

## COURRIER



De retour à l'hôtel, nous sommes heureux ! L'indispensable certificat de réception provisoire de l'expert est dans notre poche, signé ! Comme sont loin nos premières déconvenues de notre arrivée !

Nous décidons de fêter notre premier succès à quelques pas de l'hôtel, au club TROPICANA, place de la République. Assaillis dès notre sortie de l'hôtel par une horde de gamins-mendiants, nous évitons de céder à notre bon cœur pour ne pas multiplier par dix les assaillants !!!

Au TROPICANA règne CRISTELLE, une très belle jeune femme de 25 ans ! Ce club-restaurant est un endroit charmant, chaleureux et nous sympathisons très rapidement avec la maîtresse de maison qui veille particulièrement à notre service. Un certain nombre de jeunes militaires Français dînent un peu bruyamment auprès de nous, se défoulant de leurs longues randonnées en brousse (NB : il y a environ 2500 militaires français basés à Bangui).

Le repas de poisson est excellent, un délicieux "capitaine" (un poisson assez gros, jusqu'à quelques dizaines de kilogrammes, n'ayant pas de dents mais des genres de râpes, assez commun dans toute l'Afrique) !

Le lendemain, retour à la base très tôt, il nous faut maintenant faire vite ; il nous reste deux jours pour des essais complets sur le fleuve et le lâcher du pilote le plus apte, le responsable technique. Grand moment de vérité ! ACKERMAN se hamache et prépare sa première sortie de façon minutieuse et méthodique.

Radio "tam-tam" a bien fonctionné ; toute la foule est là, plus un seul ouvrier au boulot. Le photographe, qui prend son rôle au sérieux, recherche les meilleurs sites pour les futures prises de vues, avec cependant une petite boule au creux de l'estomac. "Gaz à fond", d'un promontoire de slipway, l'appareil décolle lentement, avance en douceur puis accélère franchement. La transition entre les deux éléments est parfaite, l'attaque de l'eau magistrale ; l'aéro prend rapidement de la vitesse, l'assiette semble bonne, peut-être un peu cabrée. La foule exhulte et le photographe mitraille.

Que dire de ces nombreux essais de la journée sinon qu'ils furent concluants. Nous avons bien éprouvé quelques difficultés à prendre notre vitesse départ arrêté sur l'eau, en pleine charge, mais cela tenait plus à la perte de performances (turbine ovalisée, plus hélice rognée) qu'à la conception de l'appareil. Pour clore cette belle journée, nous partons, ACKERMAN et moi, pour la dernière ballade de plaisir.

C'est un vrai régal, à deux, entre purs de l'aéroglesseur, nous savourons pleinement cet instant de bonheur. L'aéro est remarquable de stabilité, le moteur ronronne, les hectomètres défilent, la vitesse nous pique le visage. Par casque radio, nous échangeons nos impressions, nous remontons le courant en direction de la ville avec pour consignes de ne pas aller trop loin : "il ne faut pas trop montrer l'aéroglesseur" ("tu parles !!! tout le monde est au parfum !!!) La rive de gauche, au propre et au figuré, est noir de monde. Sur la droite nous longeons une grande île avec ses villages de pêcheurs ; beaucoup de roseaux ; c'est magnifique. Je prends quelques photos. Nous contourons l'île et descendons maintenant le courant, à pleine vitesse ; le bateau d'assistance avec ses nombreux chevaux est largué.

Nous doublons quelques pêcheurs absolument ahuris dans leurs pirogues.

Le soleil descend sur l'horizon, la nuit tombe très vite en Afrique ; il nous faut, à regret, rentrer au port. Mais pour nous, quelle magnifique journée !!! Le lendemain, ACKERMAN, en excellent instructeur, lâche le nouveau pilote aéroglesseur sur le "Congo". Il s'est très vite adapté. Un breton, quelque soit l'engin, n'est jamais manchot sur la flotte ! Son sourire rayonne et ses propos montrent que sera certainement un très bon propagandiste pour la cause aéro. C'est important, car en Afrique, à terme, tout se sait !

