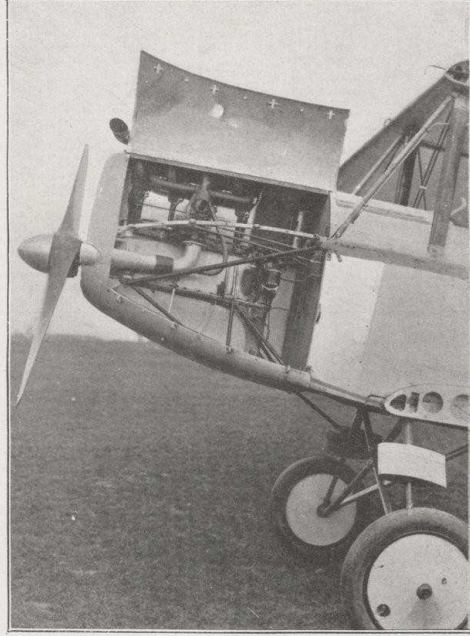




**LE CAUDRON « LUCIOLE ».**

Le type « Luciole » dérive, par améliorations de détail, du *Caudron 230* bien connu dont il a la voilure : longeron et nervures en spruce, revêtement en toile. Le plan central, qui contient le réservoir d'essence, a maintenant la même épaisseur que les ailes, ce qui a contribué à améliorer la finesse de l'appareil. Le repliage de la voilure a été simplifié; les extrémités des plans inférieurs sont moins près du sol dans la position repliée.

Les pièces du fuselage sont en spruce, mais assemblées par des goussets de duralumin. La maison *Caudron* a renoncé au contreplaqué pour le recouvrement du fuselage, gagnant ainsi sur le poids. Empennages moins épais que dans le *C. 230*, et entoilés; coffre avant agrandi. Train d'atterrissage affiné dans son ensemble. Le poids à vide du *Caudron « Luciole »* est inférieur de 40<sup>kg</sup> à celui du *C. 230* et la vitesse maximum est augmentée de 10<sup>kmh</sup>. La photographie de droite montre l'accessibilité du groupe moteur supporté par un bâti en tubes d'acier soudés à l'autogène.



**LE GUILLEMIN J. G. 10.**

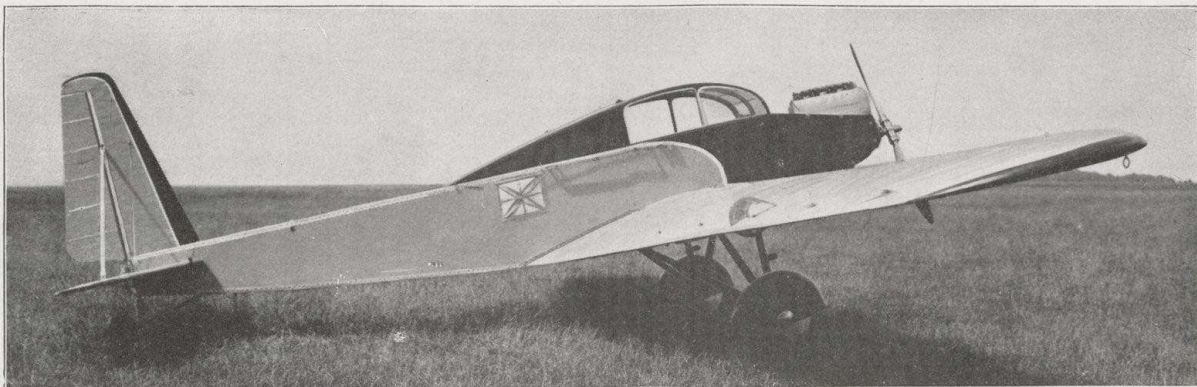
Cet appareil a été construit par la Société *Blériot* sur les plans de M. Guillemin à qui l'on doit déjà le remarquable monoplan sanitaire *J. G. 40*, exposé au dernier Salon et décrit ici. Comme le *J. G. 40*, le *J. G. 10* est un prototype de conception générale très rationnelle et où les détails ingénieux abondent.

