

PETITES ANNONCES :

503 Rotax carbu 38 mm
350 cc KFM avec démarrage électrique et réducteur
Prix à débattre : Michele SCALAVINO
☎ 00 39 122 99 152
00 39 336 440 226

N'oubliez pas le calendrier 98 de Michele avec son aéro volant : 30 francs.

377 Rotax 2 cylindres complet neuf : 8000 francs ; Busato : 04 50 36 22 11

1 ZÉPHIR 1995 MOTEUR 467 LIQUIDE 1 PISTON HS : 14000 FRCS
1 ZÉPHIR 1998 20 CV VENGUARD : 28000 FRANCS
PALES 4Z . 5Z EN R ET L . NEUF ET OCCASION
1 TURBINE DE 800.
1 RÉDUCTEUR NEUF B . 2,24 : 2400 FRANCS
STÉPHANE DELPRAT : 01 39 90 87 74

503 complet carbu 10800 francs . SWM : 04 71 08 03 08

582 ROTAX 64 CV complet neuf : 26000 francs
582 ROTAX 64 CV complet occasion : 15800 francs
ZEN ULM YENNE (73)

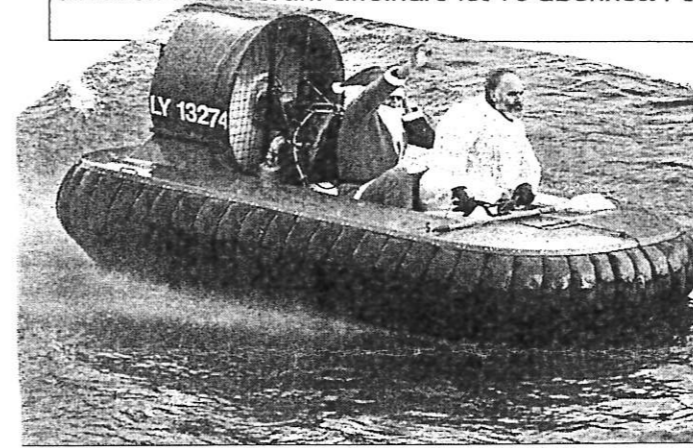
779 ROTAX 140 CV complet neuf : 12000 francs à débattre
Remorque pour 2 aéros , 1 essieu : 2000 francs
Une coque CYCLONE complète direction + jupes : 8000 francs
Grégory Lallemand 02 54 70 28 60

VEND COQUE DE PV 20 EN COURS DE CONSTRUCTION AVEC PLAN : FAIRE OFFRE À JOËL BILLARD
03 85 79 14 44

✧✧ Joyeux Noël & Bonne Année ✧✧

Edité par le club Rhône - Alpes - Moto-nautique : 12, rue Mottet de Gérando. 69001 Lyon
Fax & ☎ 04 78 83 62 71. Publication : JC. Delorme.

Edito : Un peu de retard pour ce numéro 12 du à deux raisons: Nous avons attendu la fin de l'année pour vous l'envoyer et en profiter pour souhaiter à tous les mordus un joyeux Noël et une très bonne année. J'espère que sur votre jupe soufflée ou segmentée, vous ferez de supers balades et ferez découvrir les joies de la glisse à vos amis. La seconde raison est le manque d'articles. C'est triste que ceux qui ont fait des courses, des sorties, les présidents, pilotes, constructeurs n'aient rien à dire. Pourtant la communication reste le seul moyen de ne pas tomber dans l'oubli. Et tous les lecteurs de Potins d'Aéros disent : il faut continuer. Mais je crois que vous tenez entre vos mains le dernier numéro. Je ne vous demande pas d'envoyer des chèques d'abonnement pour 1998. Si vous voulez vraiment que Potins d'Aéros continue, ce sont des articles que je souhaite recevoir. Nous sommes 80 abonnés. Si les articles sont en nombre suffisant, nous reprendrons la diffusion en espérant atteindre les 90 abonnés. Pour le développement de l'aéro, merci. JCD.



