



APPAREIL de M. Porcher

(Paris-Nord)

VOILURE (biplan) :
 Envergure : 1,50 m. ;
 Profondeur (maximum) : 0,27 m. ;
 (minimum) : 0,15 m. ;
 Surface totale : 57,62 dm² ;
 Allongement d'une aile : 7,8 ;
 Profil : NACA 23012 ;
 Calage : 0° — 6° ;
 Forme en plan : trapézoïdale ;
 Dièdre en degrés (supérieur) : 2° ;
 (inférieur) : 8° ;
 Position du centre de poussée : 25 % ;
 Position de l'aile : haute-basse ;
 Recouvrement : papier Kraft.

FUSELAGE :
 Longueur : 1,40 m. ;
 Hauteur : 0,175 m. ;
 Largeur : 0,125 m. ;
 Section : elliptique ;
 Surface maître couple : 171,70 cm² ;
 Rapport L²/200 : 98 cm² ;
 Recouvrement : bois, papier.

EMPENNAGE HORIZONTAL :
 Envergure : 0,60 m. ;
 Profondeur (maximum) : 0,20 m. ;
 (minimum) : 0,125 m. ;
 Surface : 9,75 dm² ;
 Calage : 2° ;
 Forme en plan : trapézoïdale ;
 Dièdre en degrés : 8° ;
 Recouvrement : papier ;
 Rapport (surface empennage sur surface aile) : 16,9 % ;
 Profil : Naca 23009.

EMPENNAGE VERTICAL :
 Surface : 4,49 dm² ;
 Profil : Naca 23009 ;
 Rapport (surface empennage sur surface aile) : 7,8 % ;
 Recouvrement : papier Kraft ;
 Poids total : 2,800 g. ;
 Charge au dm² : 49 g./dm².

CENTRAGE :
 Position centre de gravité en millimètres par rapport :
 1. Dans l'axe du nez du planeur : 42 mm. ;
 2. Dans l'axe horizontal à la droite de référence de l'appareil (au dessus) : 10 mm. ; (en dessous) : ?
 Mono-coque : 10 x 2 peuplier ;
 Couple c/p : 20/10.

LE SAVANT JOLIOT-CURIE va fabriquer des ascendances

Plusieurs années avant la guerre, l'ingénieur Dessollers avait effectué des recherches ayant pour but l'utilisation de l'énergie solaire pour provoquer volontairement la pluie. Il suffirait d'aménager des surfaces de surchauffe qui, sous l'action des radiations solaires, donneraient naissance à des colonnes ascendantes. Ces ascendances donneraient de fortes formations nuageuses génératrices de pluies abondantes.

Des expériences concluantes auraient eu lieu aux Etats-Unis et en U.R.S.S. M. Chataigneau, gouverneur général de l'Algérie, vient de charger M. Joliot-Curie de poursuivre les intéressantes expériences de l'ingénieur Dessollers. Il ne restera plus à la Direction des sports aériens qu'à installer un centre de vol à voile près de cette fabrique d'ascendances.

Ou, encore, à doter chaque centre de vol à voile de sa propre fabrique. Mais, au fait, le vol à voile ne perdrait-il pas un peu de son charme si cela « tenait » tout le temps ?

COUPE - CHALLENGE DES "AILES QUI POUSSENT"

Le Centre aéronautique Maurice Arnoux a fait disputer pour la quatrième fois, le 23 juin 1946, sur le terrain de Moisselles, sa coupe challenge « Les Ailes qui poussent », réservée à ses membres. Toutes les sections de cette grande association tinrent à participer à ce concours. Notons : le groupe Maurice Arnoux de l'U.P.C.F., l'Aviatic Club de France, le Centre professionnel de Cachan, le C.A. de Billancourt, le groupe aéronautique Nieuport, etc.

De très beaux résultats furent enregistrés, montrant par là tout l'intérêt que porte le C.A.M.A. aux modèles réduits.

