Teste* la réalisation d'un ingénieux dispositif permettant aux avions le départ et l'arrivée sur le pont d'un navire. Il trouva la mort le 14 juin 1925, alors qu'il essayait un appareil gros porteur sur lequel il devait faire un raid en compagnie du Lieutenant Amaurich.

Il y eut, après le lancement, le banquet de tradition. Il y eut aussi des discours, presque tous à la mémoire de l'officier qui a donné son nom au navire. Le Vice-Amiral Frochet a souligné l'importance que présente le lancement d'un transport comme le *Commandant-Teste*. La présence des hydravions dans la bataille est indispensable. Ce croiseur sera une base aérienne navale de première importance.

Pour en juger, il suffit de lire ses caractéristiques qui le rendent capable de transporter, à une vitesse de 20 nœuds, une flotte de 26 hydravions, un personnel qui compte 43 officiers, 666 sous-officiers et marins.

Le *Commandant-Teste* a 167 mètres de longueur totale, 27 mètres de largeur maximum, 6 m. 70 de profondeur de carène, un déplacement total de 11.500 tonnes. La puissance maximum des turbines est de 20.000 CV et permet une vitesse de 20 nœuds au moins. L'artillerie se compose de 12 pièces de 100 m/m, de 8 pièces de 27 m/m contre avions et de 12 mitrailleuses.

Les appareils sont rangés dans un hangar qui a 84 mètres de long, 27 mètres de large, 8 mètres de haut. Les 26 hydravions qui seront abrités là pourront être hissés par des grues puissantes sur le pont où sont disposés quatre catapultes de départ.

## DEMARREUR AUTO-VIREUR VIET

- UTILISATIONS DU DEMARREUR AUTO-VIREUR :
- 1° Démarrage du moteur ;
  - 2° Injection d'essence dans les tubulures d'admission ;
  - 3° Remplissage du réservoir d'extincteur ;
  - 4° Gonflage des pneus ;
  - 5° Mise en pression des amortisseurs oléo-pneumatiques ;
  - 6° Gonflage du matériel pneumatique de démarrage.

Paul VIET

CONSTRUCTEUR

64, av. Edouard-Vaillant, BILLANCOURT  
Téléph. : Auteuil 23-07, Mollitor 13-96 — R. G. 275.043

LEVÉS DE PLANS VUES D'USINES

ENTREPRISES PHOTO-AÉRIENNES

14, Rue du Ménil de la Pointe NOUVEAU PARIS 14 606 75 05

TRAVAUX SÉRIEUX PAR DES SPÉCIALISTES

DISPOSITIF ANTICAPOTANT

Système "FRITSCH"

Breveté S. G. D. G. France et étranger

Homologué par le S. T. I. Aé

LAURÉAT EN 1925

de l'Union pour la sécurité en Aéroplane

Sécurité complète au départ et à l'atterrissage. Se recommande pour les avions-école, sanitaires, de vols de nuit, de tourisme et de transport

L. PEYRET, Constructeur

100, Rue Rouget-de-l'Isle, SURESNES - (Seine)

R. G. Seine 241.373 Tél. 424 à Suresnes

PALLADIUM est le spécialiste du

PNEU AÉRO

PALLADIUM

8, Rue de la Grande-Ceinture, 8

ARGENTEUIL (S.-&-O.)

Les Enduits et Toiles Avionique

équipent 98 0/0 des avions mondiaux

Photographies d'Aviation

Pour votre Collection

Pour votre Documentation

L'actualité aéronautique civile et militaire à l'aérodrome du Bourget. Envoi de la liste contre 0 fr. 50. Epreuves sur bromure format carte postale : 2 francs pièce port compris ; 5 francs les trois. Envoi recommandé à partir de six. — Prix spéciaux par quantité.

Le Concours d'Orly

35 vues, liste sur demande

Les vols, au Bourget de l'Aérotyre de la Gierva

8 vues différentes.

Le Vol à Voile à Vauville :

24 vues de 8 planètes différentes, au vol et en vol — Le série complète, 30 francs.

Envoyer mandats cotés à 1

"PHOTO ANDRÉ" rue du Commandant Baroche, LE BOURGET (Seine)

Dépôt à Paris : Librairies des Sciences Aéronautiques, 48, rue des Ecoles (5<sup>e</sup>).

de 1 kilogramme 300 d'huile de ricin par heure. Ce moteur pèse 110 kilos en ordre de marche, c'est-à-dire avec deux magnéto, le moyeu d'hélice et le carburateur. Il est assujéti à l'avant du fuselage sur un bâti en durallumin.