Un Père Noël en hydroglisseur : auriez-vous imaginé !

Zéphir remerciements :

Sur une idée de Jean Charles Saboureux en septembre 1995, c'est durant la saison 1996 que le club Aéro-Loire entreprit la construction du Zéphir, suivant un cahier des charges très sévère.

Pendant cette même année, Jean-Charles, Stéphane Delprat et Pascal Lépicière établissent le prototype.

Au vu des excellents résultats, le Club Aéro-Loire s'engage à financer la construction de 3 machines dès le début de l'année. Volontairement, nous avons fait appel à des professionnels à qui nous sous-traitons la fabrication des éléments du Zéphir.

Nous avons fixé la date du raid Rhône comme échéance afin de réaliser des tests en conditions réelles.

Pour ce faire, nous avons établi un planning de sous-traitance et de montage, mais un des fournisseurs (le mouleur) a eu 2 mois de retard.

Il ne restait plus qu'un week-end pour monter les aéroglisseurs avant le raid.

Voici maintenant l'explication de cette longue introduction pour cet article qui a pour but de remercier très chaleureusement une personne

Seconde semaine d'août 1998

9^{ème} RAID :

ayant travaillé dans l'ombre et qui a donné un sacré coup de main final : Daniel PINOTEAU; Merci Dan.

Pascal LEPICIER

RAID :

J'ai réussi à faire le Raid grâce à Arnaud qui m'a prêté son moteur. Je tiens à le remercier. J'ai ainsi découvert la joie du démarreur électrique et les difficultés d'équilibrage. Avec une batterie que j'avais prise trop lourde et des différences de réglages dans la position moteur, j'ai connu quelques difficultés pour être dans mon assiette. A la suite d'essais divers, j'ai même adopté un caillou surnommé « Popaul », pour faire lest sur l'avant. Je vous rassure ce fut transitoire et j'ai bien vite rendu la liberté à ce sympathique mais taciturne passager. Ignorant tout de la physiologie de ces « tamagochis » préhistoriques, je ne pensais pas qu'ils se reproduisaient. Ceux qui l'ont connu, comprendront ma surprise quand j'ai découvert une réplique de « Popaul » caché dans une jupe arrière lors du nettoyage de ma machine. Si Michel me lit, j'aimerais avoir son avis : œuf ou parthénogenèse ? En attendant la réponse à cette angoissante question, « MiniPopaul » trône sur mon bureau. Vous aurez compris en lisant ces quelques lignes qu'on rigole bien pendant les raids. Jean Claude nous couve comme une mère poule. Les conseils pour que rien n'arrive de grave sont donnés en temps et en heure, répétés pour les distraits, et tout le monde s'y plie de bonne grâce.

Je ne sais pas ce que furent les autres raids, mais celui-ci a connu peu d'incidents. La sécurité était assurée par un jet monté par le big chef et par le « Gigondas » très belle machine anglaise multiplace. Il a été utilisé comme serre-file, comme dépanneuse, voire comme autobus. Les deux plus gros ennuis furent Stéphane qui a pris un bain à la cascade à Paul. Ne chercher pas ce nom sur une carte, c'est un surnom. Pour la trouver, c'est très simple : tout droit en remontant le Rhône et puis à droite. Quand vous arrivez devant une muraille liquide, vous y êtes. Le plus marrant, c'est que les aéros montent.

COURSES :

Enfin quelques-uns, parce que Stéphane n'a pas réussi. Il a osé, mais son petit jaune (surnom donné au Zéphyr) manquait de puissance. Un retournement et un bain furent la sanction. Immédiatement avec l'intervention du jet et des autres aéros, le petit jaune fut remorqué et le pilote mis à sécher. Bien joué, rien à dire !

Le deuxième ennui eu lieu presque à la frontière suisse, dans une succession de rapides. Je ne pensais pas le Rhône aussi impétueux, il faut le voir pour en apprécier la force. Un équipage anglais a planté son Falcon dans une vague et a ouvert l'avant. Malheureusement, le jet était loin devant. Nous arrivions à plusieurs avec le Gigondas.

