

LES AILES S'OUVRENT

L'avion de tourisme S. Poite type 3

biplace entièrement métallique, moteur Renault de 95 CV.

Les ateliers S. Poite, bien connus dans le monde de l'aviation comme spécialistes des réservoirs en métal léger, possèdent également un département pour la construction des avions.

Plusieurs aviateurs ont préféré confier, en effet, la réalisation des parties métalliques de leurs prototypes à une maison parfaitement outillée pour ces travaux et réussissant une maîtrise aussi habile dans l'art délicat de la soudure autogène que dans celui du pliage, du découpage et de l'assemblage des tôles ou des profilés en alliages légers.

Cependant, à côté de ces travaux « en régie », les ateliers S. Poite viennent également de mener à bien la construction d'un biplan de tourisme fort intéressant. Cet appareil a été conçu par l'ingénieur Tétart; c'est un monoplan cantilever à voilure basse qui, naturellement, a été établi entièrement en métal. La finesse de cette machine est tout à fait remarquable; elle atteint, en effet, 15,4, ce qui, pour un appareil à moteur, destiné à une utilisation pratique, est un joli résultat. Par ailleurs, les lignes et les aménagements du S. Poite 3 sont fort séduisants. On remarquera, aussi, les proportions des empennages, d'un allongement peu commun, ce qui doit leur assurer une très grande efficacité. Quant au prix de revient d'un appareil de cet ordre, on peut craindre qu'il ne soit assez élevé. Mais on peut admettre qu'il est normal, et même souhaitable que sur le marché des petits avions, il existe des appareils pour toutes catégories de clients.

On sait que le monoplan S. Poite est en cours d'essais, à Etampes, sous la conduite du pilote Massol. Ce dernier a déjà effectué à son bord un vol d'une durée de vingt minutes, qui a permis de vérifier les bonnes qualités de stabilité et de maniabilité de la machine.

La mise au point de cet intéressant prototype se poursuit dans d'excellentes conditions et tout fait prévoir que sa participation au Concours National d'Avions de Tourisme ne manquera pas d'intéresser.

André FRACHET.

Voilure. — L'avion biplace de tourisme S. Poite, type 3, est un monoplan cantilever à ailes surbaissées d'une finesse de 15,4.

La voilure est fractionnée en trois éléments; le tronçon central, de forme rectangulaire, est encastré à demeure sous le fuselage. Les éléments latéraux, sensiblement triangulaires, viennent s'attacher de part et d'autre du plan médian par l'intermédiaire de ferrures permettant un démontage rapide. Le profil de ces parties de la voilure s'amincit, à l'intrados seulement, de l'emplanture au bout d'aile; de plus, chaque demi-plan présente un léger dièdre latéral.

Les ailerons, sans compensation, sont encastrés à une certaine distance des bords marginaux; ils sont montés chacun sur deux rotules. Leur commande, rigide et sans guignol extérieur, passe dans l'aile; elle permet de les remonter simultanément. La structure, entièrement métallique, comporte deux longerons liés par un revêtement travaillant en tôle de métal léger et formant un vaste caisson.

Les semelles des longerons, constituées par des cornières doubles, sont renforcées, vers l'encastrement, par des bandes de tôle et, à leurs extrémités, par de petites cornières rivées. L'âme des longerons, en tôle, est raidie par des montants également en cornières doubles et par des trous à bords tombés. Des ouvertures sont aménagées, au droit de chaque montant, entre les deux cornières, pour permettre l'assemblage du revêtement. Ce dernier comporte un ossature composée de demi-cadres qui, au montage, sont rivés séparément sur chaque face de la tôle. Les deux longerons

sont alors présentés de façon à ce que les côtés des cadres de renforcement du revêtement s'engagent dans les ouvertures prévues à cet effet dans les âmes des longerons; puis, entre les ailes des cornières constituant les montants. Ces derniers sont alors rivés avec les cadres; en outre, le revêtement est fixé par des rivets extérieurs sur les semelles des longerons. Les bords d'attaque et de fuite forment des éléments indépendants qui sont attelés par des charnières sur les semelles des longerons avant et arrière du caisson de l'aile.

