

L'AVIATION LEGERE AU XVI<sup>e</sup> SALON

A la recherche du petit avion pratique, économique et sûr

A travers les stands des "moins de 100 CV."

III

Nous voici arrivés au dernier jour du Salon et il nous reste encore pas mal de choses à voir. Il s'agit donc de faire vite. Nous nous sommes arrêtés jeudi à l'appareil de M. André Gérard, le « Club-45 ».

L'ATALANTE G.B.-10

Le stand voisin renferme lui aussi un avion bien séduisant, trop séduisant même pour notre sportif. « Pas la peine de demander le prix ; celui-là, non plus, n'est pas pour moi. » C'est une question qui, cependant, intéresse le touriste. Il pénètre sur le stand et demande :

— Combien, votre appareil ?
Le prix varie, suivant le type et l'équipement, entre 136.000 et 138.000 francs. Délai de livraison : un mois. La différence entre les cinq types ré-

plait par le club de Saint-Cyr va fournir des enseignements intéressants au point de vue pratique. Nous les analyserons volontiers quand ils nous seront communiqués.

L'ELYTROPLAN

An stand suivant, on n'en est pas encore à la phase de l'emploi pratique. C'est, en effet, celui où M. de Rougé présente son original « Elytroplan ». Un panneau nous prévient que l'appareil exposé n'offre pas tout le fini désirable par suite de retards dans les livraisons des pièces et des matériaux qui le composent. Ça ne fait rien ; ne retenons que la formule et sa nouveauté.

Imaginez un fuselage assez court — 4 m. 85 — à l'avant duquel est placé un petit 2-cylindres ; derrière ce moteur, une petite cabine intérieure monoplace, puis une aile rectangulaire de 7 m. 70 d'enver-



Il est dommage que la S.F.C.A. n'ait présenté le Poyret-Taupin que sous la forme d'une petite maquette hissée en haut d'un mat. La formule de l'avion est certes connue mais ses incomparables qualités de sécurité auraient justifié, cette année encore, une présentation de l'avion en grandeur.

de s'inquiéter encore du prix de vente. Nous reviendrons, pour cela, au Salon de 1940.

LE MILES « MONARCH »

Dans la galerie opposée à celle que nous venons de parcourir, il y a un bien bel avion de construction britannique. C'est le Miles « Monarch ». Jetons-lui seulement un regard rapide car il sort de la catégorie dont nous nous occupons : il est, en effet, équipé d'un Cipsy-Major de 120 CV.

— Bien sûr, dit le touriste, ce bel appareil ferait bien mon affaire. Mais, de même que je ne peux pas remplacer ma voiture de 12 CV par une Rolls, je ne peux songer à m'offrir un avion de cette qualité, surtout avec la Livre à 178.

— Et moi donc, sursauté le sportif, qui ne rouit que dans une 6 CV...

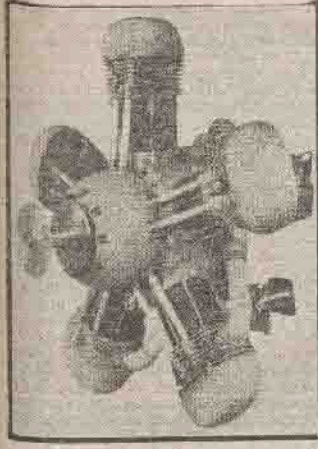
C'est évidemment une réussite que ce monoplace, triplace, confortatif, d'un fini impeccable. Performances : 233 km-h. de vitesse maximum, 209 de croisière ; plafond 5.300 mètres, rayon d'action voisin de 1.000 km. Le poids est d'ailleurs assez élevé : 630 kg. à vide et 975 kg. en ordre de vol.

L'appareil est construit par la firme Philips et Powis.

« L'AERONEF » H.M.-210

Et nous voici maintenant chez Mignot ! Le « patron » est là, et le patron, Henri Mignot, que nous n'avions pas vu depuis son retour des Etats-Unis, s'est « américanisé » ; entendez par là qu'il a coupé sa petite moustache. Mais c'est le même sourire, le même visage sympathique, le même regard heureux, confiant, optimiste qui nous accueillent.