**Voilure.**

La voilure comprend une partie centrale métallique,

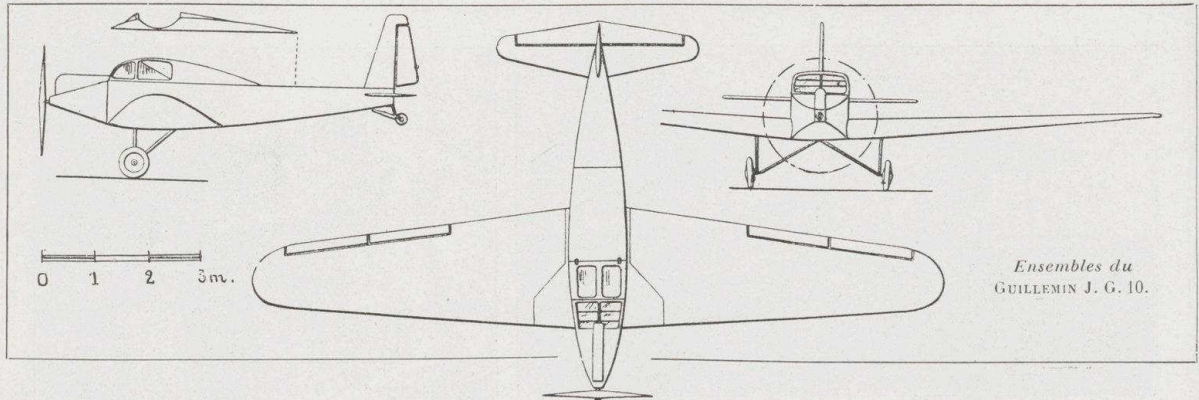
solidaire du fuselage, et deux ailes en bois de structure classique : deux longerons-caissons, des nervures en treillis et un revêtement de contreplaqué entoilé; M. Guillemin a renoncé, pour une simple raison d'économie de matière, à la nervure en contreplaqué ajourée par évidements circulaires.

Chaque aile se raccorde au plan central suivant une ligne brisée; liaison par deux broches extensibles verticales pénétrant dans des chapes mâles et femelles en acier



Le GUILLEMIN J. G. 10 équipé en conduite intérieure. Noter l'un des parachutes SALONE ET LUCAS logé dans l'alvéole droite du fuselage.



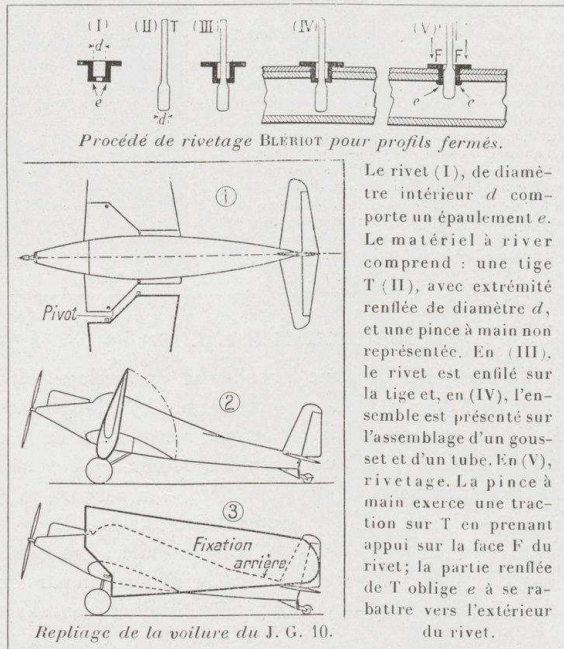


à haute résistance. Ces broches, terminées par un large bouton moleté, sont manipulées très aisément. Le repliage de la voilure cantilever, réalisé pour la première fois en France, s'effectue en trois temps (voir schéma ci-contre) : 1, débrogage suivi d'une traction de séparation; 2, rotation autour d'un pivot extensible, et 3, rabattement vers l'arrière.

La commande des ailerons, démontable par une simple molette pour permettre le repliage de la voilure, est accessible dans le bord d'attaque sans acrobaties.

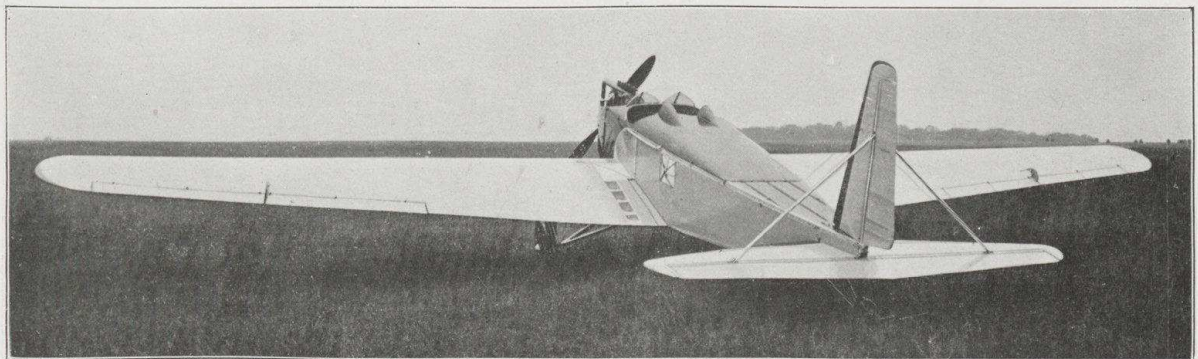
#### Fuselage.

