

1 - UN COUP POUR RIEN ?

Par une belle journée d'octobre 1995, je saute dans le RER qui conduit à l'aéroport de Roissy ; j'y retrouve notre grand constructeur national Guy ACKERMAN : destination Bangui, la capitale de la République Centrafricaine.

Il y a déjà de nombreuses semaines que notre ami m'a contacté pour me demander de l'accompagner, en tant que photographe, dans cette aventure. Il doit en effet livrer et réaligner les essais, sur le fleuve Oubangui, de sa dernière création, l'aéroglesseur long-range "Congo".

Aujourd'hui, c'est le départ. Après avoir franchi cinq contrôles consécutifs (le plan Vigipirate fonctionne bien !), nous embarquons sur le vol Air France 7014 à bord d'un Boeing 747-Combi. Le vol est excellent, et nous en savourons le grand confort et le service impeccable. Nous débarquons à Bangui après une courte escale à Libreville (Gabon).

A peine débarqués, nous récupérons rapidement nos deux valises, aidés s'il vous plaît de cinq porteurs, juste avant de retrouver Robert, le directeur du service qui vient de réceptionner l'aéroglesseur "Congo". Celui-ci est arrivé de France par bateau via le port de Douala au Cameroun puis à rejoint Bangui par camion quelques jours auparavant. Dans le 4X4 dernier modèle et climatisé à souhait du directeur, nous prenons une douche froide : l'aéro est arrivé en très mauvais état : sa turbine est arrachée de son support, la partie inférieure de son bord d'attaque est entièrement explosée et le berceau métallique en fer en U est tordu sur une grande partie. Manifestement, l'appareil a subi ces nombreux dégâts lors d'une chute occasionnée durant les transbordements.

M. ACKERMAN est furieux; on le serait à moins. Sur le coup, il envisage de repartir le jour même.

2 - LE MIRACLE DU "SORCIER BLANC" :

Arrivés dans notre chambre de l'hôtel du Centre, notre moral est à zéro. Cependant, après un bon pastis et un repas réconfortant, nous décidons avec philosophie de ne rien projeter avant le lendemain.

Le lendemain, le soleil brille et le moral remonte. Nous faisons connaissance avec Loïc un breton à 100% qui est le responsable technique de la base. Nous embarquons dans son véhicule pour nous rendre à la base nautique située au sud de la ville. Cette dernière, que nous traversons avec difficulté, semble envahie de bidonvilles et par une foule qui déambule en rangs serrés dans les marchés locaux et sur la route principale. La conduite d'une voiture, dans ces conditions, se relève un sport dangereux.

Soudain, nous découvrons notre première "porte automatique africaine" (ouverte au bon moment par un préposé) et nous pénétrons avec étonnement dans un havre de tranquillité. La base est très belle, couverte d'espaces verts et de palmiers ; de grandes péniches habitables sont amarrées le long d'un quai et l'on devine plus loin la cale sèche où ces dernières sont remises en état. Elle est aussi très bien aménagée nous découvrons des ateliers de tôlerie, de mécanique et de menuiserie avec un personnel qui semble qualifié.

Nous gagnons rapidement le hangar qui abrite les éléments du "Congo" pour réaligner une évaluation des dégâts. Le sombre tableau brossé la veille n'est malheureusement pas un mauvais rêve : l'engin est très mal en point !!!!

Mais Guy ACKERMAN a retrouvé son moral et accepte le défi que lui lance son appareil brisé. Tel un chirurgien, en trois jours, il démonte son aéro, découpe, retravaille de la résine ("on trouve tout en Afrique, mais il faut le temps"), répare avec toute l'astuce dont il est coutumier, utilisant les moyens de fortune qu'il a perfectionnés durant toutes ses participations au plus haut niveau des compétitions aéros internationales; enfin, ACKERMAN remonte l'appareil qui est maintenant flambant neuf ; le "Congo" a retrouvé sa fière allure !

Les nouvelles vont vites dans ce pays grâce à "radio tam-tam"; ACKERMAN est désormais le "sorcier blanc" et une célébrité !!! Cependant, il reste inquiet des conséquences des avaries sur les performances de son appareil, car les réparations ont obligatoirement détériorées celles-ci.....

