

SPORTS CAMPING



REVUE PROFESSIONNELLE D'ARTICLES DE SPORTS

LIRE DANS CE NUMÉRO :

L'ALUMINIUM DANS

LES

ARTICLES DE SPORTS



FÉVRIER 1938 Prix: 3 fr.

SPORTS-CAMPING

REVUE PROFESSIONNELLE
D'ARTICLES DE SPORTS

(MENSUELLE)

PUBLIÉE PAR "CAMPING" (Fondée en 1923)

RÉDACTION - ADMINISTRATION - PUBLICITÉ

9, RUE RICHEPANSE - PARIS (8^e)

R. C. Seine 520-115
C. C. Postal 165.201

OPÉRA 89-02

SOMMAIRE

	Pages
L'Aluminium. — Origines, propriétés, avantages, caractéristiques mécaniques.	41
L'Aluminium dans les Articles de Sports :	
Les Embarcations à rames, à moteur, les canoes.....	43
Le Petit Matériel de cuisine.....	46
La Popote, par J. et R. Tourte.....	48
Le Matériel de pique-nique, les lits de camp.....	50
Les Armatures de sacs. — Les skis. — Les luges et traîneaux.....	52
Cannes, carres, fixations de skis. — Arcs* — Remorques cyclistes.....	54
Mâts et ouvertures de Tentes.....	56
Roulottes de Camping.....	58
Divers et Accessoires.....	59
Informations.....	61
Les Foires et Expositions.....	63
Du nouveau pour le Camping.....	67

L'ALUMINIUM

ET SES ALLIAGES A HAUTE RÉSISTANCE

DURALUMIN

DURALINOX

ALMASILIUM

grâce à leurs caractéristiques mécaniques élevées, à leur inaltérabilité et à leur facilité de mise en forme sont les métaux de plus en plus employés dans la fabrication des

ARTICLES DE SPORT ET DE CAMPING



POUR VOUS RENSEIGNER

sur les possibilités d'emploi et le travail de l'aluminium et de ses alliages

D E M A N D E Z

nos brochures de documentation gratuites qui vous seront envoyées sans engagement de votre part sur simple demande à

L'ALUMINIUM FRANÇAIS

PARIS-8^e - 23 bis, Rue de Balzac, 23 bis - PARIS-8^e

L'ALUMINIUM

ET LES ARTICLES DE SPORTS

EMBARCATIONS DE COURSES A RAMES ^{(1) (2)}

Les embarcations de courses et en particulier les skiffs sont généralement construits en contre-plaqué raidi par des arceaux en spruce.

Pour alléger au maximum, le contreplaqué est ramené à des épaisseurs telles, qu'un choc en course contre un corps flottant ou à l'arrivée contre un ponton suffit à trouser ou au moins à gercer la coque. M. Dubail a réalisé un skiff de 8 mètres pesant 15 kg. environ et qui possède une ligne élégante et des qualités nautiques sérieuses.

L'emploi d'alliages à caractéristiques de plus en plus élevées va d'ailleurs permettre d'arriver à des poids encore plus réduits, tout en conservant une résistance locale importante.

Des portants d'aviron en tube duralumin et pièces fondues, actuellement à l'étude, ramèneront à 1.500 grammes le poids de cet équipement.

Les dimensions moyennes sont pour le skiff : 8 mètres de longueur, 0 m. 29 d largeur, 0 m. 15 de profondeur et pèse en ordre de marche 14 kg.

Pour le quatre rameurs : 13 m. de long, 0 m. 50 de largeur, 0 m. 20 de profondeur et pèse en ordre de marche environ 60 kg. C'est dire ce que ces constructions sont étudiées et tirées à la quintessence.

Elles sont réalisées en tôles fines de 7/10 à 1 m/m d'épaisseur, les membrures intérieures sont en bois ou en métal et les pointes sont pontées soit en même métal, soit en toile vernie et forment ainsi des caissons étanches qui les rendent insubmersibles. Elles sont en outre très rigides, insensibles aux variations des agents atmosphériques et absolument étanches en n'importe quelle saison.

EMBARCATIONS DE COURSES A MOTEURS ⁽³⁾

Les embarcations de courses à moteurs subissent à grande allure des efforts violents dont l'effet peut être comparable à celui d'un choc local pouvant crever le fond ou détériorer les parois.