Fuselage entièrement en tubes carrés de duralumin,



de même section extérieure mais d'épaisseur variable; assemblages par goussets suivant un procédé spécial de rivetage, par œillets d'acier étamés, inventé par M. Kirste et dont la Société Blériot a le brevet (voir note ci-contre). L'avant du fuselage ainsi que les poutres supérieure et inférieure reçoivent un revêtement métallique; les flancs, en arrière du poste de pilotage, sont recouverts de moleskine lacée.

Groupe moteur. — Bâti monté sur *Silentblocks*. Les attaches des contre-fiches sur les longerons support moteurs sont parallèles à l'axe longitudinal de l'appareil; celles de ces longerons sur le fuselage leur sont perpendi-

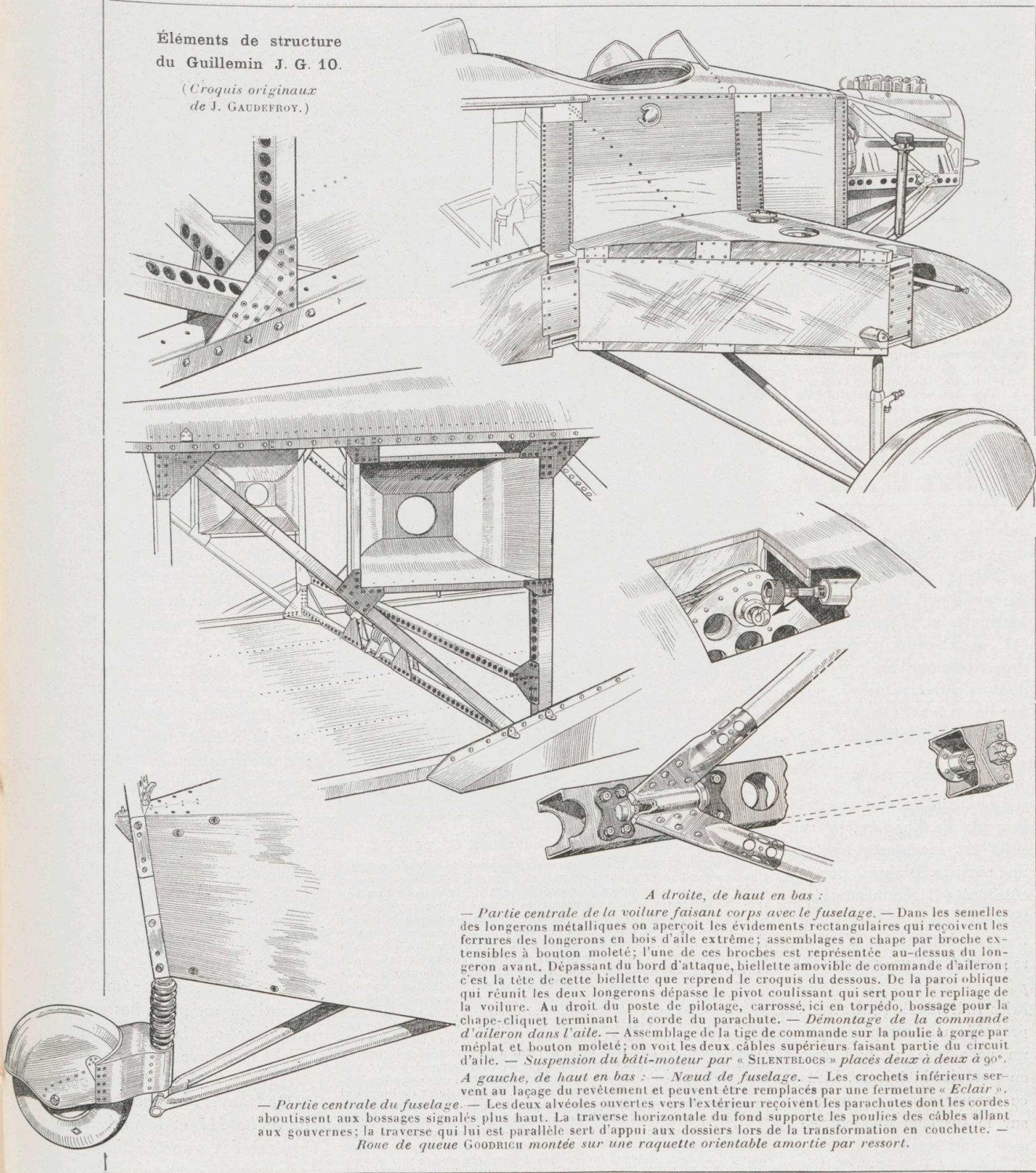


Le GUILLEMIN J. G. 10 équipe en torpédo grand sport : deux pare-brise, deux appui-tête. Noter le remarquable allongement des empennages.



Éléments de structure  
du Guillemain J. G. 10.

(Croquis originaux  
de J. GAUDEFROY.)

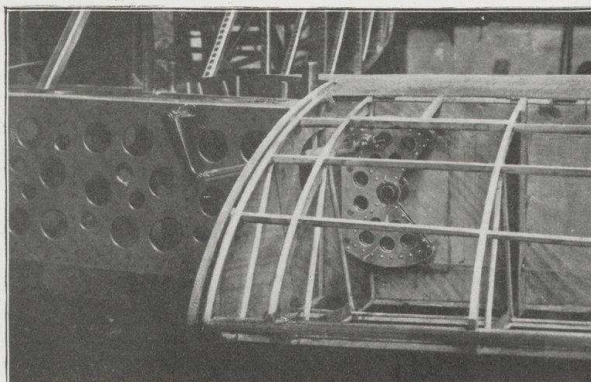
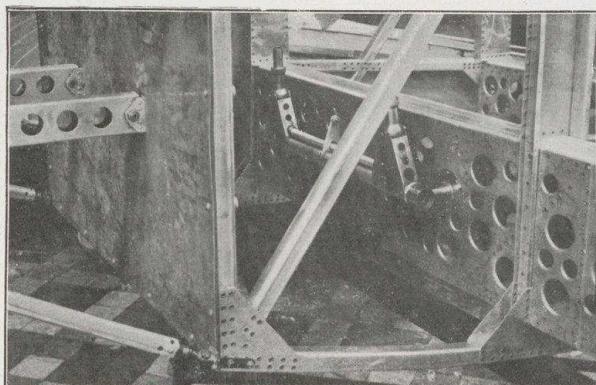


A droite, de haut en bas :

— *Partie centrale de la voilure faisant corps avec le fuselage.