

IL FAUT QUE L'AÉRO « DÉCOLLE » :

Le premier weekend de mars, avait lieu le 12ème salon des sports mécaniques d'Angers. 30 000 visiteurs sur 2 jours se sont promenés dans les allées d'un salon peu riche en stands ATTRACTIFS (F1, véhicules du Dakar, etc...). La morosité se fait sentir au niveau des sports mécaniques.

Le club Anjou exposait 2 « Mistral », et l'intérêt que porte le public à l'aéro est grandissant. Avec un support vidéo, l'évolution des appareils crée « l'effet surprise » qui amène beaucoup de questions de la part des non-initiés. Mais voilà, certaines questions sont embarrassantes, gênantes; quant aux réponses, elles sont floues et peu engageantes pour que le (futur) pilote monte dans un appareil :

- question : « où est ce que je peux en acheter ? »

- réponse : « Alors nous avons un constructeur français, autrement il faut être très (très) bricoleur ! »

Nous sentons déjà des réticences de la part de l'intéressé....

- question : « Est ce que je peux pratiquer partout ? »

- réponse : « oul...! Enfin, non, parce qu'il faut des autorisations et puis.....! »

Là, c'est la désillusion, le « client » n'est plus très intéressé, et il est dur dorénavant de le retenir.

« Merci, c'est très très intéressant, je vais continuer ma visite; Ciao Msiieur »

Ce cas est à répétition durant tout le weekend, avec l'amertume de faire partie d'un cercle très (trop) fermé.

Des solutions existent : l'ouverture de zones d'évolution libre; plusieurs constructeurs d'aéros avec assistance technique; une levée des restrictions contraignantes pour l'évolution en tourisme; le retour des plus jeunes en compétition.

Des solutions difficiles à mettre en oeuvre, concernant des législateurs, des industriels et artisans, et aussi des personnes motivées et unies pour que :

« l'aéro décolle »

Jean Christophe (Anjou)

Les aéroglisseurs, la Radio et la folle (suite)

Revenons à ma rencontre; en mai 1985 avait lieu précisément à cet endroit une rencontre d'aéroglisseurs à titre Européen. A grand renfort de persuasion, j'avais amené ma famille au grand complet, plus le fils d'un Ami aviateur en observateur.

Arrivant sur le site, je me suis mis à la disposition des organisateurs pour prêter main forte au déroulement des festivités. Le Président Vernier me confia la surveillance de l'entrée dans la rivière. Grâce au ciel, cette année là, nous avions reçu des équipements radio individuel.

Ces radios fonctionnaient parfaitement, mais avaient des batteries de trop faibles capacités pour tenir le temps imparti : il fallait se barder le ventre de batteries additionnelles pour tenir l'après midi.

Un drapeau rouge, un drapeau jaune, ma radio et ma musette à batterie bien en mains, je me rendis au point convenu pour empêcher le public d'envahir le site et signaler aux pilotes, l'éventuel incident de parcours. Habituellement, il y avait 2 commissaires à cet endroit névralgique, mais ce jour-là, les volontaires étaient rares et je me retrouvais seul. Je m'installais sur un petit promontoire de terre d'où je pouvais bien voir, la sortie des aéros du plan d'eau, leur parcours sur la plage puis leur arrivée en présentation pour entrer dans la rivière.

J'avais pour mission en outre de laisser passer le public entre les courses, pour qu'il puisse accéder à des points de vues différents. Ma famille m'avait suivi et derrière moi il y avait également un groupe d'Hommes et de Femmes visiblement encadré par un Monsieur qui semblait être chef du groupe. 14 heures moins 5 minutes, contrôle radio. J'entends s'égrener les différents points de surveillance et les réponses de confirmations.

- Allo ! Monsieur Canonne, m'entendez-vous ?