Loïc nous sert de guide pour une visite de la ville qui est assez belle. Le premier jour, nous n'avions vu que le mauvais côté. Vers le haut, du côté des collines, se trouvent de très beaux édifices publics réalisés par des architectes, sans contraintes, et financés par différents pays (France, USA, Chine, Corée, ex-URSS), c'était l'époque de BOKASSA.

En remontant l'Oubangui, vers les rapides, on peut voir des résidences superbes, celle de l'ambassadeur de France n'étant pas la plus laide. Nous sommes dans le quartier résidentiel.

Nous terminons par le village artisanal où l'on trouve tous les souvenirs africains possibles, c'est très folklorique. Les autorités actuelles voudraient promouvoir le tourisme en Centrafrique par charter et visites des réserves. Il y en a de très belles au nord du pays, malheureusement il reste très peu d'animaux, plus un seul rhinocéros (payé 150 000 francs pièce par les asiatiques pour les propriétés aphrodisiaques de sa corne). Quant aux autres, en régression importante par une chasse continuelle pratiquée par des contrebandiers, pour leur viande, afin de nourrir les armées re belles du sud Soudan (attention de ne pas les rencontrer, c'est dangereux !!!)

Dernier jour, nous bouclons nos valises, quittons à regret un hôtel où nous avons passé un excellent séjour ; le cireur de chaussures nous regrette encore plus ; à 1000 francs CFA la paire, il pleure sur ses royaux pourboires, mais quel éclat!!!!

Madame Da nous a invité chez elle pour un dernier repas avant notre départ. Elle habite en ville avec ses filles durant la période scolaire ; sa maison avec un grand jardin, donne directement sur le fleuve. Elle nous a vu passer en aéroglesseur en pleine vitesse, elle en parle avec excitation et rêve de prendre place dans un aéroglesseur (ainsi naissent certaines passions !!!)

Le cuisinier nous a préparé un très bon repas (sans scarabées) ; l'ambiance est calme et détendue, nous apprécions ce moment de détente car, jusqu'à présent, nous n'avons guère eu le temps de souffler.

Vient vite le temps de adieux, "nous reviendrons bientôt, c'est juré !!!"

Retour sur Paris, vol AF 7015 via Libreville.

- "Dis Patron, c'est loin Paris ?"

- "Tais toi et dors"

Avec ACKERMAN, l'aventure sera toujours l'aventure !!!

Alcide MARREC

PARIS - Janvier 1996

## PETITES ANNONCES

Cause maladie, Dan vend Aéro NEPTUNE. Turbine 1000. Moteur 470. Refroidissement liquide. Jeu de jupes neuf avec change. Coque excellente état. Couleur mauve. Prix 30000 Francs. S'adresser à Stéphane au 01 39 90 87 74 ou 39 90 28 74.

A vendre Rotax 462, origine ULM super entretenu. Révisé. Prix 6000 Frcs. tel journal.

## PUB :



Moteurs et Pièces détachées à

**SWM**

EUROPA

Zone Aéroportuaire Loudes-Le Puy  
Chaspuzac- 43320 LOUDES  
Tél. 71.08.03.08 Fax: 71.08.03.00

# POTINS D'AEROS NUMÉRO 6

LE JOURNAL DE L'AÉROGLISSEUR

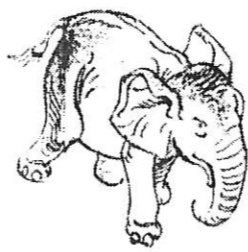
NOVEMBRE 1996

Edité par le club Rhône Alpes Moto nautique Sport Loisirs : 74 route du Mont Cindre 69450 St Cyr  
☎ 04 78 83 62 71 publication Jc Delorme Secrétariat, mise en page E. Auger  
CCP 1056983T Lyon

**E**dito : Toutes nos excuses pour le retard du journal. Nous n'avons pas la réponse à la question, le journal peut-il continuer ? Eh, finalement oui, certains abonnés demandent une suite. Pour renouveler votre abonnement, envoyer un chèque de 60 francs. Rendez-vous début janvier.