La suite dans le N°3 !!

Alcide MARREC

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

Edito : Bonjour ! Tout d'abord merci à tous ceux qui ont pris un abonnement. J'espère que vous serez satisfait de ce 2ème N°. Merci à ceux qui se sont nommés correspondants de leur club. Merci aussi à ceux qui ont spontanément envoyé des articles. Tant pis pour ceux qui n'ont rien compris. Maintenant tous ensemble, parlons du Potins d'aéros autour de nous pour obtenir des abonnements et surtout, n'oubliez pas que nous avons besoin d'articles !!!!!!!!!!!!!

Jean Claude Delorme

INFOS :

➤ **AERO-LOIRE :** Stéphane Delprat étant le responsable pièces détachées, approvisionnement de fournitures diverses pour AERO-LOIRE se met à la disposition de l'ensemble des adeptes de l'aéro pour des conseils techniques et adresses en tout genre. STEPHANE DELPRAT . AUTO TRACT . Chemin du Coudray. 95400 Villiers-le-Bel.

☎ professionnel : 39 90 87 74

☎ domicile : 39 90 28 74 de 20h à 23h.

➤ Pour tous ceux qui sont « branchés » INTERNET :

Depuis début Décembre, un site WEB est ouvert en Australie. (www2.hunterlink.net.au/~ddmcr).

Il a été classé meilleur site en Australie, c'est le seul au monde pour l'instant!! Ce site non commercial parle de tout l'aéroglesseur. Depuis sa mise en route, il est constamment enrichi d'informations de passionnés d'aéroglesseurs du monde entier. (Tous les continents sont représentés).

C'est une véritable mine d'info et de contact. Ce site est maintenu par :

Mark Roberston

(ddmcr@hunterlink.net.au)

Pascal Lepicier ☎ 46 74 59 57

pascall@altern.com

Pascal Lepicier

RAID :

Le 7ème se prépare : 800 km, 8 départements traversés, quelques écluses dont la plus haute d'Europe. le programme est presque prêt, reste à obtenir les autorisations. Il va être raide, le raid. Mais ambiance et réconfort assuré sous le chapiteau.... manu

LES COURSES :

➤ **Championnat du monde 97 :** la candidature de la ville de LUCON a été acceptée.

Championnat de France 96 :

Bonnes : Modification : la course aura lieu les 27 et 28 juillet 96 et non les 3 et 4 août.

Verneuil : en pour-parler pour sept/oct. ??

Championnat d'Europe 96 : les deux manches prévues en mai ne sont pas confirmées...

Championnat d'Europe et du Monde 95 : il devrait être attribuée une somme totale de 12000 Frcs; un versement est prévu de 375 frcs par pilote du championnat d'Europe et de 750 frcs par pilote du championnat du Monde. Les versements seront adressés aux présidents de Club concernés. Joindre J.P.Godicheau pour + détails.

Stéphane Delprat a vendu son aéro Tornado. Il a racheté la coque de Pierre Branchu, le BBV de Bill Baker. A l'avant, une hélice de 600 avec un Hirth 36 cv. Pour la propulsion, turbine de 900 avec un 582 Rotax de 65 cv. Stéphane va courir en F1 pour 1996. Bonne course !

"PROF Glisseur" Par Mélanie BRANCHU



PETITES ANNONCES :

➤ **Vends TORNADO MOD 95**

Rouge. Moteur ROTAX 503 BICARBU (10H00). Appareil révisé prêt saison 96. Monté avec jupes biconiques. (Possibilité jupe soufflée). Prix : 16 000 Frcs. Contacter Stéphane Delprat.

☎ travail : 39 90 87 74

☎ domicile : 39 90 28 74 de

20h à 23 h.

➤ **Vends moteur YAMAHA**

1000 FZR.120 CV. 20 soupapes. 13000 tours/mn. Poids: 80kgs. Prêt à monter sans transformation. Démareur. Alternateur.

☎ André Bordenave

56 38 82 22

➤ **Vends Rotax 462, carbu**

échappement. Excellent état.