Le classement s'établit comme suit : 100 mètres de fil, 3 vols :

1. Baffert, 5' 35" : U.P.C.F. (perdu) ;
2. Dhellin, 5' 25" : U.P.C.F. ;
3. Chaumette, 4' 53" : U.P.C.F. ;
4. Kiss, 4' 38" : U.P.C.F. ;
5. Bicheron, 4' 15" : U.P.C.F. ;
6. Faugeron, 2' 8" : U.P.C.F. ;
7. Counillon, 2' 4" : Aviatic ;
8. Debriel, 1' 52" : U.P.C.F. ;
9. Maufrais, 1' 38" : U.P.C.F. ;
10. Balene, 1' 37" : C.-F. Cachan.

Plus de 50 classés ; le 37^e atteint encore la minute. La meilleure moyenne revint à P. Chaumette, avec 4' 8", 3' 30" et 4' 53".

Le classement par section revint au groupe Maurice Arnoux de l'U.P.C.F. devant le Centre professionnel de Cachan et l'Aviatic-Club.

Chaque semaine vous trouverez dans cette page 2 vignettes qui représenteront les appareils d'hier et d'aujourd'hui. Leur ensemble constituera une véritable histoire illustrée de l'aviation.

Pour en faciliter la collection et en augmenter la



les jo

DU MATÉRIEL LE VOL A V

En France, les treuils pour le lancement des planeurs réalisés avant cette guerre n'étaient que l'adaptation à cet usage de voitures ordinaires, mais de forte puissance.

Je ne parle pas du treuil Lafarge, qui n'était qu'un dispositif, d'ailleurs peu mécanique, permettant d'utiliser sans transformation une voiture comme treuil.

Après la libération, nous avons vu sortir plusieurs treuils de lancement étudiés spécialement pour cet usage : le Renault, le Ford et l'Aérazur, les deux plus remarquables étant le Ford et l'Aérazur.

Nous présentons aujourd'hui le treuil Aérazur.

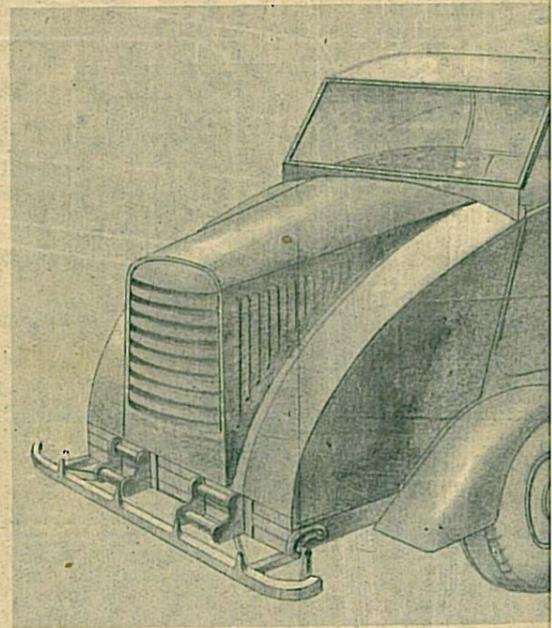
La Société Aérazur n'est pas une nouvelle venue dans l'étude des treuils

puisqu'elle e maine depu qu'elle n'éta

Sous le c service tech demandé à possibilité d vol à voile lution d'atte pratique.

Puis sur 1943, reçu étudia le ty 1946, ce qui Ce treuil

de Beynes e tion aux au traduisant p pareils, com reusement n



Le treuil Aérazur en conduite

LE PREMIER CONCOURS INTERNATIONAL malgré l'absence des Su

L'Aéro-Club d'Albi a eu le grand mérite d'organiser sur son terrain le premier concours international de vol à voile depuis 1939. La dernière réunion internationale avait eu lieu en Suisse juste avant la déclaration de guerre.

Ce concours est tout un programme : il permet d'apprécier le niveau du vol à voile français et le gros effort effectué par le service des sports aériens pour placer notre pays au premier plan du mouvement vol à voile.

Après la Libération, il n'existait que quelques appareils modernes dus au mouvement qui s'était développé en zone sud ; quant au matériel d'avant guerre, il était en presque totalité détruit.

Après un démarrage difficile (on ne

une perform res avant gu

Deux caté mises à cor formance p amateurs o teurs), les a pilotes uniq

Les centr senté des éq ne peut étre

Pour Bey Meise ; Gas Charron, su

En outre, sition des j des apparell

Marty (A A.-C. Albi