Jean Claude Delorme

## RAID :



### Amis raiders,

Un petit point sur la Réunion Post 7<sup>ème</sup> Raid programmée les 8 & 9 février 1997.

Le Journal du 7<sup>ème</sup> Raid (qui ne sera malheureusement pas prêt pour début décembre) vous y sera présenté.

Elle sera l'occasion de tirer un bilan sur l'année 1996 et de se plonger dans les préparatifs du 8<sup>ème</sup> Raid avec entrain et dynamisme.

Cette réunion, où nous vous attendons nombreux, aura lieu en Picardie pour permettre aux raiders britanniques de pouvoir aisément, se joindre à nous.

Dores & déjà vous pouvez encourager notre G.O. pour l'occasion, Sabine Bellette, en lui faisant part de votre intérêt pour ce Post-Raid made in Picardy.

**A bientôt & Bon Zeph !**

## LES COURSES :

De Jean Pierre Godicheau : Un article de presse paru dans Vendée Matin le 2.09.96 Et le classement général championnat d'Europe.

## Aéroglesseur

### CHAMPIONNATS D'EUROPE

## Belle épreuve à Luçon



**LUÇON.** La dernière manche des championnats d'Europe d'aéroglesseurs s'est déroulée samedi et dimanche à la base de loisirs des Guifettes à Luçon. Du très beau spectacle. S'il y a eu moins de concurrents qu'espéré, l'élite était présente. A regretter toutefois l'absence de l'italien Michele Scanavino, habitué des championnats d'Europe. La formule 1 a été dominée par l'Allemand Andreas Feulner et l'Anglais Paul Hibart. Magnus Ivanof n'a pas eu de chance puisqu'il est tombé à l'eau samedi dans la deuxième manche, et qu'il a eu des problèmes mécaniques dimanche. Pour la formule 2, domination de l'Allemand Michael Metzner et de l'Anglais Tony Sullens, la Française Marie-Christine Dupont se classe 3<sup>e</sup>. Les Français n'ont certes pas encore rattrapé les Anglais et les Allemands dans la formule 2 mais ont comblé une partie de leur retard. Ce sont eux, par contre, qui dominent nettement la formule 3. Marc Ackermann étant champion d'Europe, Denis Ragot se classe 3<sup>e</sup> et Christian Gauducheau 4<sup>e</sup>. La formule 5 a été dominée par le Belge Michel Thiry. Antoine Deslandes, président de la commission des aéroglesseurs à la Fédération motonautique, a trouvé l'organisation de ce championnat excellente. C'est un très beau circuit pour le public qui est venu nombreux (4.500 à 5.000 personnes), avec la possibilité de voir l'ensemble des courses de tous les endroits où le public avait accès. Une bonne répétition pour les championnats du monde qui se dérouleront à la base de loisirs des Guifettes de Luçon l'an prochain.

## Les classements

- FORMULE 1**  
1. Feulner (Allemagne) ; 2. Hibbard (Angleterre) ; 3. Burgaud (France).
- FORMULE 2**  
1. Metzner (Allemagne) ; 2. Sullens (Angleterre) ; 3. Brickets (Angleterre).
- FORMULE 3**  
1. Godicheau (France) ; 2. Ackerman (France) ; 3. Vogt (Allemagne).
- FORMULE 5**  
1. Feulner (Allemagne) ; 2. Thiry (Allemagne) ; 3. Presotto (Italie).
- CLASSEMENT GÉNÉRAL :**
- FORMULE 1**  
1. Feulner (Allemagne) 70 points ; 2. Ivanoff (Suède) 68 ; 3. Keller (Allemagne) 42.
- FORMULE 2**  
1. Metzner (Allemagne) 76 ; 2. Sullens (Angleterre) 60 ; 3. Dupont (France) 52.
- FORMULE 3**  
1. Ackermann (France) 68 ; 2. Vogt (Allemagne) 61 ; 3. Ragot (France) 55.
- FORMULE 5**  
1. Thiry (Allemagne) 78 ; 2. Presotto (Italie) 64 ; 3. Feulner (Allemagne) 62.