8000 Frcs

J.C.Delorme

☎ 78 83 62 71

➤ **Faites confectionner vos**

jupes. Coupes + façon. Délais rapides; Contacter Nadine Branchu (Moumoune)

☎ 48 76 00 33

fax : 48 76 11 49

➤ **Recherche pour le Club**

Aéro du Val de Meiz, moteur d'occasion ROTAX 503 avec réducteur, mono ou bi-carbu. Contacter Alain Lallier. ☎ 87 77 82 03

ABONNEMENT : Pour 6 numéros: 60 Frcs. Parution tous les 2 mois
PETITE ANNONCE : Gratuit pour les abonnés. 50 Frcs pour les non-abonnés
PUBLICITE : 1/8ème de page : 50 Frcs
à l'adresse suivante : Manu Auger. 25, rue des Trois Pierres. 69007 Lyon
chèque à l'ordre du club Rhône Alpes Motonautique

Remerciements : A tous, pour l'intérêt que vous avez tout de suite porté à « Potins », pour les petits mots d'encouragement, les supers conseils, les critiques (faut pas hésiter, ça aide !).

A ceux qui j'espère ne seront pas vexés de ne pas trouver leur article dans ce numéro mais je ne vous oublie pas. J'ai réduit, coupé, collé, et malgré tout, ça passe pas. Mais que surtout, les autres ne croient pas que j'ai trop d'articles en stock... NON, NON.

A Isabelle et P'tit Larousse pour la correction. Mais soyez indulgent, j'ai égaré mes lunettes.
A ma pote Mélanie, pour son bô dessin. Manu

LES CLUBS :

AERO-LOIRE hiberne durant cette

saison, mais nous vous invitons tous

au salon de l'aviation légère qui se déroulera du 18 au 30 mars 1996 au centre commercial de VELIZY (600.000 personnes attendues) : un aéro sera exposé. Un bon moyen de faire connaître notre sport. Pascal Lepicier **AER** 

« POTINS d'ANJOU »

-a-Dans la série « coucou, nous revoilà », Yves Flamant revenu de la corne de l'Afrique, et le retour possible de Noël Jammes sur les circuits sur un Mistral dont la coque est déjà construite.

-a-Coté section Nantes, sortie de 4 nouveaux Neptune redessinés par Joseph Dupont; nouveau nom de baptême : Neptune 400.

-a-Participation pour la 11ème année consécutive au salon des sports mécaniques, qui aura lieu les 2 et 3 mars à Anger . Rendez-vous annuel incontournable qui permet au club d'obtenir des contacts pour démonstrations ou compétitions d'une part, et d'autre part, de faire découvrir au public notre sport passion.

Jean Christophe. Anjou

SORTIES :

Alerte à Malibu : Pamela Anderson ou une copine(?) est sortie en **aérogliasseur** le 7 janvier 96 à 18h30 sur TF1 !!!!! Feuilleton à suivre ??????????

PARTICIPATION AU TELETHON

Le samedi 9 décembre, le Club d'Anjou a participé pour la 2ème fois à la journée du Téléthon. La matinée fut consacrée à une descente de 15 à 20 kms sur la rivière « Mayenne », avec 3 passages de dévidoirs de barrage (le pied!!!). Une escale était prévue dans un village, où une école primaire, ainsi que Monsieur le Maire furent ravis de cette visite étonnante. Une bonne tasse de café offerte spontanément (il ne faisait pas chaud, pas chaud !) clôtura cette étape, et c'est le départ sous les applaudissements. L'après midi se déroulait sur le très beau champ de courses du Lion D'Angers, où parmi de nombreuses démonstrations sportives et musicales, les aéros du Club étaient l'attraction principale. la vitesse des engins fut élevée et obligea Patrick Godicheau à 1 figure imposée par la loi de la nature: 1 tonneau barriqué, mesdames et messieurs bonsoir!!! dixit feu Léon !) heureusement sans gravité. Une journée bien remplie et dans la bonne humeur, au service de la lutte contre les maladies génétiques.

Jean Christophe. Anjou.



