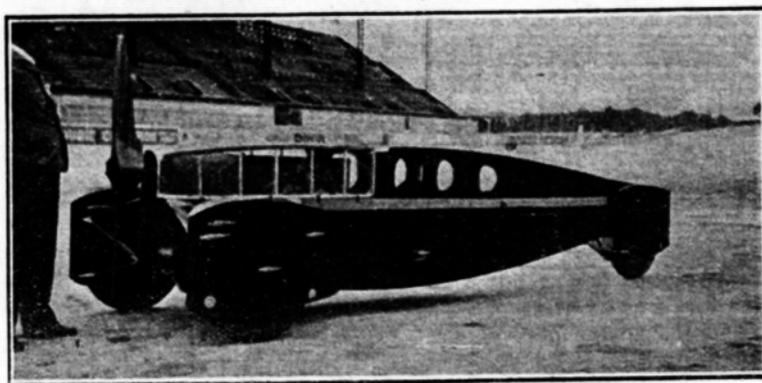


LE NOUVEL AVION-VOITURE LEYAT



L'appareil sans voiture sur l'autodrome de Montlhéry

alors qu'il effectuait ses essais de vitesse, les 7 et 8 septembre 1927. Il atteignit le chiffre de 170 km. à l'heure, et ces expériences permirent des mesures précises de résistance en vraie grandeur

Nous annonçons, dans la biographie, consacrée à Marcel Leyat, de notre numéro de mai 1927, la mise au point d'une machine volante, synthèse de tous les travaux effectués par cet ingénieur, depuis 1906.

L'appareil en question est un avion léger, muni d'un moteur ABC 34 CV., qui possède plusieurs caractéristiques particulières.

La voilure forme un planeur complet, relié au fuselage par un axe d'oscillation placé à la verticale du centre de gravité. Ce dispositif, on s'en souvient, avait été expérimenté, en 1924, sur un appareil d'essai.

Cette voilure-planeur peut être séparée du fuselage qui constitue alors une voiture automobile à traction aérienne, dont les précédents modèles de Marcel Leyat ont montré la tenue de route et l'économie exceptionnelles. On sait que la stabilité de ce véhicule est obtenue indépendamment de la masse.

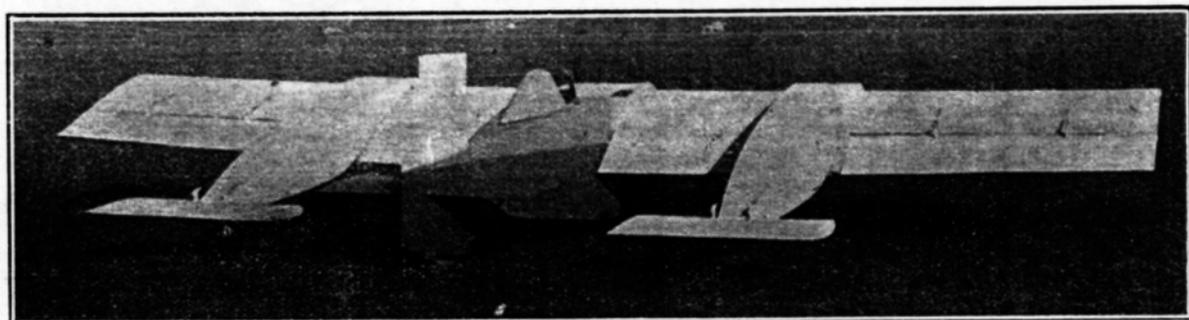
Ces qualités ont été démontrées de nouveau par des expériences faites au cours de la mise au point du nouvel appareil.

Les 7 et 8 septembre dernier, le fuselage-voiture, monté par deux personnes, pesant 250 kg. à vide et 400 kg. au total, est venu, par la route de Meursault à Paris, ce qui représente 350 km.; la consommation fut de 5 litres aux 100 km. Les essais de vitesse faits à l'autodrome de Montlhéry, devant MM. Grimault et Suffrin, ingénieurs du S. T. I. Aé., révélèrent une vitesse de 170 km./h. Au cours de ces expériences, l'appareil était muni d'un moteur A B C, 25 CV. (soit 8 CV., en langage automobile).

Devant ces résultats, la construction d'un appareil de 240 CV. fut immédiatement décidée.

Les essais de l'avion complet, commencés à Beaune, doivent se poursuivre à Villacoublay.

Nous reparlerons de cet appareil, actuellement le prototype par excellence de l'avion de tourisme.



L'appareil complet vu de l'arrière

L'aile monoplane, sans hauban, est constituée par 8 longerons en bois

Le poste de bord est muni d'un volant de direction d'automobile, agissant sur la roue AR et sur le gouvernail de direction.

Le gauchissement, par deux ailerons importants à doubles guignols de commande, est aux pieds.

La profondeur est irréversible. Elle est contrôlée par un indicateur d'incidence qui est la grande nouveauté de pilotage de cette machine. Le fuselage ne participe pas aux battements du planeur provoqués par les remous courts.

Les roues AV sont munies de freins.

Caractéristiques : Surface, 10 m² 8 ; poids à vide, 310 kg. ; poids utile, 130 kg. ; poids total, 440 kg. ; indice d'essai statique, 8,5. — Performances (avant essais officiels) : Vitesse maximum, 150 km./h ; vitesse économique, 110 km./h. ; vitesse d'envol, 80 km./h. ; vitesse d'atterrissage, 70 km./h. ; plafond théorique, 4.000 m.