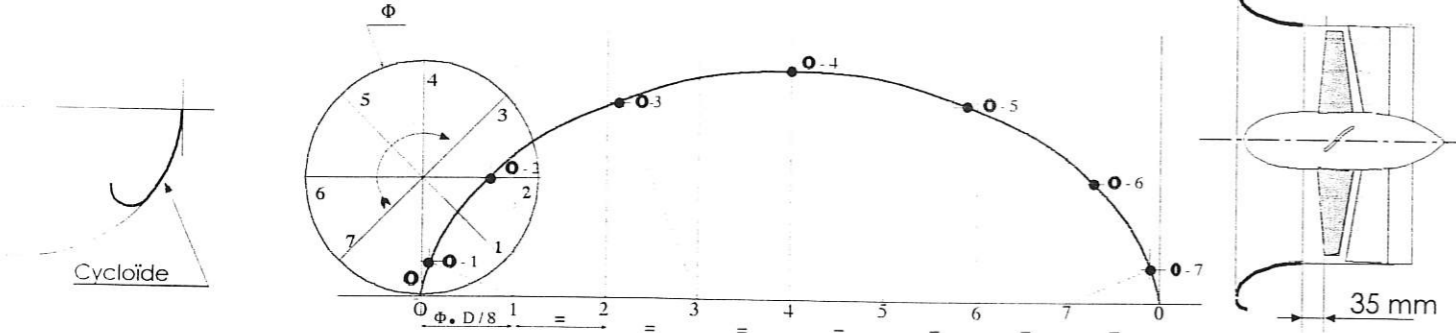


## SÉCURITÉ :

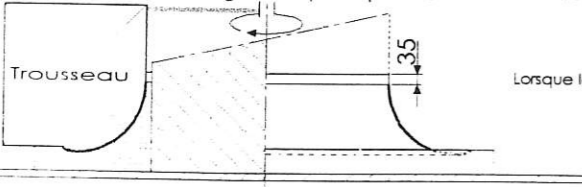
Quand je me promène sur les paddocks, je suis toujours admiratif devant les multitudes de couleurs qui ornent nos emplacements. Pour prendre un exemple : regardez la couleur des bidons d'essence. Cela varie du bleu au rouge en passant par le blanc, le saie, l'orange, le noir etc... Au premier coup d'oeil, on ne peut pas savoir ce qui est contenu dans le bel échantillonnage de contenants de toutes sortes. Nous n'avons jamais eu à lutter contre le feu sur nos terrains. J'ai vu brûler un aéro une seule fois. Le feu a rapidement été circonscrit par un extincteur lancé par un autre concurrent qui passait. Je crois qu'il serait bon d'uniformiser nos bidons de carburant. Vous leur donnez la forme que vous voulez, mais je les verrai