DIVERS :

SUGGESTION DU VAL DE METZ :

Il serait intéressant de réaliser une bourse de pièces détachées d'occasion; cela permettrait de débarrasser caves et greniers des pièces d'aéros qui les encombrant. Cela ferait des heureux parmi les jeunes ayant peu de moyens et permettrait d'arranger certains. Nous proposons que cette bourse se tienne le dimanche matin vers 9h/10h, et ceci à chaque rencontre de championnat. (En ce qui concerne le Club A.V.M, nous sommes prêts à commencer dès la première course à exposer nos « reliques ») et c'est tout le monde suive....

Alain Lallier



PROJET DU CLUB AERO-LOIRE :

Construction d'un nouvel aérogliasseur :

« LE ZEPHIR »

OBJECTIFS : simplicité, légèreté, économie à long terme, fiabilité.

UTILISATION : Raids, promenades, stages d'initiation et de pilotage, démonstrations

CONCEPTION : Le moins de pièces possibles : - Coque polyester en un seul élément

- Jupe soufflée
- Flottaison maximale
- Un seul aileron directionnel
- Pas de redresseurs
- Un seul réservoir
- Hélice d'un diamètre minimum de 900
- Poids à vide maximal 90 kgs
- Charge utile : deux personnes sur terrain favorable
- Vitesse maximale sur terrain favorable : 50km/h avec une personne
- Un seul moule pour la coque
- Un seul moule pour la virole
- moteur : choix d'un 4-temps (actuellement à l'étude) fiabilité, bruit limité, facilité de mise au point, consommation réduite.

CALENDRIER PREVISIONNEL :

(Coût du projet: de 25 à 30 000 Francs)

- Choix définitif du moteur pour Avril 96
- Etude, fabrication du prototype pour Octobre 96
- Essais, modifications jusqu'en janvier 97
- Finition de la préforme en Février 97
- Fabrication du moule
- Premier appareil en Mai 97

Stéphane Delprat.

APPEL à tous les membres des Clubs pour proposer des solutions techniques (croquis, schémas, documentation, adresses, etc...)

Contact : Stéphane Delprat. Chemin du Coudray. 95400 VILLIERS le BEL

☎ prof : (1) 39 90 87 74 maison : (1) 39 90 28 74

TECHNIQUE :

Bruit. - Fig.1 - Malgré l'installation d'un silencieux, l'échappement d'un moteur à 2 temps reste souvent trop bruyant.

Fig.2 - Pourquoi ne pas installer la sortie d'échappement, en dépression, dans le jet d'hélice ? - La paroi de la tuyère fera un premier écran et l'air de propulsion un deuxième.

Réglage. - Ajoutez ou bouchez des trous d'évacuation suivant les réactions du moteur.

Référence: vitesse de rotation moteur à P.max. à l'air libre.

Danger: Défense d'installer ce dispositif sur une sustentation. ⚠



Fig.1 - Pot accordé + silencieux.

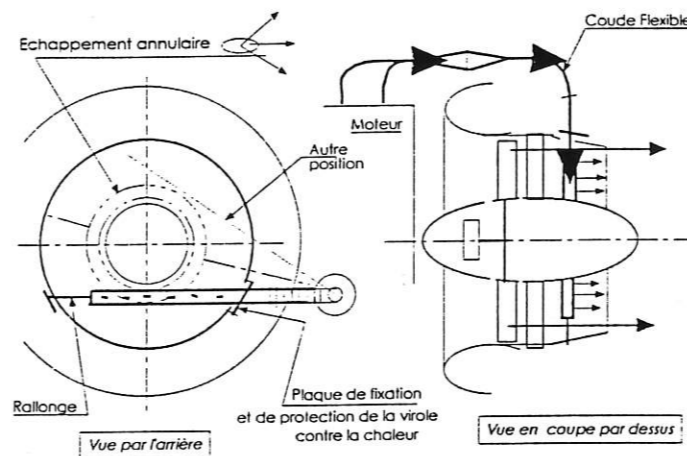


Fig.2 - Echappement dans la tuyère de Propulsion.

SÉCURITÉ :

Une nouvelle rubrique grâce à Benoit qui a posé son stétho et pris sa plume ! merci !!!

