

LES AILES S'OUVRENT

Le biplace économique Potez "60"

Ce monoplan léger, équipé d'un moteur Potez 3-B de 60/70 CV, vole à 150 km.-h. et se pose à 50 km.-h. Il sera vendu, prime déduite, moins de 20.000 francs.

Le constructeur Henry Potez est un de ceux qui ont le plus largement contribué à développer, en France, le tourisme aérien. Dès ses débuts dans la construction aéronautique, il y a plus de douze ans, il s'est intéressé, en effet, à l'Aviation privée et lui a consacré une part importante de son activité.

Son premier prototype, à moteur Anzani de 50 CV, après avoir subi diverses améliorations patiemment apportées, a connu un beau succès. Ce modèle, le Potez VIII, a fait place, ensuite, au fameux Potez 36 à bec de sécurité dont il est superflu, ici, de faire l'éloge. Cet appareil a permis à de très nombreux jeunes pilotes, tout récemment brevetés, d'effectuer, sans risques, de magnifiques randonnées. On se souvient, notamment, de la belle tenue des équipages de Potez 36 au cours du Tour de France qui s'est déroulé, en 1932, par un temps déplorable.

Enfin, au type 36, un peu lent, ont succédé les Potez 42 et 58, l'un et l'autre plus rapides, mais équipés de moteurs de plus en plus puissants. Certes, ces nouveaux modèles répondaient mieux aux besoins de quelques dizaines de pilotes, grands voyageurs, pour lesquels le ciel de France est vite devenu trop étroit. Mais, également, ces appareils et leurs concurrents de la même famille, plus gourmands de carburant, ont enflé les dépenses des aérodubs, des écoles et des nombreux pilotes particuliers qui font de l'Aviation en bon père de famille, avec un budget peu important.

Il était donc utile de se préoccuper, ainsi que nous le demandons depuis si longtemps, de mettre au point un petit appareil léger, d'un prix d'achat et d'entretien peu élevé, d'une faible consommation, permettant simplement de voler économiquement.

Un très bel effort a été accompli dans cette voie par Henry Potez avec le biplace type 60 qu'il a présenté au dernier Salon.

L'initiative de ce grand constructeur montre bien toute la confiance qu'il conserve dans l'avenir de l'Aviation privée; elle sera, sans nul doute, très fructueuse.

Simple et robuste, d'une stabilité parfaite, le Potez 60 décline aisément et se pose à environ 50 km.-h., ce qui est particulièrement important pour les avions de cette catégorie. En l'air, sa maniabilité est excellente. Détré, qui présente cet appareil au Service Technique, à Villacoublay, lui a fait exécuter, hors programme, tous les exercices de virtuosité; abandonné à lui-même, dans une position quelconque, ce monoplan se remet automatiquement en ligne de vol, sans glisser sur l'aile.

La construction du Potez 60, entièrement en bois, autorise des réparations faciles et peu onéreuses; elle a été sérieusement étudiée par des techniciens particulièrement avertis en cette matière.

Comme pour le Baby-Praga tchécoslovaque, nous nous trouvons en présence,

avec le Potez 60, d'un appareil entièrement réalisé chez le constructeur, c'est-à-dire cent pour cent Potez; la cellule, l'atterrisseur, le moteur et l'hélice sortent, en effet, du même groupe d'usines, au prix de 36.000 fr. pour l'avion standard.

C'est, assurément, la première machine d'une puissance de 60/70 CV offerte par une grande firme pour une somme aussi peu élevée. Au surplus, grâce à l'aide de l'Etat et déduction faite de la prime d'achat, le Potez 60 peut être acquis par un club pour exactement 17.300 fr. et par un pilote particulier pour 19.800 fr.

Bref, nous arrivons enfin à posséder, grâce à la foi aéronautique de M. Henry Potez, l'avion de 20.000 fr., d'une utilisation sûre et peu onéreuse, qui, sans nul doute, doit permettre le développement,

lure. Celui-ci comprend deux paires de mâts, partant des ferrures de la cabane, boutonnés sur les longerons de l'aile, et réunis en V à l'extrémité de deux petites ailettes encastrées à la base du fuselage.