- Oui, je vous reçois Q.R.F. 5 fort et clair

Voilà, tout est O.K., le réseau fonctionne bien, la suite dans le n°4!!!.....Paul Canonne

la suite dans le n°4!!!.....Paul Canonne

Pour faire paraître une annonce, un article dans Potins d'aéros, c'est à l'adresse suivante : Manu Auger, 25, rue des Trois Pierres 69007 Lyon. Tel 78 61 08 84. Abonnement: pour 6 numéros : 60 Frs. Parution tous les 2 mois Petite annonce : Gratuit pour les abonnés, 50 Frs pour les non-abonnés. Chèque à l'ordre du club Rhône Alpes Motonautique

UN AÉROGLISSEUR EN CENTRAFRIQUE.

3 - JOUR DU SEIGNEUR OU DES PYGMÉES ?

Nous sommes dimanche, "jour du Seigneur ou des Pygmées ?" nous propose Robert Nous choisissons d'aller à la rencontre des Pygmées et embarquons avec armes et casse-croûte dans le 4x4 du directeur où a également pris place un ingénieur "expert bateaux". Ce dernier arrive tout droit de Brazzaville et devra valider la réception provisoire du "Congo".

Pour notre première sortie hors de la ville, nous découvrons que tous ses accès sont entièrement bouclés par de grosses chaînes (souvenirs moyenâgeux). Notre voiture stoppe devant la chaîne ; le chef de poste n'est toujours pas réveillé à 10h00 du matin, et c'est un gamin qui nous ouvre la porte du pays !!!

Après seulement 10 kilomètres, nous pilons devant un premier barrage de gendarmerie. Un jeune gendarme de belle tenue nous demande tous nos papiers puis entame le contrôle du véhicule : éclairage, feux-stops, clignotants, essuie-glaces et autres accessoires. Il nous annonce :

- "Faut aller voir le chef".

- "Pourquoi ?" répond Robert

- "Le lave-glacé ne marche pas".

- "Tu ne me l'avait pas demandé !"

Car pendant ce temps des épaves roulantes surchargées, à qui on ne demande rien, nous doublent ou nous croisent. Mais notre conducteur ne se laisse pas impressionner par le "cinéma" et ne veut rien entendre :

- "Plus jamais de bakchichi!" nous explique-t-il sobrement. C'est très moral mais c'est très long ! Enfin nous repartons.

Nous roulons à tombereau ouvert sur l'une des meilleurs routes asphaltées du pays, certainement la seule en excellent état car elle vient d'être refaite depuis peu. Notre conducteur, un oeil devant et un autre derrière pour nous raconter le pays, négocie virages et secteurs sans visibilité sans jamais ralentir ; on se croit en rallye.

Nous sommes accrochés à notre banquette et trempés de sueur ; ACKERMAN surnomme notre pilote "trompe la mort" ; le passager de droite, inconscient, philosophe, ou bien les deux, ne bronche pas.

Nous traversons de nombreux villages très propres constitués de maisonnettes en parpaings de couleurs claires, et d'étalages en bord de route chargés de manioc et de régime de banane (NB : les autres variétés de culture sont le millet, le maïs et le riz ; mais l'élevage est aussi une des principales activités économiques). Malgré mon désir de prendre quelques photos, Guy ACKERMAN souhaite qu'on ne prenne pas de retard !

La suite dans le n°4!!!.....Alcide Marrec

PETITES ANNONCES :

Recherche moteur ROTAX 503 pour petit club débutant pas très fortuné. Tel à Somme de Vents : 22 31 19 18 ou 22 30 00 22. Fax 22 60 81 74

Recherche infos sur péage autoroute avec remorque, tel Jean claude 78 83 62 71

Recherche articles pour n°4. Pas trop long, le journal reste petit et je m'excuse de ne pouvoir publier les grandes histoires en une seule fois !! ni le dessin de Mélanie reçu une fois la mise en page faite Sorry ! Envoyer vos articles avant le 22 juin pour les voir paraître début juillet. Manu

POTINS D'AÉROS NUMÉRO 3 LE JOURNAL DE L'AÉROGLISSEUR MAI 1996

Edité par le club Rhône Alpes Motonautique : 74, route du Mont Cindre. 69450 Saint Cyr au Mont d'Or. ☎ 78 83 62 71. Publication : JC. Delorme. Secrétariat, mise en page : E. Auger

Edito: Salut à tous !!

