

**BULLETIN TECHNIQUE**  
**DES**



**AVIONS H.POTEZ**

**Janvier 1929**

**N° 1**



## Essais statiques de l'Avion Potez 25 A 2

Effectués sur un appareil de série prélevé sur les fabrications en cours.

Ces essais ont été effectués sous le contrôle des ingénieurs désignés par le Ministère de l'Air (Service Technique et Industriel de l'Aéronautique) conformément aux conditions techniques de 1923.

### Essai de la cellule sur le dessous des ailes.

Pour une vitesse maxima au sol de 210,5 km.h. le coefficient imposé était de 7,2.

L'essai a été exécuté de la manière suivante. La cellule était fixée sur le fuselage par des ferrures d'attache identiques à celles de l'appareil de vol : elle était munie de ses ailerons qui avaient été au préalable bloqués sur le longeron arrière du plan supérieur de la cellule. L'ensemble retourné prenait appui sur un bâti en bois par l'intermédiaire des longerons supérieurs du fuselage et du bâti-moteur. L'angle d'inclinaison de la corde de l'aile supérieure sur l'horizontale était de 9° 30' vers l'arrière.

Les charges appliquées sur la cellule furent les suivantes :

Coefficient de charge	Charge totale correspondante
2.....	3.300 kgs
4.....	6.600 kgs
5.....	8.250 kgs
6.....	9.900 kgs
7.....	11.550 kgs
8.....	13.200 kgs
9.....	14.850 kgs
10.....	16.500 kgs

L'essai a été reconnu satisfaisant pour la charge de 16.500 kgs correspondant au coefficient 10 et à un poids total d'appareil en ordre de vol de 2630 kgs.

### Essai du fuselage.

Le fuselage muni de ses empennages horizontaux était en ligne de vol, il était fixé sur un bâti

en bois par les points d'attache avant du train d'atterrissage et s'appuyait également sur le bâti par l'intermédiaire d'un fléau articulé au droit des deuxième et troisième cadres du fuselage. Le gouvernail de profondeur était muni de ses câbles de commande jusqu'au manche à balai qui avait été bloqué au préalable.

L'essai de torsion imposé consistait à créer un moment de torsion de 241 kilogrammètres en plaçant une charge de 241 kgs sur le côté droit des empennages horizontaux à un mètre de l'axe du fuselage. L'essai a été reconnu satisfaisant, cette charge ayant été maintenue pendant 5 minutes sans incident.

L'essai de flexion prévoyait l'application sur les empennages horizontaux d'une charge de 660 kgs. Cette charge a été maintenue pendant 10 minutes

sans incident, à la suite de quoi l'essai fut poussé avec succès jusqu'à l'application d'une charge de 1460 kilogrammes.

### **Essai du train d'atterrissage.**

Le train reposait sur le sol par ses deux roues garnies de pneumatiques. Les jambes du train étaient fixées par leurs ferrures supérieures à un bâti de madriers, disposé avec une légère inclinaison longitudinale, et dont l'autre extrémité reposait sur une bascule. Chaque charge unitaire, correspondant au poids total de l'avion, était réalisée par des gueuses en fonte. La charge 5 imposée a été maintenue pendant 10 minutes sans incident. Les difficultés de chargement des gueuses n'ont pas permis de dépasser la charge 7, qui a été tenue sans déformation, ni rupture d'aucun organe.