Le carburant est réparti dans deux réservoirs logés de part et d'autre du fuselage, dans la partie centrale de la voilure, à bonne distance du groupe moto-propulseur.

Un capot en tôle d'aluminium recouvre le carter du moteur en ne laissant dépasser que les têtes des tyndrins.

Train d'atterrissage. — Le train d'atterrissage, sans essieu, a une voie de 2 m. 15.

Il est constitué par deux V latéraux dont les sommets viennent s'articuler sur des ferrures situées sous le fuselage et dans son axe. Les pointes inférieures des V sont reliées à deux jambes de force obliques qui vont s'atteler sur les longerons supérieurs de la cabine. Ces jambes sont pourvues du dispositif amortisseur Henry Potez à rondelles écaoutchouc.

### Caractéristiques générales :

- Envergure totale : 10 mètres 45 ;
- Envergures ailes repliées : 4 mètres ;
- Longueur totale : 7 mètres 50 ;
- Hauteur totale : 2 mètres 45 ;
- Profondeur de l'aile : 2 mètres ;
- Surface portante : 20 mètres carrés ;
- Puissance : 1 moteur Salmson, 5 CV, de 60 CV ;
- Poids à vide équipé : 427 kilos ;
- Poids du combustible : 44 kilos ;
- Poids utile disponible : 170 kilos ;
- Poids total en ordre de vol : 650 kilos ;
- Charge au mètre carré : 32 kilos 500 ;
- Charge au cheval : 10 kilos 850 ;

### Performances :

- Vitesse maximum au sol : 150 km. h. ;
- Vitesse minimum au sol : 60 km. h. ;
- Plafond absolu : 3.600 mètres ;
- Longueur de roulement au décollage : 80 mètres ;
- Longueur de roulement à l'atterrissage : 40 mètres.

## PAILLARD, LE BRUX, JOUSSE sont de retour à Paris

Le 12 avril, le paquebot *André-Lebon*, courrier de l'Indo-Chine, arrivait à Marseille. Parti de Saigon le 18 mars, il avait pris à son bord Le Brix, Paillard et Jousse, qui avaient laissé leur appareil en Birmanie, dans le golfe de Martaban, après Rangoon. On se souvient du voyage commencé brillamment, du parcours Marseille-Aï-Chabad en quatre jours et de la panne soudaine qui obligea l'avion à se poser dans les marécages du delta. Les aviateurs avaient continué en bateau jusqu'à Saigon, où ils reçurent un accueil de fête.

Dans l'*André-Lebon* amenait à Marseille l'équipage audacieux à qui la fortune n'avait point souri. Des amis attendaient les aviateurs sur le quai. On leur fit un chaleureux accueil. On nota que Le Brix et Paillard étaient tout à fait « en forme », que, seul, Jousse souffrait encore de ses deux fractures. On recueillit, de la bouche même des héros de cette aventure, les péripéties de leur panne.

Ils avaient quitté Rangoon en direction de Bangkok, quand, au-dessus du golfe de Martaban, le moteur avait donné des signes de défaillance ; ils étaient cependant arrivés sur la côte orientale quand une partie de l'hélice et le capot se détachèrent. Il fallait atterrir. On se trouvait au-dessus d'un lac de boue. Inévitable capotage. Heureusement, Le Brix et Paillard, qui n'étaient pas blessés, se dégagèrent. Ils tirèrent des coups de fusil et lancèrent ces fusées pour attirer les riverains qui arrivèrent, nageant presque dans cette boue mouvante, il fallut un cheminement de sept heures, dans ce sol où l'on enfonçait presque à la ceinture, pour retrouver la terre ferme.

Les aviateurs racontent beaucoup d'histoires encore, reçoivent beaucoup de félicitations et, le jour même de leur arrivée à Marseille, le 12, à 10 h. 30, ils prennent le train pour Paris. Et là, la petite fille de Paillard attendait les aviateurs auxquels elle offrit des fleurs.

Dans les discours de ces hardis pilotes, les phrases qui reviennent le plus souvent sont : « La liaison avec l'Indo-Chine est possible dès maintenant en six jours. Il faut la faire. Notre grande colonie en a besoin. »

Sans doute, ne s'embarraient-ils point, dans leur projet, des obstacles diplomatiques. Du moins, espérons que ceux qui ont — ou qui devraient avoir — entre leurs mains une brite de pouvoir, auront à cœur d'essayer de réaliser cette tâche difficile, mais belle, mais utile, sur laquelle Le Brix, Paillard et Jousse attirent leur attention.