La voilure est formée d'abord d'une importante partie médiane, rectangulaire, d'épaisseur constante, échancrée au bord de fuite à l'aplomb de l'habitacle arrière, complétée par des terminaisons trapézoïdales, amincies de leur emplanture aux bords marginaux.

Les ailerons, encastrés, mesurent environ 2 m. 80 de long sur 0 m. 30 de profondeur; ils sont actionnés par des commandes souples agissant sur des guignols extérieurs.

Construction. — Ossature à deux longerons parallèles et nervures en bois avec revêtement en toile.

FUSELAGE. — A deux postes en tandem, installés, à l'air libre, sous la voilure; l'habitacle destiné au passager, équipé d'une double commande, peut être éventuellement occupé par un élève. La visibilité est excellente des deux postes. Le tableau de bord du chef-pilote est doté des principaux instruments de bord et de navigation.

Construction. — Entièrement en bois; la charpente est constituée par quatre longerons réunis par des cadres et entièrement recouverte d'un revêtement travaillant en contreplaqué d'okoumé.

EMPENNAGES. — Le plan fixe, de 2 m. 80, d'envergure, est maintenu en dessous par des tubes profilés; il est établi, ainsi que la dérive, avec un revêtement en contreplaqué.

Les parties mobiles, non compensées, sont entoilées; leurs commandes sont en câbles.

GROUPE MOTOPROPULSEUR. — L'avion Potez 60 est équipé d'un moteur 3-B, développant, au sol, 60 CV à 2.200 tours-minute et 70 CV à 2.300 tours et à pleine admission. C'est un trois cylindres en étoile, de 105 m/m d'alésage et de 125 m/m de course, refroidis par l'air. Les cylindres, les pistons et les bielles de ce moteur sont des pièces semblables à celles du Potez 6-B utilisé sur le triplace de tourisme Potez 58. Le poids du moteur 3-B complet, sans le moyeu d'hélice, est de 72 kg. 400; la cylindrée est de 3 Hl. 250 et le taux de compression de 5,5. La consommation horaire atteint 250 gr. d'essence et 8 gr. d'huile.

Le bâti-moteur, en tubes d'acier soudés à l'autogène, est articulé par quatre boulons montés élastiquement sur un sabot. Il est enfermé dans un carénage en métal léger qui raccorde le carter du moteur aux lignes du nez du fuselage.

Le réservoir d'huile est monté derrière la cloison pare-feu. La provision d'essence, suffisante pour couvrir une distance de 400 km. avec un vent debout de 50 km.-h., est logée dans les plans; le moteur est alimenté par l'intermédiaire d'une nourrice.

ATTERRISSSEUR. — Large voie de 2 m. 10. Chaque demi-train se compose d'un trièdre formé de deux barres, articulées sur les longerons inférieurs du fuselage, et d'une jambe élastique qui vient s'atteler en bout de l'ailette, à l'aplomb de la maturé.

Les roues sont garnies de pneus à basse pression. Enfin, une béquille à lames de ressort est montée sous l'établot.

CARACTERISTIQUES

Envergure totale.....	10 m.
Profondeur maximum de l'aile.....	1 m. 50
Profondeur minimum de l'aile.....	0 m. 80
Longueur totale.....	6 m. 97
Hauteur totale.....	2 m. 35
Surface portante.....	14 mq.
Puissance : 1 mot* Potez 3-B de 60/70 CV.....	286 kg.
Poids à vide entièrement équipé.....	66 kg.
— de l'équipage.....	160 kg.
— total en ordre de vol.....	547 kg.
Charge par mètre carré.....	39 kg. 100
— par cheval.....	4 kg. 100
Puissance nominale par mq.....	4 CV. 3

PERFORMANCES

Vitesse maximum.....	150 km.-h.
— d'atterrissage.....	50 km.-h.
Temps de montée à 500 m.....	3 min. 10 s.
— à 1.000 m.....	7 min. 30 s.
Plafond.....	3.500 m.
Rayon d'action.....	720 km.

Petit Courrier du S.T.Aé.