Le soleil arrive, les aéros sont prêts, ou presque ! Bientôt la première course. Voici le numéro 3 de « Potins d'aéros ». J'espère que son contenu vous satisfera : textes et dessins que vous nous envoyez. Aujourd'hui, 51 personnes se sont abonnées; génial ! Au fait, toi, tu as fait un article ? Jean Claude Delorme

Je l'inscris en quoi pour la course à Chalon ?



INFOS :

Reunion de la commission aéro le 15 juin 96 à Luçon.

Modification des statuts et règlement intérieur de la FFM : Un groupe de travail a été créé par la commission Aéroglisseurs pour travailler sur ce sujet. Il est constitué de MM Marrec, Deslandres, Vernier, Porot, Guelle et Godicheau. Le but de ce groupe est de proposer au Comité Directeur des statuts permettant à chaque discipline de la FFM d'être autonome les unes par rapport aux autres, tout en étant au sein d'une même fédération.

En 1995, 109 clubs ont réglé leur cotisation annuelle à la FFM Licences pilotes bateau : 157 Licences pilotes jet : 385 Licences pilotes aéroglisseurs : 46 Licences plaisances : 906

Permis E : Et oui, parlons encore permis; après le S. P. PP. le B et bien d'autres, voici le permis E. Tout le monde le connaît, il est nécessaire si : - Remorque de + 750 kgs - Ou poids du véhicule plus la remorque dépasse 3500 kg - Ou poids total en charge de l'attelage est supérieur au poids à vide de la voiture.

Je ne rentrerai pas plus dans les détails; voir auto-école la plus proche. Actuellement, on obtient ce permis par simple extension du B en passant une visite médicale. Ceci jusqu'au 1.07. A compter du 1er juillet 1996, nous suivrons les normes européennes, et il faudra repasser le code plus une épreuve pratique avec une remorque de 1000 kgs.

Jean Claude Delorme

RAID :

Pré-programme, pré-règlement, tout est prêt ! Les demandes d'autorisations sont parties, on croise les doigts... L'équipe d'intendance est désignée. Voici quelques infos sur les étapes prévues et si cela vous tente, contacter Jean Claude Delorme. 78 83 62 71

- 4 août : Viviers(07) : 26 km avec contrôle technique, essais, test de flotabilité, une écluse à passer. 5 août : Viviers - Viviers : une boucle de 72 km au sud avec passage de l'écluse de Bollène sur le Rhône mais surtout le vieux Rhône non navigable sauf en aéro ! 6 août : Viviers - Roches de Condrieu (38). 125 km, 5 barrages, 1 écluse. 7 août : Roches de Condrieu - Serrières de Brlord (01). 108 km avec la traversée de Lyon toujours très remarquée ! 8 août : Serrières - Serrières : Le campement ne bouge pas mais les pilotes feront 146 km! Dans une région de montagnes (savoie) que les anglais fidèles au raid demandent encore et encore !!! 9 août : serrières - Crèches sur Saône.(71) Demi - tour, le Rhône jusqu'à Lyon, retraversée de la ville au cas où Raymond Barre ne vous ait pas entendu passer le 7... et montée sur la Saône direction nord. 140 km. 10 août : Crèches sur Saône - St Jean de Losne (21). 143 km en direction de la ville d'arrivée, le plus grand port de la batellerie en France. Voilà le programme. Coté animations, repas etc... c'est top secret ! Pour faire ce raid, il faut aimer l'aventure , et un peu la mécanique. Lors du 6ème raid, Gérard Schenkl s'est beaucoup fait remarquer dans ce domaine, tous les soirs... Mais rien ne le décourage, il revient avec un appareil tout neuf ! Manu



LES COURSES :

Le championnat du monde 1997 à Luçon est prévu pour le dernier weekend d'août. Championnat d'Europe : La Hollande annule le projet de courses Allemagne : 20 et 21 juillet à Bamberg. France : 31 août et 1er septembre à Luçon.