* — Dans les semelles des longerons métalliques on aperçoit les évidements rectangulaires qui reçoivent les ferrures des longerons en bois d'aile extrême; assemblages en chape par broche extensibles à bouton moleté; l'une de ces broches est représentée au-dessus du longeron avant. Dépassant du bord d'attaque, bielle amovible de commande d'aileron; c'est la tête de cette bielle que reprend le croquis du dessous. De la paroi oblique de la voilure. Au droit du poste de pilotage, carrossé, ici en torpédo, bossage pour la chape-cliquet terminant la corde du parachute. — *Démontage de la commande d'aileron dans l'aile.* — Assemblage de la tige de commande sur la poulie à gorge par méplat et bouton moleté; on voit les deux câbles supérieurs faisant partie du circuit d'aile. — *Suspension du bâti-moteur par « SILENTBLOCS » placés deux à deux à 90°.*

A gauche, de haut en bas : — *Nœud de fuselage.* — Les crochets inférieurs servent au laçage du revêtement et peuvent être remplacés par une fermeture « Eclair ». — *Partie centrale du fuselage.* — Les deux alvéoles ouvertes vers l'extérieur reçoivent les parachutes dont les cordes aboutissent aux bossages signalés plus haut. La traverse horizontale du fond supporte les poulies des câbles allant aux gouvernes; la traverse qui lui est parallèle sert d'appui aux dossiers lors de la transformation en couchette. — *Roue de queue Goodrich montée sur une raquette orientable amortie par ressort.*





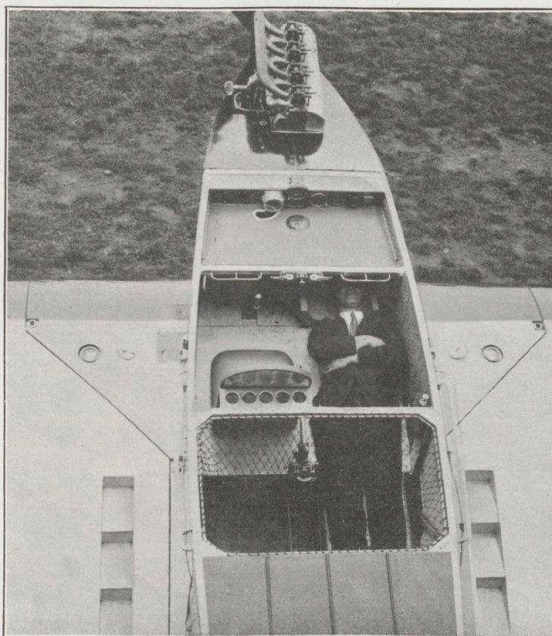
Éléments du fuselage du J. G. 10.

