

SEULS AÉROPLANES SANS HÉLICES

AVEC TURBO-PROPULSEUR



Soc. Anon. d'Imp. et Con. LIZWISZKI Paris

AÉROPLANES COANDA

Bureaux : 15, Avenue Mercédès, PASSY

Aéroplane et Propulso-Turbine

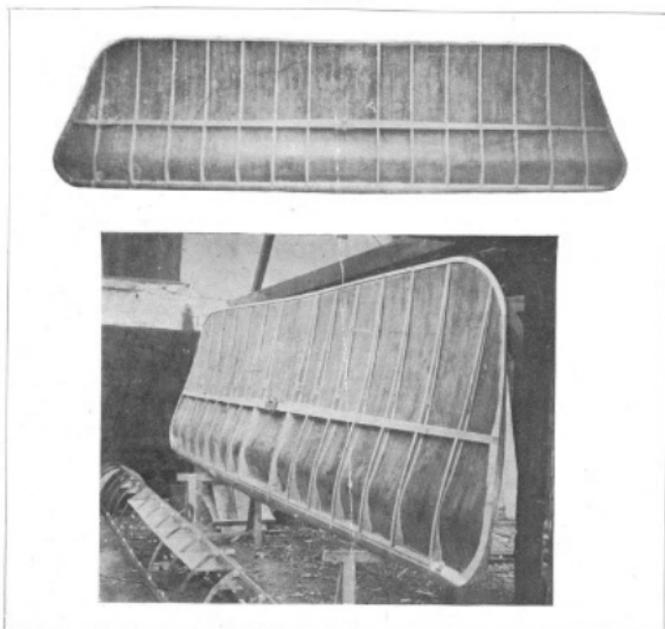
COANDA

L' AÉROPLANE (biplan avec un fuselage, un empennage arrière en croix de Saint-André et une petite aile arrière).

DIMENSIONS

Envergure maxima... ..	10 m. 30
Profondeur des ailes	1 m. 75
Longueur de l'appareil... ..	12 m. 50
Surface portante totale... ..	32 mq
Poids total en ordre de marche avec un moteur Clerget 50 HP et une turbine propulsive.	420 k.

AILES



DÉTAILS DE CONSTRUCTION

Ailes brèves : armature intérieure en acier. Extérieur entièrement en bois très poli et verni. Profil, permettant une charge de 33 kilos par mètre carré de surface portante au centre, déterminé

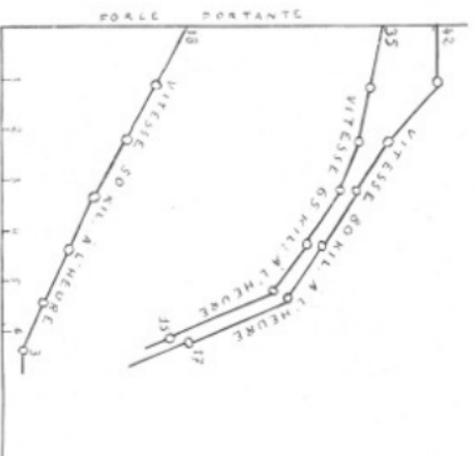


Diagramme montrant la force portante aux différentes distances de l'axe de symétrie.

par de longs essais avec des appareils spéciaux montés sur des trucs de trains aménagés exprès à cet effet :

Ailes de dimensions inégales.

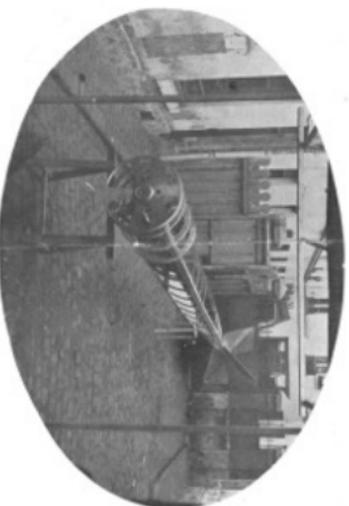
Sous les ailes, canalisation de l'air par des nervures saillantes.



Construction de la soue petite aile arrière.

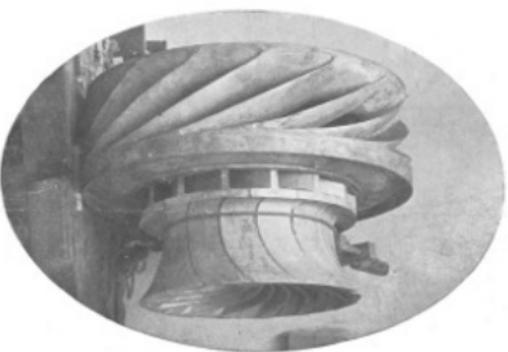
Ailes reliées au fuselage par des tubes d'acier de profil de moindre résistance à l'avancement sans aucun tendeur ni câble.

Centre de gravité assez haut placé pour faciliter les virages.



Pour la stabilité latérale, gauchissement automatique de toutes les ailes indépendamment l'une de l'autre par des roulements à billes axiaux.

Gauchissement commandé de l'aile supérieure par pedales différentes dont le mouvement simultané permet de faire frein en abaissant tout l'arrière de l'aile.



Stabilité longitudinale par un empennage de fleche, c'est-à-dire en croix de Saint-André, offrant ainsi des surfaces concaves d'efficacité beaucoup plus grande pour tous les mouvements verticaux ou horizontaux.

Gouvernails-arrières commandés par deux volants différents.

dans les mouvements simulés, donne la profondeur et différencie la direction.



Train d'atterrissage formé à l'avant d'un patin et de deux roues montées élastiquement sur des ressorts plats. À l'arrière, un patin.



Fuselage (renfermant le moteur, les réservoirs, les passagers), équipé de deux radisseurs, porte à l'avant le propulseur.

LE TURBO-PROPULSEUR

Dimensions : 0 m. 50 de diamètre sur 1 m. 10 de profondeur.

Au centre à l'avant, le distributeur récupérateur de la chaleur des gaz d'échappement, ensuite la roue dont les aubes sont formées de trois courbes : l'une d'aspiration, la seconde de raccord et la troisième de propulsion. La troisième partie, c'est le diffuseur conique à l'arrière.



Rendement de beaucoup supérieur à l'hélice, ne varie nullement en marche : la traction du turbo-propulseur est absolument indépendante du mouvement de translation de l'aéroplane.

Une ouverture en vis à l'avant permet de régler l'entrée de l'air

et produit ainsi un changement de vitesse progressif pour le mobile entraîné.

Les essais ont donné jusqu'à présent 220 k. environ de traction pour 50 HP.

HENRI COANDA,

Ingenieur aéronautique, constructeur, inventeur, élève de l'École Supérieure des
Techniques, professeur, spécialiste de l'aérodynamique et constructeur
des Professeurs de Paris et de Liège.