Fuselage. — Le fuselage, de section rectangulaire, se termine par un étambot horizontal. Sa charpente est formée uniquement par des tôles et des profilés en alliage léger; elle se

voilure, ce qui rend son entretien et sa surveillance très faciles.

L'accès de la cabine est assuré par deux portes qui s'ouvrent simultanément; il y a deux larges panneaux dans le plafond; pendant le vol, ces panneaux peuvent également s'ouvrir séparément pour permettre à l'équipage de sauter en parachute.

L'empennage horizontal, de forme elliptique, à grand allongement, est monté en porte à faux en bout du fuselage. Il se compose d'un plan fixe et d'un volet unique, non compensé, pour la profondeur.

L'empennage vertical possède également un bon allongement; il comprend une surface de dérive à profil épais et un gouvernail de direction d'une surface légèrement supérieure.

Chaque demi-train, complètement indépendant, est enfermé dans un pantalon profilé. Il se compose d'un pylône, bâti fixe boulonné en trois points sur le ventre de la voilure. Deux fourches, l'une horizontale, l'autre verticale, s'articulent sur ce bâti; la fourche verticale est prolongée par une jambe élastique constituée par un amortisseur à rondelles de caoutchouc armé. Les roues sont munies de freins à commande différentielle.

Les pylônes du train sont utilisés comme soutes à bagages; la paroi extérieure du carénage de chaque atterrisseur est pourvue à cet effet d'une porte et l'intérieur est cloisonné dans la partie utilisable.

La roue de béquille, orientable, est montée avec un amortisseur semblable à celui des roues avant.

Caractéristiques générales :

Envergure totale : 12 mètres 700;
Profondeur maximum de l'aile : 1 mètre 800;
Longueur totale : 7 mètres 800;
Hauteur totale : 2 mètres 450;
Surface portante : 15 mètres carrés;
Puissance : 1 moteur Renault de 95 CV;
Poids à vide : 440 kg.;
Poids total en ordre de vol : 750 kg.;
Charge par mètre carré : 50 kg.;
Charge par cheval : 7 kg. 900;
Puissance par mètre carré : 6 CV. 3.

Performances théoriques :

Vitesse maximum : 200 km.-h.;
Vitesse d'atterrissage : 78 km.-h.;
Vitesse commerciale : 180 km.-h.;
Vitesse ascensionnelle : 5 mètres 250;
Montée à 1.000 mètres : 4 minutes;
Plafond théorique : 6.600 mètres;
Rayon d'action : 820 km.

LA TOURNEE DE REGINENSI

Le pilote Reginensi, compagnon de vol de Bailly dans les fameux voyages Paris-Saigon-Paris et Paris-Tananarive-Paris, termine la grande tournée de présentation qu'il a entreprise pour le compte de « Société des Automobiles » avec un Caudron « Luciole » à moteur Renault de 95 CV.

De Paris, Reginensi a successivement visité Lyon, Marseille, Toulon, Nice et Cannes. Puis, de la Côte d'Azur, il a survolé les vignobles de Narbonne, s'arrêtant à Perpignan, à Carcassonne et à Toulouse et, enfin, ceux de la région bordelaise. De Bordeaux, son retour s'effectue par Nantes, La Baule et Le Mans.

