

Une étude, une réalisation! : Les essais en vol, à bord d'un Klemm, d'un nouveau train d'atterrissage tricycle

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: Article

Zeitschrift: **Les intérêts du Jura : bulletin de l'Association pour la défense des intérêts du Jura**

Band (Jahr): **15 (1944)**

Heft 2

PDF erstellt am: **17.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-825497>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Une étude, une réalisation !**Les essais en vol, à bord d'un Klemm,
d'un nouveau train d'atterrissage
tricycle**

Un reportage chez
notre constructeur ju-
rassien Willy Farner,
de Granges (Sol.)

Il est intéressant de mettre aujourd'hui l'accent sur les études et les essais pratiques en vol, réalisés à l'aérodrome de Granges (Soleure), par notre excellent constructeur, M. Willy Farner. Ce dernier a eu le courage de s'attaquer à la réalisation d'un gros problème : celui de l'amélioration de l'atterrissage. Cette question regarde non seulement le vol à moteur, mais aussi à certains égards le vol à voile. C'est pourquoi elle présente un très vif intérêt à l'endroit de notre aviation sportive suisse.

Dans le but de mettre à l'épreuve la formule nouvelle du train d'atterrissage « tricycle », M. Willy Farner a fait transformer dans sa fabrique, sur la demande de l'O. A. F., un « Klemm L 25 » en un « Bugrad-Flugzeug », soit en un avion muni d'une troisième roue, dite de proue. Cette transformation a été entreprise avec la collaboration de M. Paul Jaray, chef de construction chez Zeppelin. C'est lui, notamment, qui « sortit », en 1918, les fameux biplans Zepp de célèbre mémoire. Rappelons notamment que le premier pilote d'essai de M. Paul Jaray fut en son temps M. Robert Gsell, de l'Office aérien fédéral, à l'époque où M. Gsell n'était pas encore à Berne !

Une expérience intéressante

Relevons brièvement que la transformation du train d'atterrissage « normal » de ce monoplane « Klemm L 25 » en un train tricycle nécessita certes de nombreuses mises au point tant en ateliers, à la fabrique d'aviation Farner à Granges, qu'à l'aérodrome de Granges, lors des essais en vol.

La machine transformée, ce nouveau train se présenta sous l'aspect des deux roues latérales habituelles auxquelles est ajoutée, à l'avant de l'avion, sous le « nez » du fuselage, soit à 1 m. 50 environ de distance des deux autres roues, le « Bugrad », soit la « roue de proue ».

Ce nouveau système de train d'atterrissage, et les nombreux essais pratiques l'ont nettement démontré, présente de grosses facilités tant lors de l'envol qu'à l'atterrissage. On se demande même s'il ne s'agit pas là d'une véritable formule d'avenir pour l'écolage sportif et pour le tourisme aérien. C'est dans tous les cas une expérience instructive que vient de mettre entiè-

rement au point M. Willy Farner, qu'il convient de féliciter de son travail et de son initiative.

Notre intention n'est pas de commenter ici en détail les résultats techniques généraux obtenus par cette construction. La place ne nous le permet pas. Relevons simplement que de nombreuses personnalités de notre aviation, de notre construction aéronautique, de nos autorités aériennes ont assisté, à Granges, à une journée d'essais et d'expériences, et toutes les démonstrations furent remarquablement concluantes.

L'utilité de ce train d'atterrissage « tricycle » a été catégoriquement démontrée et c'est pourquoi il convient de complimenter M. Willy Farner de son travail et de sa réalisation.

Le nouvel avion suisse de sport et de tourisme W. F. 12

Il est intéressant de signaler, en outre, que ces expériences concluantes faites avec la transformation du train d'atterrissage d'un « Klemm », ont eu leurs heureuses répercussions sur la construction d'un monoplan sportif suisse « W. F. 12 », avion d'écologie, de sport et de tourisme, construit à Granges par M. Willy Farner.

Cette machine se caractérise par diverses innovations originales. L'appareil est de 11 m. d'envergure et d'un poids total de 700 kg. C'est un monoplan qui met en valeur des idées nouvelles.

Parlons tout d'abord de la cabine biplace, sièges placés côte à côte, à l'image d'une petite voiture, dont la visibilité est totale en avant et latéralement. On le doit à l'innovation audacieuse, et fort captivante, de M. Willy Farner, qui a réalisé la « traction à distance » de l'hélice par un arbre qui relie le moteur situé derrière les deux sièges — un moteur Cirrus 90 C.V. —, à l'hélice, fixée à l'avant du fuselage. L'arbre longe le toit de la cabine et actionne l'hélice fixée de ce fait au haut et en avant de la carlingue.

Grâce à ce procédé, la visibilité est absolument complète en avant, et le pilote et son passager disposent d'un véritable « balcon » volant. Grâce à cette particularité le W. F. 12 se présente comme la machine idéale, puisque son moteur ne constitue pas, devant les passagers, un bloc « mangeant » une part de la vue frontale.