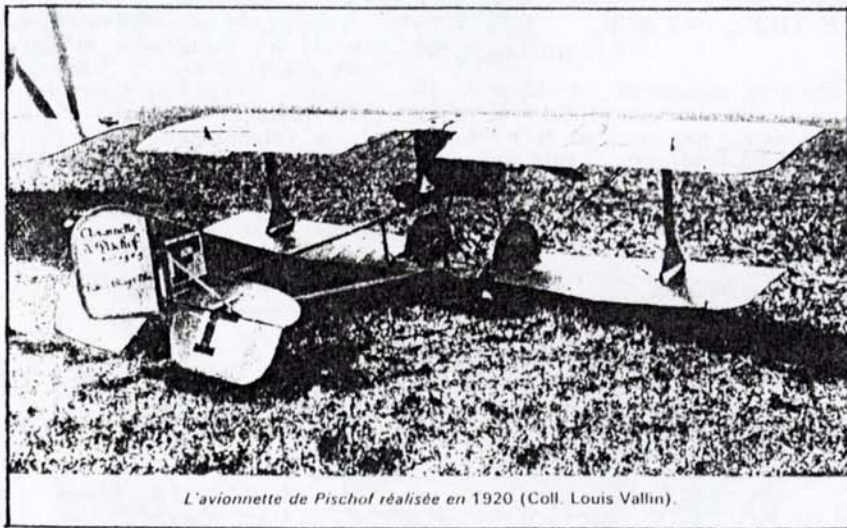


L'AVIONNETTE DE PISCHOFF

A LA MEMOIRE DE MILLOT

Nous avons signalé dans le C.R. S.A., n° 4 la mort de Millot, constructeur amateur depuis fort longtemps et qui, au moment de sa mort remettait en état un Blériot 11 type traversée de la Manche qui devait réunir au hangar d'Elampes le Spad 54 sur lequel il faisait la double commande et le Caudron G-3.

En 1920, Millot fit les essais et vola beaucoup sur l'avionnette de Pischoff avec laquelle il faisait des présentations aux meetings en l'embarquant aux bagages, l'avionnette était très facilement repliable. Voici ce qu'en dit J. Grampaix.



L'avionnette de Pischoff réalisée en 1920 (Coll. Louis Vallin).

L'AVIONNETTE DE PISCHOFF

EN 1921, la Petite Aviation est encore balbutiante. De nombreux techniciens, et non des moindres, ne peuvent admettre qu'on envisage le vol avec moins de 300 ou 400 chevaux. Il est cependant quelques pionniers qui considèrent qu'il est possible de voler avec une trentaine de chevaux. Et, comme le mouvement se démontre en marchant, ces pionniers construisent des avionnettes.

Parmi ces premiers « purs » il faut citer de Pischoff. Celui-ci construisit d'abord un premier appareil qui, pourvu d'un petit moteur Clerget de 16 CV, vole à près de 100 à l'heure et monte à 1.200 mètres.

N'était-ce pas suffisant pour la motocyclette aérienne que son constructeur voulait obtenir?

La consommation était de 6 à 7 litres à l'heure. L'envergure était de 5 m. 20, la longueur de 3 m. 50. Il était entièrement métallique et d'une facilité de démontage absolument remarquable. Il fallait moins d'un minute pour séparer la cellule du fuselage et cela sans toucher au haubannage. De plus, les mâts de la cel-

lule étaient articulés par des charnières spéciales qui permettaient de replier les ailes supérieure et inférieure l'une contre l'autre. Le faible encombrement permettait alors le transport par chemin de fer. L'appareil était ainsi embarqué aux bagages pour les présentations en meeting par Millot. Il a même été transporté en taxi.

Par la suite, de Pischoff fit construire, aux Etablissements Chauvière un second appareil qui, comme le premier, donna satisfaction.

Le second de Pischoff était un bi-

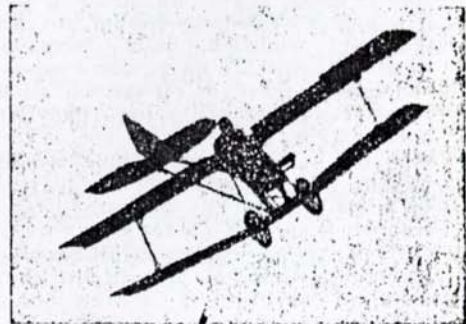
plan monoplace « démontable » — on songeait déjà à « l'encombrement » — qui n'apparaîtrait pas tellement démodé actuellement.

La cellule était composée de deux ailes à profil assez creux réunies, de part et d'autre du fuselage, par un monomat. La partie centrale de l'aile supérieure reposait sur une cabane galbée, dans le souci visible d'obtenir un bon compromis entre la finesse aérodynamique et la visibilité du pilote. En ce qui concerne le fuselage, les faces latérales et ventrale étaient plates, tandis que le dessus était arrondi. Les empennages étaient classiques. L'avion de Pischoff était tiré par un Anzani 3 cylindres, en étoile de 25-35 CV, entraînant une hélice de dimension respectable.

Ce petit appareil avait 5 m. 80 d'envergure, 4 m. de longueur et une surface de 10 m², pour un poids à vide de 190 kilos et un poids total de 300 kilos. Il était donc chargé à 30 kilos au m², ce qui, actuellement encore, serait très correct.

Le moteur était alimenté par un réservoir de 33 litres d'essence. Il consommait 10 litres d'essence à l'heure et 1 l. 5 d'huile. L'appareil avait donc une autonomie de 3 heures. Si nous chiffrons sa vitesse de croisière à 100 km.-h., elle devrait osciller autour de ce chiffre, très vraisemblablement, nous voyons qu'avec cette avionnette de 1921 on pouvait tranquillement faire une promenade de 300 kilomètres. Si nous ajoutons que le de Pischoff décollait en une trentaine de mètres, il n'en faudra pas plus pour que ce petit « zinc » vieux de trente ans soit encore plein de séduction pour l'amateur de 1950.

Jean GRAMPAIX.



L'avionnette de Pischoff 16 CV en vol.