Championnat de France :

Chalon : 22 et 23 juin 96 (Paris Est)

Bonnes : 27 et 28 juillet 96 (Anjou)

Luçon : 31 août et 1er septembre (Anjou)



Les FORCES EN PRESENCE du club ANJOU

aéroglistes:

F1 : **Eric Burgaud**

F1 : **Patrick Godicheau**

F2 : **Michel Richard**

F2 : **Joseph Dupont**

F2 : **Anne Christine Dupont**

FS : **Claude Gashet**

F3 : **Denis Ragot**

F3 : **Emmanuelle Dupont**

F3 : **Christian Godicheau**

FD : **Albert Drouin**

Jean Christophe- Anjou

LES CLUBS :

Heureuse nouvelle dans une période plutôt difficile:

un nouveau club vient de naître : **Somme de Vents.**

Nous leur souhaitons tous la bienvenue parmi nous

et devons surtout les aider dans leur construction

pour qu'ils soient le plus vite possible sur les circuits

ou au raid. Actuellement, ils cherchent un Rotax 503

(voir « petites annonces »). Si on pouvait leur

trouver un réducteur, cela leur ferait gagner du

temps. Amicalement,

Jean Claude D.

SOMME DE VENTS :

Un p'tit nouveau accroc de l'aéro !

Club de la région du vent du Nord, en baie de

Somme, nous sommes une quinzaine.

Moyenne d'âge 30 ans. La fleur de l'âge !

Pour l'instant, nous disposons de 2 appareils,

2 autres sont en construction... A Bientôt.

Le Président : JB. PLEE

Tel : 22 31 19 18 ou 22 30 00 22. Fax : 22 60 81 74

SOMME DE VENTS

Village d'entreprises

2 voie Nouvelle

80100 ABBEVILLE

DIVERS :

Histoire du bateau glissant sur l'eau de Mr Clément ADER (1841-1925)

Quelques dates:

1867 : Première expérimentation

1895 : Don du bateau au conservatoire des Arts & Métiers

1901 : Dépose du premier brevet

1904 : Amélioration du brevet

Le premier brevet du 26 novembre 1901 décrivait un bateau muni d'ailes et d'une queue articulées comme celles d'un oiseau (cf figure 1). L'idée de Mr Ader découlait de l'observation d'enfants jouant avec des pierres plates lancées sur la surface de l'eau.

Le bateau comportait un mécanisme pour déplier aile et queue et devait être équipé d'un moteur à deux vitesses. Il était également prévu des roulettes sous la coque plate pour déplacer l'appareil sur terre.

Le mode de fonctionnement était le suivant :

- Ailes repliées, c'était un bateau ordinaire.

- Pour glisser sur l'eau il fallait déplier les ailes, les incliner fortement et passer en petite vitesse. Sous l'impulsion le bateau sortait de l'eau, puis l'inclinaison des ailes et de la queue ainsi que l'augmentation de la vitesse de l'hélice permettait de faire voler le bateau au dessus de l'eau. En quelque sorte, c'était un avion volant au-dessus de l'eau.

Trois ans après, Mr Ader apporte une modification importante à son bateau glissant.

Il s'aperçoit au cours de ses essais qu'il y a un manque de pression sous l'aile et la queue du bateau. Il rajoute donc des canalisations d'air comprimé qu'il envoie sous les ailes (cf figure 2).

Cet air comprimé était fabriqué par une pompe, la pression nécessaire pour soulever le bateau était de 1/20 d'atmosphère. L'air ainsi amené sous l'aile formait un patin pneumatique sur lequel l'embarcation glissait lui permettant d'atteindre de grandes vitesses.

Avec l'adjonction de ce procédé par rapport au premier brevet, nous pouvons comparer l'invention de Mr ADER à nos aéroglistes et affirmer que Clément Ader est le premier inventeur d'un engin sur coussin d'air.