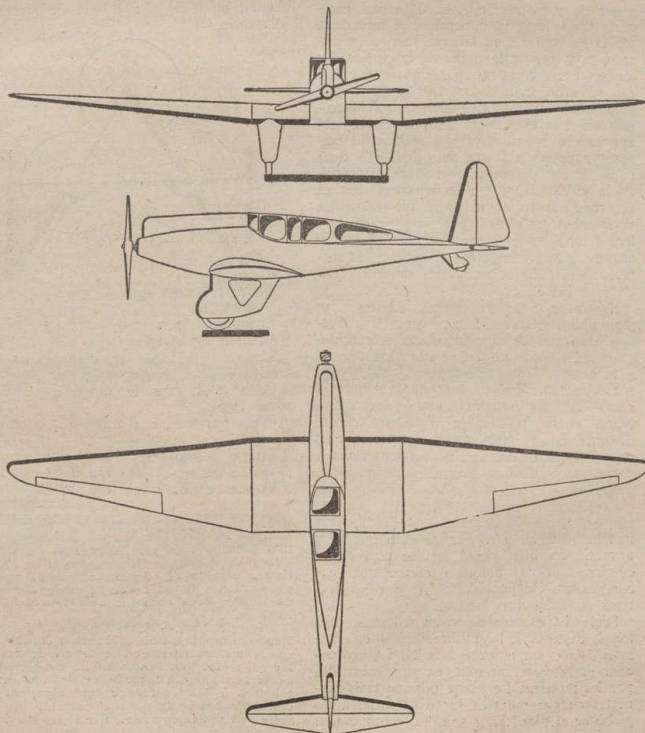
CHEMINS DE FER DE L'ETAT

Pour la Coupe Schneider

A l'occasion de la Coupe Schneider, le réseau de l'Etat organise, comme en 1929, une excursion dans la Baie de Spithhead, avec le paquebot Versailles, une de ses plus belles unités affectées au service des voyageurs de la ligne Dieppe-Newhaven. Le paquebot, partant de Dieppe le 12 septembre vers 4 heures du matin, se rendra directement sur le lieu de la course qui commencera à 14 heures. Les passagers pourront suivre les phases de l'épreuve du pont même du paquebot ancré dans la baie de Spithhead.

Un train spécial entre Paris et Dieppe, et vice-versa, donnera la correspondance avec le paquebot Versailles à l'aller et au retour.

Le prix de l'excursion au départ de Paris sera de 850 francs en première classe et de 650 francs en deuxième classe, comprenant tous frais (chemin de fer, hôte, repas à bord, taxes diverses). Pour l'horaire complet et les renseignements complémentaires, s'adresser : au Service Maritime Franco-Anglais, 13, rue d'Amsterdam; à la gare Saint-Lazare, bureau de renseignements Service Franco-Anglais; aux bureaux de tourisme de Saint-Lazare, Montparnasse, Rouen, Trouville; aux agences de voyage.



compose de trois parties facilement démontables; le bâti-moteur, la partie antérieure, habitable, de la carlingue et, au delà de celle-ci, l'élément très effilé qui supporte les empennages.

La partie supérieure du fuselage est pourvue d'une carrosserie prolongeant le carénage du groupe moto-propulseur; cette carrosserie, largement vitrée sur toutes ses faces, peut être aisément remplacée, à la demande des usagers, par un capotage « torpedo », muni de pare-brises, approprié au pilotage à ciel ouvert.

L'aménagement de l'habitacle, très luxueux, assure un grand confort. Pilote et passager sont installés en tandem et disposent d'une double commande.

Toutes les gouvernes sont actionnées rigidement par tubes et biellettes; la double commande de la direction est débrayable, celle des ailerons passe dans le bord d'attaque de la

Ces organes sont établis en tôle de métal léger et leur ossature est en profilés.

Groupe moto-propulseur. — Le monoplan de tourisme S. Poite, type 3, est équipé d'un moteur Renault de 95 CV, à quatre cylindres en ligne à refroidissement par l'air. Ce moteur repose sur un bâti qui constitue la portion antérieure du fuselage. Les bras de ce bâti servent de support au réservoir d'essence, qui est large en vol.

Le carénage des cylindres du moteur se prolonge jusqu'à la carrosserie de la cabine; il est facilement amovible, par larges panneaux, pour faciliter aux mécaniciens la visite de tous les organes du groupe moto-propulseur.

L'hélice, montée en prise directe, est une Ratier métallique à deux pales.

Train d'atterrissage. — L'atterrisseur, sans essieu, a une voie de 2 m. 400.