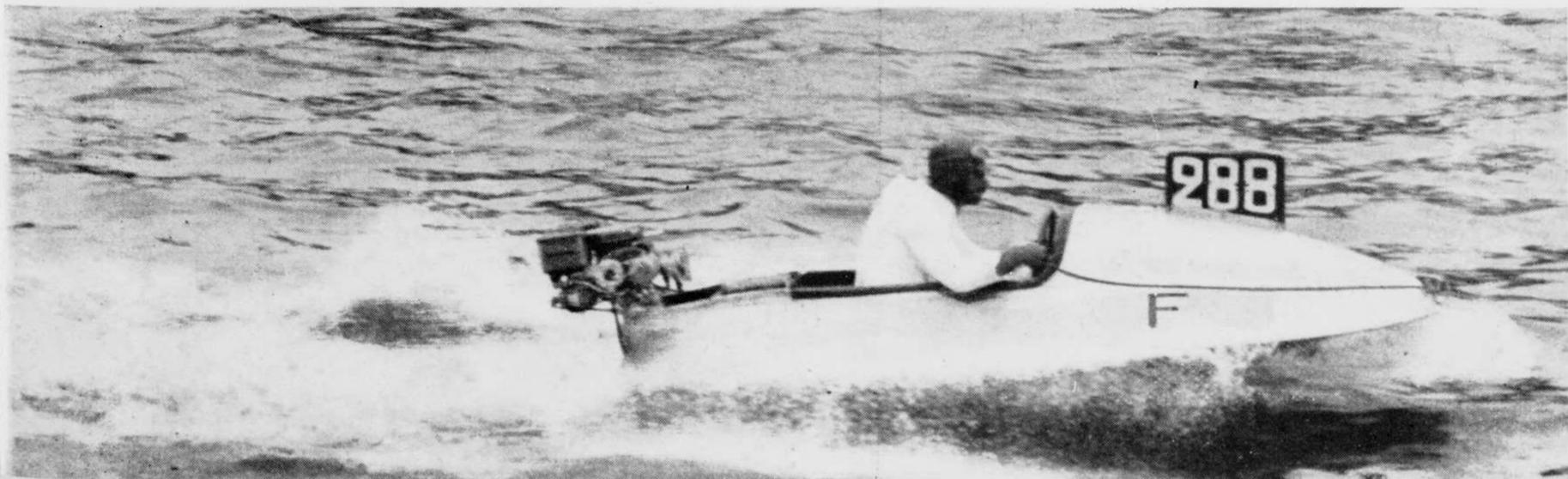
UNE MERVEILLE DE FINESSE : LE SKIFF

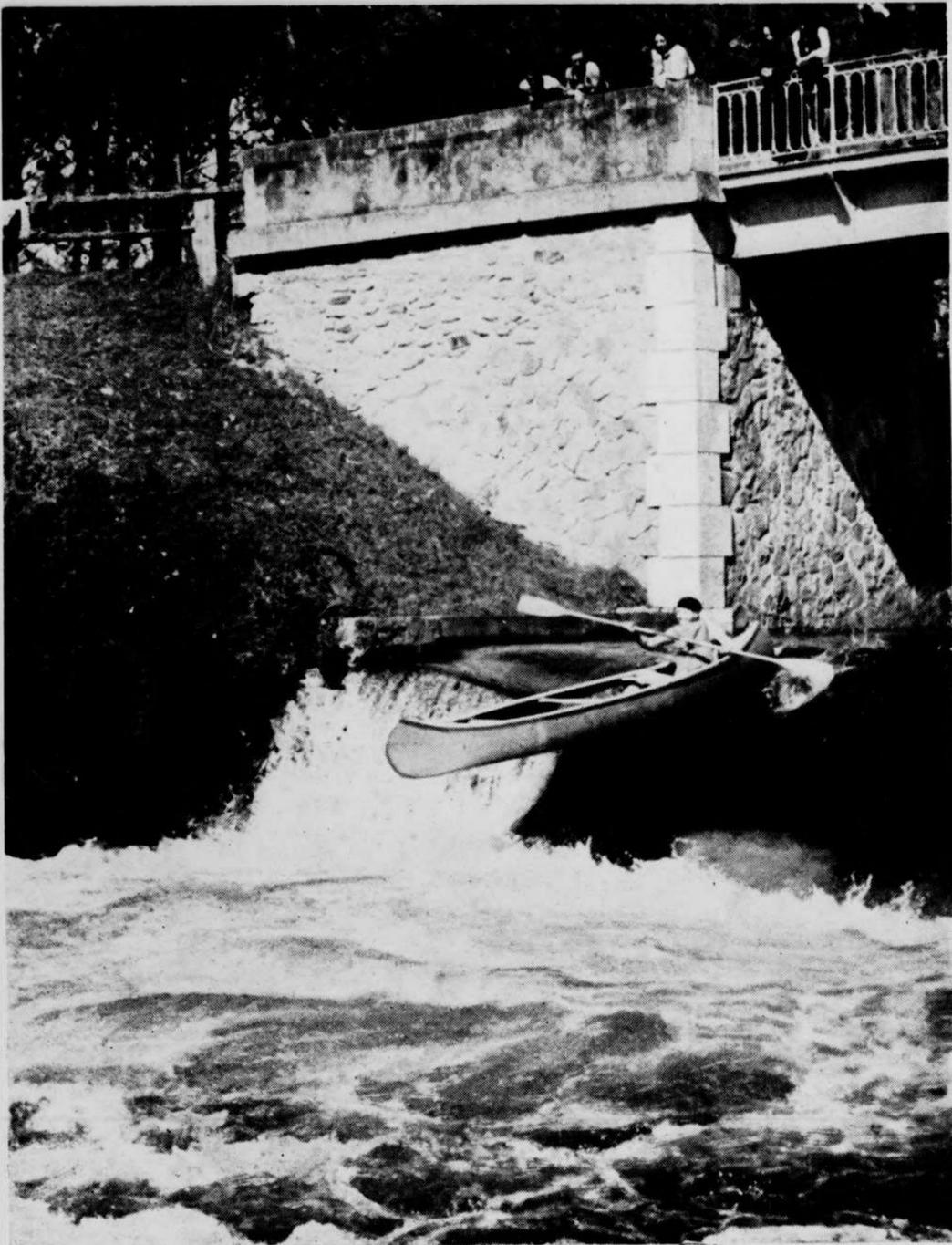
Il a été fait par M. Lecanu des embarcations en métal léger à haute résistance, qui pour un poids extrêmement réduit donne la plus grande robu-

(1) Nous donnons en bas de page les noms et adresses des constructeurs spécialisés.

(2) M. Dubail, 1, rue du Dépôt, Nogent-sur-Oise (Oise).

(3) M. Lecanu, 51, rue Raspail, Levallois (Seine).





M. Pasquet sautant un barrage sur canoë "Alu-bloc". — Plus de 40 canoëistes participaient à cette croisière en 1937, seul un canoë passa ce barrage. — Malgré une chute directe de près de 2 mètres sur des pierres aiguës, le canoë ne subit aucun dommage.

(Cl. A. Jousse).

tesse. Une coque de canot in-bord pour 4 personnes peut ne pas dépasser 80 kg. Des hors-bords n'ont pas dépassé 35 kg.

Il est actuellement à l'étude des embarcations de courses à fonds renforcés brevetés qui pourront subir sans inconvénient les plus grandes allures.

Toutes ces embarcations, qui en bois se révèlent d'un entretien et d'une réparation délicats, assurent un sérieux avantage aux alliages légers. L'entretien consiste à laver à grande eau et à sécher après emploi. En fin de saison, il est bon de revernir les endroits où la couche de protection a été abîmée.

Dans les rapides, la maniabilité et la stabilité des canoës en métal léger font merveille.

(Cl. A. Jousse).

CANOES MÉTALLIQUES ⁽¹⁾

L'évolution du canoë en France.

La fondation du Canoë Club de France remonte à plus de 30 ans, mais jusqu'à ces dernières années la pratique du canoë était peu développée en France du fait de la difficulté d'entretien et de garage des embarcations, on ne connaissait que les constructions "tout en bois" ou "entoilée".