## TECHNIQUE :

### PAVILLON D'ENTREE ET CYCLOÏDE



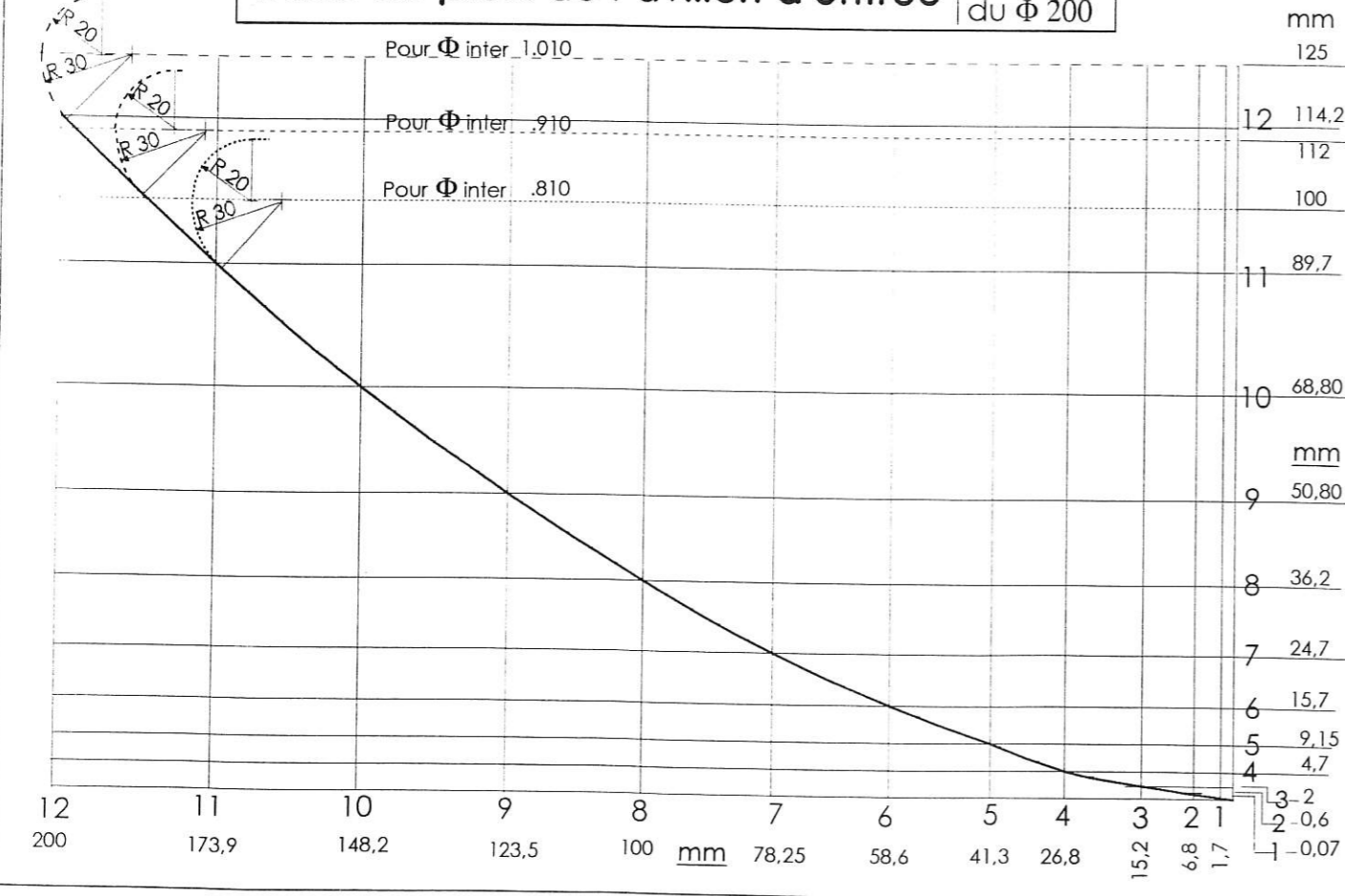
La courbe engendrée par le point  $\bullet$  situé sur la circonférence du disque qui roule sans glisser sur une droite se nomme cycloïde.



Lorsque le point 1 du disque, dans sa rotation, tangente le plan; le point  $\bullet$  se trouve en  $\bullet-1$ , etc..

La courbe cycloïde, de son origine jusqu'à 90° de rotation convient pour le tracé du Pavillon d'entrée

### Tracé du profil du Pavillon d'entrée Cycloïde du $\Phi$ 200



bien rouge. C'est beau, pas trop salissant, facilement repérable et c'est une couleur homologuée. Je ne vois pas d'inconvénients si ce n'est qu'on ne peut récupérer n'importe quoi pour en faire nos bidons. Sur les machines aussi, le rouge fait très beau. D'ailleurs suivant les filières d'homologation que vous suivez, on peut vous demander de renoncer à votre siège réservoir pour le remplacer par des notices rouges, agréées. Si malheureusement l'emplacement n'est pas prévu au départ, comme sur ma machine, il sera nécessaire de mettre les réservoirs là où il y a de la place. Pour moi cela coupe l'entrée du flux d'air en bas de la virole. Dommage !