L'appareil qu'il nous présente est directement issu du H.M.-19 mais alors que celui-ci était — et est encore — la machine d'études, le prototype du biplace, le H.M.-210 est l'avion commercial, le premier d'une petite série de dix dont les ateliers de Meaux entreprennent la fabri-



Le moteur « Polymécanique » de 90 CV.

LES MOTEURS

Un nouveau 90 CV. à cinq cylindres

Ce moteur qui est intéressant, ne figure pas au Salon parce que son constructeur n'a pas voulu en interrompre les essais

Il y a environ un an, nous avons signalé la réalisation par la « Polymécanique » d'un nouveau moteur de 90 CV pour l'Aviation Légère de tourisme (un deux cylindres opposés, est d'ailleurs inconnue).

Le constructeur ne s'est pas arrêté en si bon chemin et il vient de préparer un autre modèle plus puissant, de 90 CV, à cinq cylindres en étoile, également refroidis par l'air, destiné à l'Aviation Populaire et de Tourisme.

Ce nouvel essai, d'une réalisation simple, comporte une perfectionnement de la technique moderne des moteurs à cinq cylindres en étoile, notamment, que les soupapes sont commandées par un carburateur central dans des boîtiers étanches, d'un montage facile, un montage des soupapes à l'air.

Ce moteur à cinq cylindres du type centrifuge, 100 mm. d'alésage et de course à deux anses. Sa cylindrée totale de 4 litres. La puissance développée à 2.100 tours-minute dépasse 90 CV pour un poids d'environ 92 kg.

L'alimentation est assurée par un carburateur Zenith-Singoreux vertical qui donne sur la turbine de brassage de l'air (écoulement de l'air) une alimentation et également répartie dans les cylindres.

L'allumage est confié à deux « Volux » H.D. qui agissent également, une action de l'air sur l'écouleur à hélice. La manœuvre peut être effectuée soit par un curseur à main, placé à l'arrière, soit, encore, par un dispositif électrique, le volux étant alimenté, comportant dans les accessoires, une batterie, renvoie de circulation d'air, sorte de « système ».

Toutes les pièces mécaniques sont traitées de façon à obtenir le maximum de résistance sous le poids le plus réduit. Le rubroïl est utilisé sur tous les points de contact et, surtout, l'huile, entièrement au tungstène à l'origine ; les bagues, enfin, sont en alliage 1.3.3.2. 1046.

Le moteur Polymécanique de 90 CV est arrivé à son stade d'essais (les essais ont été effectués sur banc) dans les appareils homologués au Salon. Ces essais, pour ne pas retarder le lancement au point que ce moteur ne figure pas au Salon.

LES AILES soutiennent l'idée d'un concours de petits avions, susceptibles de satisfaire au certificat de navigabilité restreint C.N.R.A.

C'est le seul moyen de doter l'Aviation populaire et l'Aviation privée des avions économiques qui leur sont nécessaires.

Nous allons intensifier notre campagne dans ce sens, en faveur de ce concours. Et en même temps, nous engagerons une action pour que l'on provoque la création du petit moteur de 40 à 60 CV, robuste, robuste, bon marché, dérivé, s'il le faut, du moteur d'automobile. La création de ce moteur est également nécessaire.

La circulaire ministérielle qui fixera les conditions d'application du C.N.R.A. ne tardera pas à sortir ; la question de l'assurance obligatoire est également en bonne voie d'être résolue. Le C.N.R.A. doit nous valoir, dès le printemps prochain, de nombreux et intéressants petits avions économiques.