Pascal Lepicier

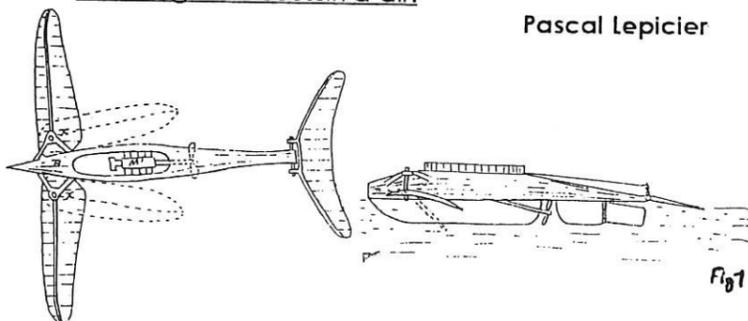


Fig 1

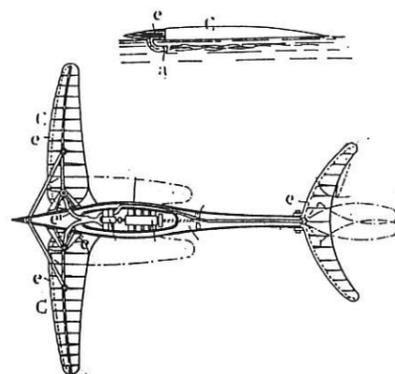


Fig 2

TECHNIQUE :

RECORD DE VITESSE.

- L'Aérogliste léger, comme tous les véhicules, verra sa forme et ses structures évoluer lorsque vous lui attribuerez des rôles précis: (Aéroglistes de course sur circuits, de Tourisme, de Transport, de vitesse sur Base, de Secours, etc...)

Aérog. de vitesse pure. (Projet).

-Peu d'entre nous se sont risqués à ce sport.

Hubert Magar fut le premier. - Bravo.

Pourquoi 3 coussins ? - En restant modeste, pour une vitesse de 200 km/h. plus une rafale possible de 50 km/h., la surface de coussin ne peut excéder 1,80 m² ou 1,70 x 1,06 m. Aucune stabilité.

Par contre, 2 coussins de 0,45 m² et 1 de 0,90 m² cela tient d'aplomb.

Pourquoi 2 coussins à l'avant & 1 à l'arrière et pas l'inverse ? - Pour ne pas basculer en virage et jouer le semi-remorque en porte-feuille.

Dimensionnement sommaire.

Longueur: 6 à 7 m.- démontable.

Largeur: 5,10 à 6 mètres.

Puissance installée:

Un mot. de 100 à 120 ch.

+ deux de 5 à 10 ch.