Il y a cinq ans le kayak ou canot pliant en toile caoutchoutée a conquis un marché important mais avec les hausses considérables de la main-d'œuvre, le kayak comme le canoë bois devient d'une vente plus difficile.

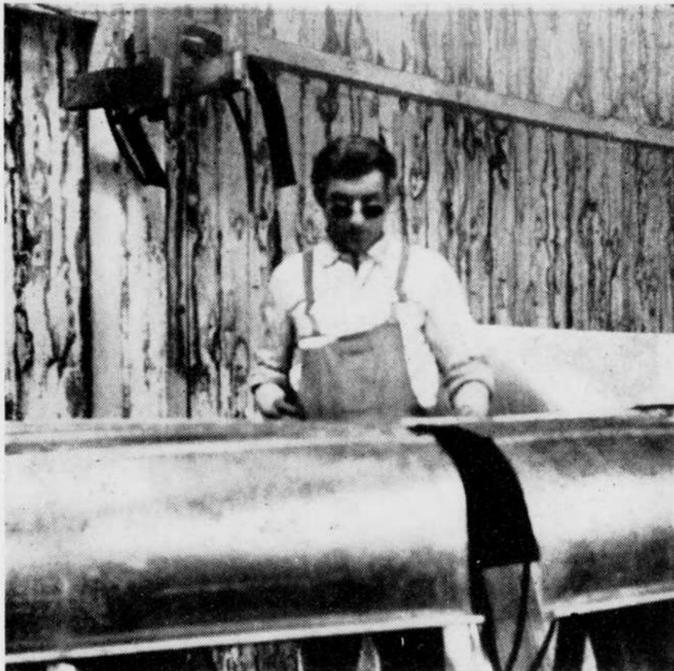
Il semble que l'avenir appartienne au canoë en métal et ceci pour plusieurs raisons :

1° Le canoë en métal est nettement moins cher en 1938 qu'un canoë bois ;

2° Sa résistance est supérieure, son entretien et sa réparation plus faciles ;

3° A mesure que se développera sa vente on pourra entreprendre la fabrication en séries de plus en plus importante et obtenir une réduction sensible des prix actuels ;





Un travail délicat nécessitant des soudeurs particulièrement habiles :
Les soudures des deux parties du canoe.

4° Enfin le stockage de ce matériel que ce soit chez le fabricant, le détaillant ou le particulier, ne présente aucun inconvénient, la chaleur ou le froid n'ayant aucune action risquant de compromettre l'étanchéité ou la solidité du matériel.

Les canoes en métal sont faits en tôles d'aluminium-manganèse de 125/100 à 150/100 d'épaisseur. Ils sont obtenus par soudure, la mise en forme de la coque se faisant par deux procédés brevetés. La charge de rupture du métal utilisé va de 12 à 16 kg. environ.

Tous détails concernant la fabrication et l'emploi ont été donnés dans une série d'articles parus dans la revue *Sports Campings* (2).

Les Etablissements Jounot Rimeur utilisent un revêtement en aluminium demi-dur fortement appliqué sur une carcasse en spruce et ensuite collé. L'ensemble de ces deux matériaux donne une grande souplesse et une grande solidité au matériel. Le poids des canoes entièrement aluminium varie, par exemple, pour un 4 m. 27 de 22 kg. à 25 kg., selon les épaisseurs de la tôle utilisée et la largeur du canoe.



La fabrication entièrement métallique est intéressante non seulement par ses qualités propres, mais encore pour la facilité de réparation et la stabilité du prix moyen du métal.

Il est actuellement procédé aux essais de fabrication de canoes en utilisant des alliages à caractéristiques encore plus élevées. En particulier le Duralinox H. 3, d'une soudure facile, a permis d'obtenir un canoe remarquablement résistant.

(1) **Canoe Alu-Bloc**, 107, r. de Charenton, Paris-12^e.

Le Canoe Métallique, 2, rue du Cygne, Paris.

Etablissements Jounot Rimeur, 8, av. Thiers, Melun (S.-et-M.).

(2) Fabrication du "Canoe Métallique" et "Alu-Bloc". — Voir les trois numéros de février, mars et avril 1937 de la Revue *Sports-Camping*.

2 Canoes ALU-BLOC dans les Landes.

(Cl. A. Jousse).