La firme Benes-Mraz ne produit pas seulement le « Superbihi » - 555 qu'elle expose au Salon ; parmi ses autres avions légers, voici le « Beta-Scout », petit biplace de 100-120 CV., plus spécialement destiné à l'entraînement.

linee — les G.B. 10, 12, 14, 16 et 18 — vendue dans la commande qui est simple ou double, dans les amortisseurs qui sont oléo-pneumatiques ou à extenseurs, dans l'équipement qui est standard, de luxe ou de grand luxe, etc.

L'Atalante G.B.-10, dont l'exemplaire N° 3 est exposé, est un petit monoplace de 8 m. 63 d'envergure, 3 ailes haute montée sur un fuselage classique de 6 m. 90 de long. A la base de ce fuselage, au-dessus de l'atterrisseur, est un petit plan auquel aboutissent, au-dessus des mâts de l'aile, au-dessous l'amortisseur de l'atterrisseur. « L'Atalante » est, en somme, presque un hexaplan. La cabine d'un la vue est fort bien dégagée, comporte deux sièges côte-à-côte avec, derrière, un vaste coffre à bagages. Le moteur, placé à l'avant, est un 70 CV. Bégnier. En définitive, l'appareil s'apparente à la famille des Caudron « Phalène » et des Panhard-100.

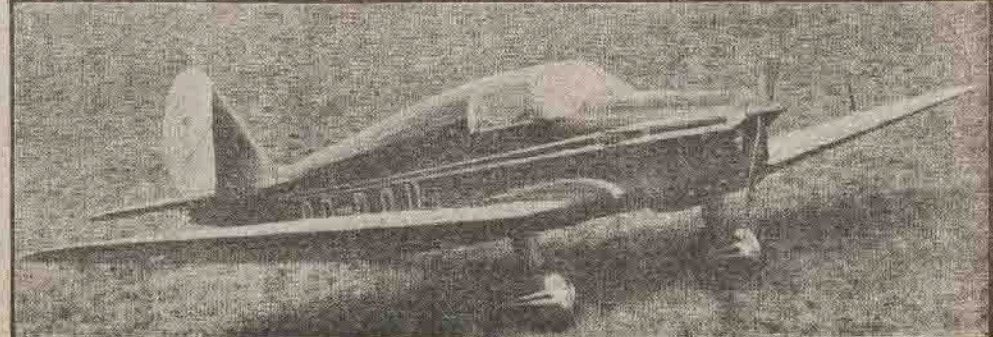
On annonce une vitesse maximum de 180 km-h., une vitesse de croisière de 170 km-h., une consommation horaire de 15 litres d'essence et de 0 l. 150 d'huile.

Dommage, vraiment, que nous ne puissions nous attarder devant cette belle machine, dont l'Aéro-Club de France vient de recevoir un exemplaire. Bon en-

gure portant une dérive fixe à chacune de ses extrémités. Très haut — 4 m. 50 à 2 m. environ — au-dessus et en avant de l'aile, porté par un bâti en tubes, est disposé un plan horizontal mobile. Il n'y a pas de queue, mais un simple gouvernail de direction à l'arrière du fuselage.

Autrefois, dans l'elytroplan de Rougé, le plan mobile supérieur — appelé l'élytre — était vertical ; un petit appareil ainsi conçu a vite l'air d'un avion, puis a été déformé dans un accident ; maintenant, M. de Rougé a adopté une élytre horizontale et il en attend le contrôle constant de l'avion à tous les angles et dans toutes les positions de vol. Si les évolutions de ses modèles réduits tendent à montrer l'efficacité de la formule créée par M. de Rougé, il faudra tout de même attendre l'expérimentation de l'appareil en grandeur pour apprécier exactement la valeur du système contre les méfaits de la perte de vitesse.

L'appareil qui nous est présenté pèse 230 kg. à vide, 350 kg. en charge, soit 44 kg. 200 au m. On espère atteindre la vitesse maximum de 150 km-h. et une vitesse d'atterrissage de 50 km-h. Comme il s'agit uniquement d'un appareil d'études, il n'est évidemment pas question, ici,



Le biplace Topsy, formule anglaise, dest. iné à répondre aux besoins de la « Civil Air Guard ».