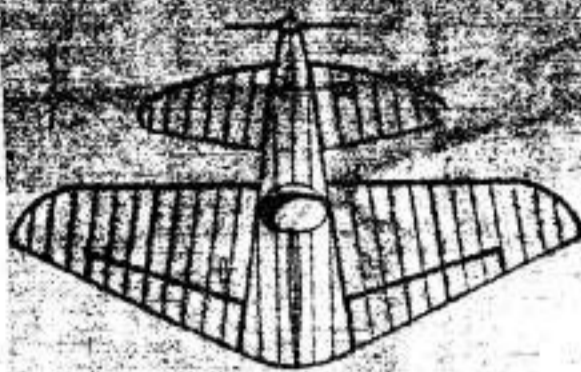


Nicolas Claude

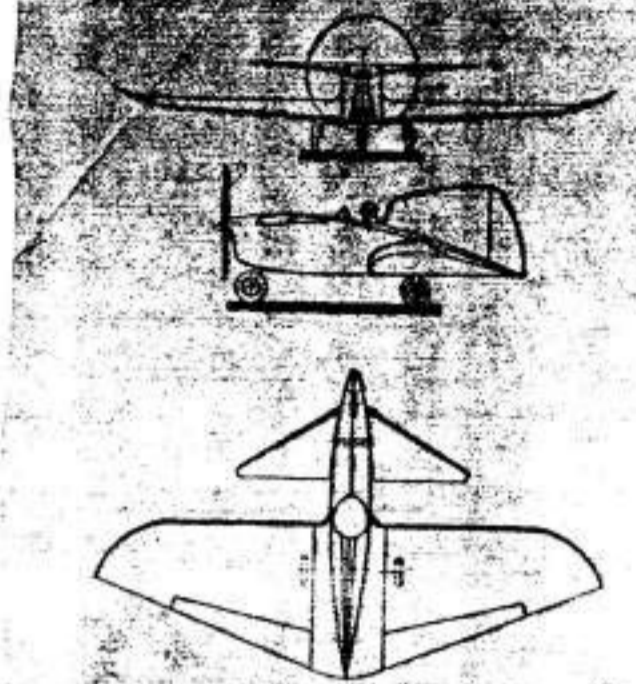


CARACTERISTIQUES

envergure	7 m.
— ailes repliées	2 m. 50
longueur totale	4 m. 30
hauteur	1 m. 50
surface portante mobile AV.	2 mq. 60
— du fuselage AV.	0 mq. 90
— de l'aile AR.	10 mq. 50
— totale	14 mq.
puissance : 1 moteur Train de.	40/50 CV
— poids à vide	183 kg.
— pilote et passager	140 kg.
— bagages et outillage	30 kg.
— combustible	57 kg.
— total	410 kg.
charge par mètre carré	29 kg. 200
— par cheval	8 kg. 200
puissance par mètre carré	0 CV. 57

PERFORMANCES THEORIQUES

Vitesse maximum	175 km.-h.
— de croisière	160 km.-h.
— d'atterrissage	51 km.-h.



sustentation de l'aile principale atteint des limites dangereuses; l'aile avant du canard constitue, en quelque sorte, une soupape de sûreté.

Aux débuts de l'aviation, le contrôle par l'avant fut assez répandu; puis il disparut devant la vogue du fuselage portant tout à la fois le moteur, les occupants et l'empennage. Il y a quelques années, en Allemagne, la firme Lücke-Wulf construisit un canard qui donna d'excellents résultats; l'accident dans lequel disparut M. Wulf n'était pas imputable au principe de l'appareil, dont les essais ont, du reste, été repris récemment par le D.V.L. allemand.

L'appareil que nous proposons M. Claude est extrêmement simple; les lignes sont jolies et heureuses; le moteur tracteur est situé tout à l'avant. Le pilote est assis sur le bord d'attaque de l'aile principale; il a l'avantage d'une excellente visibilité. L'atterrisseur est à trois roues, comme le Hammond américain, une à l'avant, deux à l'arrière. L'aile principale est en deux parties qui viennent se fixer sur le fuselage formant la région centrale de la voiture. Les ailerons, conjugués différenciellement avec l'aillette avant, servent au gauchissement et à la profondeur; du fait de cette conjugaison, on doit obtenir un couple de manœuvre important, ce qui se traduit par une bonne efficacité des gouvernes et une maniabilité suffisante à tous les régimes de vol.

Les différents schémas que nous publions représentent, de haut en bas, le vol en vitesse à la vitesse maximum, la montée, la descente parabolique, le vol plané ou le piqué, le plané au ralenti pour l'atterrissage, avec mise en action de volets d'intrados.

Le projet étudié par M. Claude présente les dimensions suivantes : envergure 7 mètres, longueur 4 m. 20, surface 12 mq.

Le profil, la disposition des plans rappelle celle du « Pou » de Mignet, ou du biplan optimum de Noudovitch. Il est très difficile de définir d'avance l'importance de l'allongement des ailes, mais il paraît probable qu'on pourra améliorer le rendement en garantissant les extrémités des ailes de chaque côté.

Les essais de terrain que les essais en modèle réduits de M. Claude paraissent très intéressants et que le Service Technique a été chargé de continuer à la question de l'importance de l'allongement des ailes.

Maurice VICTOR.