Le document reproduit une portion de la partie inférieure du fuselage. On note, en avant de la cloison pare-feu amovible, quatre attaches du bâti-moteur. Sur la tranche avant du premier longeron-caisson métallique de la partie centrale de la voilure sont montés les leviers de commande. On peut également noter, sur ce document, quelques assemblages de tubes carrés par goussets et rivets tubulaires.

culaires; les vibrations sont donc efficacement absorbées par deux systèmes amortisseurs à 90°. Les capotages à tringles et charnières ont été — et avec raison — proscrits pour un appareil dont l'entretien n'est pas forcément confié à un mécanicien professionnel.

#### Aménagements.

La réalisation des aménagements de l'appareil à ce sujet est incontestablement une réussite. D'abord, postes côte à côte (légèrement décalés), élément d'agrément certain pour le tourisme. L'appareil peut être livré soit en *torpédo grand sport* avec pare-brise individuels (qui seront probablement remplacés par un pare-brise unique), soit en conduite intérieure. Dans ce dernier cas, on rapporte sur le fuselage une carrosserie entièrement vitrée à l'avant et sur le dessus



Aménagements du GUILLEMIN J. G. 10.

Cette vue plongeante, prise la carrosserie ayant été enlevée, est particulièrement intéressante. De part et d'autre du fuselage on note: d'abord les lignes brisées de raccordement de la voilure (les réservoirs d'essence, dont on aperçoit les bouchons de remplissage et les indicateurs de niveau, en bordent la partie oblique), puis les escaliers d'accès aux habitacles et les mains courantes. Dans le fuselage on note, de l'arrière vers l'avant: le vaste filet à bagages accessible en vol, l'habitacle proprement dit, une tablette — dont la tranche avant porte deux poignées encadrant les contacts —, la planche de bord et, enfin, le moteur. Sur la tablette, on peut déployer les cartes et disposer des blocs-notes; sous elle sont placés les leviers des gaz et de correction altimétrique. Les palonniers, à glissières, sont disposés dans des ouvertures du plancher. Le volume habitable est donc entièrement dégagé de tous les leviers de manœuvre qui accrochent l'œil, nuisent à la netteté des lignes, et paraissent occuper plus de place qu'il n'en correspond à leur volume réel. Le dossier de droite, qui a été rabattu, prolonge le plancher formant ainsi une surface continue, de plus de 2<sup>m</sup> de long, qui peut recevoir un matelas pneumatique; le siège correspondant, retourné et placé sous la tablette, après dévissage du levier de commande droit, présente une cavité dans laquelle on peut disposer un coussinet. Le siège gauche est transformable de la même manière. Entre les deux sièges, levier des freins *Charleston* auquel M. Guillemain a ajouté un secteur de blocage.

Portion de voilure du J. G. 10.

A gauche, longeron métallique du plan central; à droite, longeron en bois fixé sur le premier par une broche extensible. A l'intérieur du bord d'attaque en bois, commande d'aileron. La tige de commande est montée, par méplat et bouton moleté, sur une poulie à gorge; cette poulie reçoit une câblerie intérieure formant un circuit distinct dans chaque aile. Aucun dérèglement n'est donc possible au désaccouplement.

(*Triplex*), et sur les côtés (matière transparente coulissante). Dans les deux cas, les vues sont exceptionnellement bonnes vers l'avant et sur les côtés. La partie centrale du toit se rabat vers l'arrière pour permettre d'accéder aux postes et, éventuellement, d'utiliser les parachutes. Ces équipements n'encombre pas les sièges; ils sont reportés sur les flancs du fuselage, dans des alvéoles en aluminium placées au droit du bord de fuite de l'aile. La corde de liaison au harnais est guidée par trois épingles-ressorts, cédant à un faible effort, et sa chape d'extrémité aboutit à un petit bossage extérieur où la main du pilote la trouve à coup sûr.

On trouvera la description du *Poite III* et le tableau général des caractéristiques aux pages 329 et suivantes.