L'histoire du Virmoux V2

L'histoire de l'avion de chasse Virmoux caractérise tout à fait le fonctionnement de l'Aéronautique officielle. Dans cette aventure, le Service Technique a commencé par jouer un rôle heureux. Néanmoins, aucune décision n'a pu être obtenue et le résultat final est proprement désolant.

M. Virmoux, est un ingénieur des Arts et Manufactures. Il collabora à la création du Blériot Spad 91 et des Wibault 210 Cl et 220 RN3. En 1928, il fut engagé comme conseiller technique par le gouvernement roumain aux usines I.A.R. Avec M. Caraffoli, il construisit le célèbre I.A.R. de chasse qui, au concours de Bucarest, en 1931, surclassa les Dewoitine, Morane, Fokker, Junkers et P.Z.L.

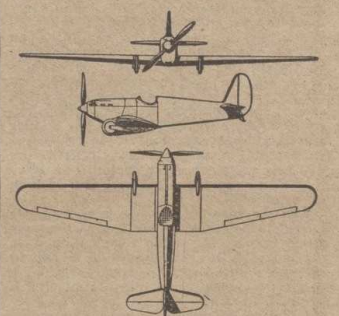
En juillet 1932, Virmoux propose à M. Caquot de construire, pour la France, un avion de chasse genre I.A.R. amélioré et muni d'un moteur à compresseur. Réponse favorable du Gouvernement français.

Le 12 septembre 1932, Virmoux remet son projet et le Service Technique admet les performances suivantes : vitesse au sol, 345 km.-h.; vitesse à 4.500 400 km.-h. L'amélioration par rapport à l'I.A.R. d'origine est de 16 % sur la traînée.

Le 29 décembre 1932, la D.G.T. prévient Virmoux qu'il est impossible de commander son appareil parce qu'il ne reste plus de crédits et que le gain de performances par rapport aux avions déjà commandés est pas assez marqué.

Sur la demande de M. Caquot, Virmoux étudie un nouvel appareil plus léger et plus rapide; il invente un nouveau système d'atterrisseur escamotable, réduit le Cx min. à 2,45 ce qui représente, par rapport à l'I.A.R. d'origine, un gain de 37 % sur la résistance à l'avancement.

Le Service Technique, dans son rapport à la D.G.T. du 10 juillet 1933, donne les performances minima suivantes pour le Virmoux-canon V2 avec moteur Hispano-Suiza 12 Xers de 640 CV : vitesse à 4.500, 440 km.-h.; plafond pratique, 12.500; temps de montée à 3.500 m., 3'53", à 8.000, 11'. Calculée d'après les vitesses obtenues par l'I.A.R. la vitesse maximum du V2 aurait été de 470 km.-h. et la vitesse d'atterrissage de 104 km.-h. Nos croquis représentent cet appareil.



Tout va bien. Virmoux trouve en M. Caudron un constructeur qui s'engage pour un demi-million minimum; Hispano offre le moteur; les rapports de MM. Suffrin et Delbègue sont favorables.

Le 24 octobre 1933, le Service Technique demande à Virmoux d'établir avec lui « les clauses techniques d'un marché d'avion-canon qui serait construit par Caudron ».

Le 11 juin 1934, Virmoux reçoit l'avant-projet du marché et le signe. Caudron commande alors les matières premières, aciers spéciaux et profilés divers.

Enfin, le 11 août, l'Inspecteur Général Joux, directeur du Service des Marchés de l'Aéronautique, fait savoir à M. Caudron « qu'un nouveau programme d'avions de chasse étant en cours d'établissement, il ne sera pas donné suite au projet du marché » pour la fourniture d'un avion de chasse-canon Virmoux, cet appareil ne correspondant plus aux desiderata actuels ».

Et voilà! Dégoûté d'avoir été berné pendant si longtemps, Virmoux a abandonné l'Aéronautique et, maintenant, il est devenu le directeur des autocars de la région de Pau...

Tant pis pour l'Aviation. Notons qu'avec le moteur Hispano 12 Xers qui équipe les nouveaux avions de chasse, le V2 aurait atteint 490 km.-h. 4.000 mètres avec 13.000 mètres de plafond. Nous n'en sommes pas encore là...

Vous voulez acheter un avion d'occasion? Utilisez nos petites annonces. Vous aurez des offres intéressantes.