Il faut bien reconnaître que depuis que nous nous promenons avec nos machines sur cette bonne vieille terre, nous n'avons eu que peu de gros accidents. Depuis quelques années, les machines deviennent plus puissantes; plus fiables, ce qui paradoxalement majore les risques pour les pilotes. L'idéal est que la sécurité ne soit pas un ajout après la construction mais une volonté première qui, étant mise en oeuvre avec la recherche technique, permette d'obtenir un résultat efficace, esthétique et sûr. Je voudrais pour commencer, vous parler de la grille. La protection du pilote est quasiment toujours assurée par les

grilles que j'ai vues sur le terrain. Celle des spectateurs est parfois illusoire. A Châlon , une pale de 5Z presque complète a volé à plus de 15 mètres de la piste. Elle est tombée aux pieds d'un spectateur. A priori, elle était sortie entre la grille et le bulbe. C'est sur cette fente que je voudrai attirer votre attention. Il serait bien d'avoir une fixation tous les 25 cm avec un espace ne dépassant pas 10 mm entre bulbe et grille pour contenir tous les morceaux et surtout les plus gros donc les plus dangereux. Cela m'évitera d'avoir à réparer un de nos fans, ma machine me suffit.

Benoit Raynal

COURRIER :

✉ ✉ ✉ ✉ ✉ ✉ ✉ ✉ ✉ ✉ ✉ ✉ ✉ ✉ ✉ ✉
Les aéroglisateurs, la Radio et la folle

Le fait, d'avoir une activité en dehors de son travail est non seulement salutaire pour l'esprit, mais également permet d'agrandir sa connaissance des hommes. L'acteur d'un sport est important par le spectacle qu'il crée. Mais il convient aussi d'y associer les supporters et sympathisants qui forment un groupe, amalgamé autour de l'activité. Le groupe ainsi formé est souvent hétérogène et de fait riche, par la disparité des origines. Un chirurgien, partageant sa passion avec un peintre en bâtiment, un chef d'entreprise avec un apprenti mécanicien, etc...etc... En participant aux manifestations, on a le privilège de rencontrer beaucoup de personnages parfois insolites, mais toujours intéressants.

La rencontre qui m'a le plus surpris est sans nul doute l'histoire qui suit.

Les aéroglisateurs légers devenant de plus en plus nombreux, des confrontations étaient organisées, partout en Europe. Non seulement à titre National, mais également à titre International. Les courses ainsi organisées gagnaient en qualité, par les échanges fructueux entre les « Ethnies », non seulement sur le savoir-faire technique, mais aussi sur la manière de piloter ces drôles de machine.

Une de ces manifestations avait lieu à partir des années 1980 à la Chapelle d'Angillon dans le Cher. Les courses se déroulaient sur un magnifique plan d'eau jouxtant le château de Béthune, propriété du Comte d'Ogny qui avait la bonne idée d'accueillir ces enrégés du vol à très basse altitude. J'aimais particulièrement ce site qui était la Mecque des aéroglisateurs, l'ambiance y était inégalable. Chaque année passée nous avait fait voir l'évolution des machines. Au début, il y en avait de toutes sortes, des grosses, voir de très grosses aussi très hétéroclites; chacun cherchait la formule idéale suivant son concept personnel: puis, petit à petit, une sorte de sélection naturelle à la Darwin est intervenue. C'est la formule type cyclone qui est sortie vainqueur de toutes les catégories. Petits, légers, simples, équipés de moteur 2 temps provenant d'ULM, munis de jupes segmentées permettant le passage d'obstacles hauts de 20 centimètres. Les machines sont devenues des petites bombes planantes. Plus question de s'improviser pilote. Il a fallu modifier les règlements pour empêcher les débutants cafouilleux de se mêler aux trajectoires fulgurantes des Moustachus.

Toute cette évolution s'est effectuée sous nos yeux par cette fenêtre de la Chapelle d'Angillon. N'étant pas compétiteur moi-même par esprit, mais très attiré par la technique, je trouvais beaucoup d'attrait à ces années là. Il y avait beaucoup de diversité à comparer.....

La suite dans le N°3 !!

Paul CANONNE

POUR TOUTES CORRESPONDANCES:

Pour faire paraître une annonce - un article, dans Potins d'aéros, l'envoyer à Manu Auger, 25, rue des Trois Pierres.69007 Lyon ☎ 78 61 08 84