Benoit Raynal

## TECHNIQUE :

### Construction d'une grille plate :

- Fourniture : 1 contre plaqué épais 5mm  
 1 agglo épais 20 mm au plus  
 1 grille maille de 50 mm; fil de 3 ou 4 mm  
 2 ML étiré diamètre 4 ou 5 mm  
 Clous cavalier (arrondi intérieur 5mm)

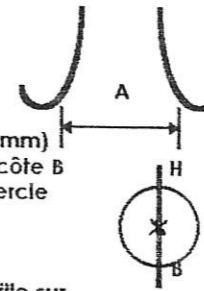
#### 1°) Recherche de la côte A et B

a l'aide d'une règle positionnée en appui sur le pavillon de la turbine, mesurer l'écartement des deux points de contact : A

A la côte A soustraire le  $\Phi$  de l'étiré utilisé sur la périphérie. ex : A - 5mm = B = ?

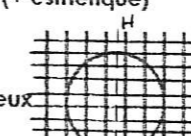
#### 2°) fabrication du gabarit : ( contre plaqué 5mm)

Tracer un cercle d'un  $\Phi$  correspondant à la côte B  
 Tracer une droite passant par le centre du cercle  
 Positionner les Points H (haut) et B (bas)  
 Découper le gabarit à la scie sauteuse



#### 3°) Découpage de la grille :

Positionner la grille sur une plaque de bois, positionner le gabarit sur la grille en plaçant la droite HB parallèle aux fils et au centre d'une maille de façon à obtenir une symétrie au montage (+ esthétique)  
 Caler à l'aide de poids posés sur le gabarit  
 Découper (utiliser de préférence une tronçonneuse équipée d'un disque  $\Phi$  230 plus précis qu'un 125 ou 115 et moins dangereux)



#### 4°) Ajustage de la grille sur l'appareil :

2 solutions : n°1 utilisation du gabarit. n°2 utilisation de la grille directement. nous retiendrons la 1; le bois étant plus facile à découper et à manipuler  
 Placer le gabarit sur la turbine, descendre jusqu'à rentrer en contact avec un ou plusieurs éléments mécaniques nécessitant une découpe du gabarit (conserver la symétrie HB sur la turbine)

tracer les découpes; ressortir le gabarit, découper, replacer, contrôler, modifier jusqu'au résultat définitif.  
 Repositionner le gabarit sur la grille, découper  
 Exemple: grille plate sur montage à moteur réduit:



5°) Montage du fil autour de la grille :  $\Phi$  4 ou 5 mm au choix  
 Utiliser une plaque d'agglo ou autre épaisseur 20,25 mm au plus. Placer la grille sur la plaque de bois et fixer à l'aide des clous cavaliers (sur l'extérieur, ne pas hésiter à clouer chaque fil)

Positionnement du fil extérieur (voir fig) Former et clouer le fil autour de la grille.

Soudure du fil : utiliser la soudure à l'arc, baguette 2 mm ou mieux soudure électrique à fil « MIG »

Eviter la soudure oxy/ acétylène pour brasure au métal d'apport, la montée en température occasionne souvent des déformations (vous pouvez l'utiliser pour former le fil dans la partie intérieure de la grille)

Une fois la grille soudée, enlever les clous, retourner la grille et souder l'autre face.

6°) Montage des fixations de la grille : Fixations les plus courantes : type anglaise support plastique plus élastique  
 Inconvénients : mauvaise résistance aux chocs suite aux impacts de pâles sur la grille, qualité de l'élastique médiocre.  
 Avantages : rapidité démontage, remontage.

Monter les fixations sur la grille (supports et élastiques) en respectant la symétrie.

Positionner la grille sur la turbine, tracer la position des trous, percer, monter.

« combine » : pour fixer les supports plastiques avec des rivets pop : Trou de perçage 5mm. Problème : la tête du rivet ne rentre pas dans l'encuvement du support. Solution : 1. réduire le  $\Phi$  de la tête du rivet au tour à métaux. 2. fixer une bande de papier à poncer sur un morceau de bois, monter l'axe du rivet dans le mandrin, mettre en marche la perceuse et appliquer la tête (celle du rivet, pas la votre!!) sur le papier de façon à réduire le  $\Phi$ .