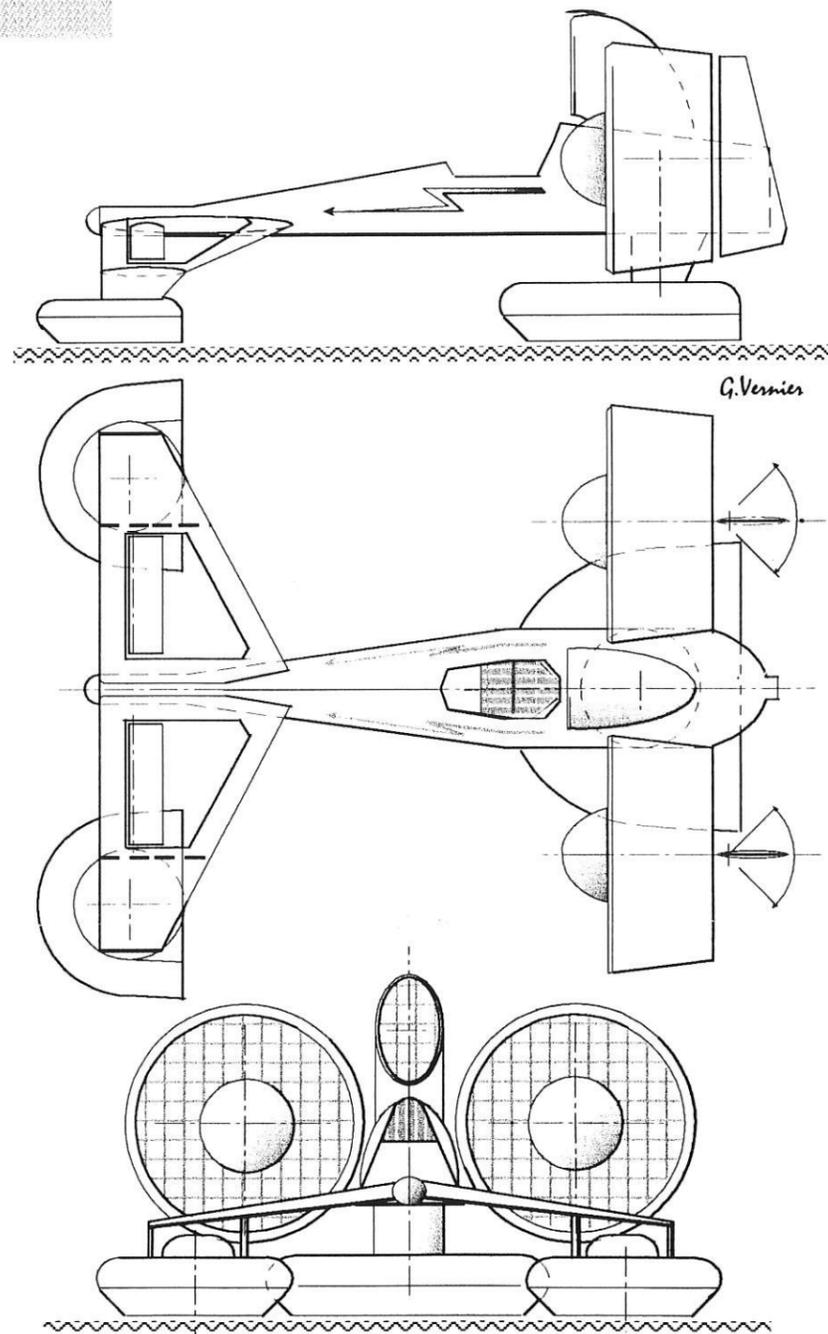
Ailerons combinés roulis & tangage.

Si l'affaire vous intéresse, nous pouvons continuer à en parler, sinon nous traiterons d'un autre sujet

G.VERNIER

SÉCURITÉ :

Si on regarde un pilote dans sa machine, on voit un casque qui dépasse, dans le casque, une tête et deux oreilles, derrière un ventilateur et un moteur qui hurlent à qui mieux-mieux. Ne cherchez pas plus loin, je voudrais vous parler du bruit. Nos machines ont ce défaut, je fais confiance à nos concepteurs pour y remédier...un jour! En attendant, protégez-les! Le stock de cellules auditives est donné à la naissance. Le bruit trop fort les allèrent et jamais, elles ne récupèrent complètement, la succession des traumatismes ne peut que faire baisser l'ouïe jusqu'à la surdité. Si vous voulez pouvoir jouir encore longtemps du doux ronronnement de vos chevaux vapeurs préférés, protégez vos oreilles chaque fois que vous êtes dans un milieu trop bruyant. Il existe plusieurs méthodes; dans Astérix, c'est surtout le persil qui a la faveur des romains; pour nous choisissons plutôt un casque



antibruit ou des bouchons d'oreilles standart ou sur mesure. Un aéro fait environ entre 100 et 110 Db au niveau du poste de pilotage, pour être tranquille, il ne faut pas que l'oreille reçoive plus de 86-90 Db. C'est ce que fait un aéro à 15 mètres. Si vous achetez une protection, vérifiez que l'atténuation sur les hautes fréquences, les plus nocives, est d'au moins 30 Db, je reconnais que j'ai un faible pour les bouchons moulés sur mesure avec un filtre atténuateur de 40 Db sur les fréquences hautes mais de 20 Db sur les fréquences de la conversation, là où les moteurs ne viennent pas se surajouter aux ventilateurs. Ils sont pratiques, faciles d'usage et d'entretien, permettent de parler à son voisin et peuvent être portés sous le casque. Ils ont un inconvénient à court terme, l'investissement de départ est entre 500 et 800 fr., qui est largement compensé par leur long usage.

Benoît Raynal