Techniquement une grille bombée est plus performante, car étant plus éloignée de l'hélice, la turbulence créée par les mailles est moins importante (en théorie). Nous aborderons la fabrication de celle ci une autre fois.

Mes solutions techniques n'ont pas la prétention de dépasser celles d'éventuels constructeurs d'aéros pro ou amateur, qui par

ailleurs oublient souvent de partager leur savoir et leur expérience. Pour « Pofins d'aéros », ne soyez plus timide; et si mes articles éveillent votre esprit critique, n'hésitez pas, faites des « contre-articles » avec des solutions plus simples ou plus évoluées, nous pourrions ainsi avancer.  
 « Salut à tous »

Stéphane Delprat

### Un article de raymond Lastavel :

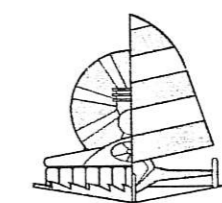
raymond m'a fait parvenir un plan de distribution d'air utilisé sur ses appareils. trop important pour être reproduit ici. Ca parle d'une coque qui ne peut se remplir d'eau. si intéressés, me contacter. Manu

sinon, d'autres notes de Raymond :  
 Concernant la confection de segments de jupe/ très économique en utilisant du polyane longue durée. Vendu au kilo pour recouvrir les serres ici sur la côte et partout ailleurs. Il faut acheter ce plastique en 20 ou 25 centième d'épaisseur, couper et coudre comme le tissu habituel mais les coutures à gros point:

Avantage n° 1 le prix : 5 à 7 frs le m2.  
 n° 2, c'est inusable, n°3 ça ne se déchire pas, si on accroche, ça se déforme un peu c'est tout. Par contre, c'est un peu raide l'hiver et un peu mou l'été mais ça marche.

Concernant les tissus habituels pour faire nos jupes : Pour réenduire le tissu qui a souffert, pour renforcer l'enduction et pour arrêter les coutures et les étanchéifier, l'astuce consiste à diluer, à l'acétone, du mastic Polyuréthane SICAFEX AM, dilution 1 pour 1; bien mélanger, appliquer au pinceau, nettoyage à l'acétone. On trouve ce mastic en cartouche chez les marchands de matériaux du bâtiment et dans certains Mr Bricolage. On peut aussi réparer les segments en collant un emplate avec ce mastic. Le seul défaut c'est qu'il faut au moins 12 heures pour que cela soit solide. en tout cas, fini les coutures qui « se font la malle ».

Raymond Lastavel



SOMME DE VENTS

Abonnés depuis le N° 1 nous sommes impatients de voir chaque nouveau N°. Ton journal est le meilleur moyen de relier les pratiquants d'aéroglistes isolés. Excuse nous, Jean Claude, d'apporter notre collaboration si tardivement. Continue.

Nous avons organisé à Epernay le 8 Septembre une rencontre démonstration. Démarrée difficilement, autorisation préfectorale obtenue seulement 5 jours avant la démo, nous avons fait le forcing pour mettre en place une organisation efficace, tracé du circuit, assistance sur l'eau, protection du public, service de course. Toutes ces mesures ont obtenu l'approbation des responsables des municipalités, de la gendarmerie, des services d'urgence présents sur place. Beaucoup de pression, mais finalement feu vert. Fatigués mais très satisfaits, tout s'est bien déroulé. Merci à tous les participants, nous espérons pouvoir renouveler et lancer de plus nombreuses invitations.

Somme de Vents continue, 11 membres actifs, 3 appareils et des projets pour 97. En particulier un appareil 3 à 5 places pour lequel j'essaie de calculer les éléments, si vous avez des capacités en mécanique des fluides j'espère votre aide.  
 A bientôt. JB Plée 03 22 31 19 18

Le team Petit recherche un réducteur type B 2.24 pour Rotax 503 ancien modèle.  
 René Petit 03 22 30 00 22