Vous tous qui avez le permis, qu'elle est la conduite à tenir dans une telle situation ?

Pour ceux qui auraient (un peu) oublié en cas d'accident il faut P.A.S.

Ce est-à-dire :

- **Prévenir :** Prévenir un sur accident.
- **Alerter :** Alerter les secours. Le Gigondas était sur place et je suis parti chercher Jean-Claude avec le jet, voyant que les occupants du Falcon semblaient barboter sans blessures
- **Secourir :** Cela a été fait par les copains sur place.

Reste un détail, pour atteindre Jean-Claude, il m'a fallu remonter les rapides, ce que j'ai fait poignée dans le coin. Qu'est ce que je me suis régalez ! (Excuse-moi Jean-Claude, mais j'avais l'alibi de venir te chercher !) Arrivé en vue de la Suisse, j'ai aperçu le jet, mais mes signaux d'appel ont été pris pour des « Bonjours ». Alors je vous propose d'ajouter au bras levé pour prévenir d'un danger ou d'une rentrée au paddock, le bras agité assez lentement de bas en haut pour demander de l'aide. Dans le code mer, c'est les deux bras agités de bas en haut qui signifient détresse mais avec une main sur la poignée de gaz, je lui préférerais le signal de détresse plongée avec un seul bras.

J'attends vos approbations ou vos suggestions dans ces colonnes.

A bientôt.

Pascal Lepicier



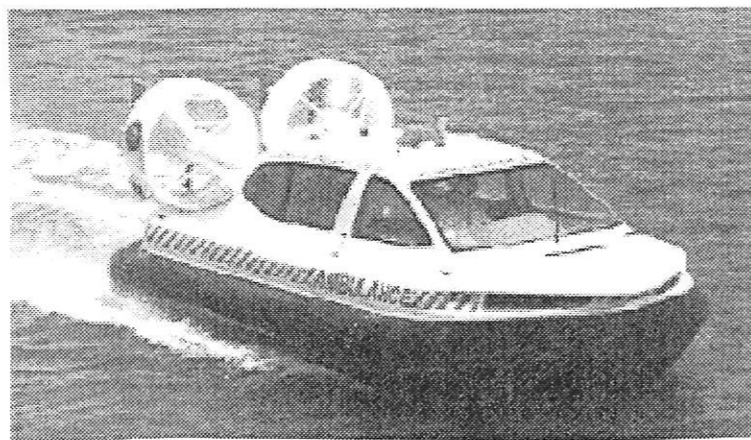
GLISSE SUR GLACE :

*** 24 et 25 janvier 1998***

La première hivernale sur glace en aéroglisseur . C'est comme une concentration. Pas de course, pas de balade. Nous avons pour nous pendant deux jours, le deuxième plus grand lac de Haute Savoie. C'est le lac de Montriond à quelques km de Morzine. J' ai choisi ce lac car il n'est pas trop haut en altitude et facile d'accès sans équipement par un temps normal pour la saison : -10°. Ce lac est encaissé entre les montagnes à l'ombre : l'épaisseur de la glace atteint 50 centimètres. Le but de cette concentration est de se retrouver pour pratiquer de l'aéroglisseur sur la glace : sensation exceptionnelle assurée ! et de faire un film pour la découverte de l'activité «aéroglysse». FR3 Grenoble, CTV télévision, photographes et journaux locaux seront présents pour réaliser ce reportage.

Reste l'intendance : j'ai bien pensé au camping et chapiteau mais je n'ai pas trouvé de terrain. (note de la secrétaire : ben , c'est pas plus mal, t'as bien dit -10° ? j'me vois bien moi, avec Moumoune casser la glace pour prendre de l'eau pour faire le café...et le chapiteau en équilibre sur un iceberg). Actuellement, je suis en négociation avec un hôtel restaurant pour une pension complète à 350 francs.(note de la sec : parfait! avec Moumoune, on les aidera même à faire la vaisselle; du moment qu'y'a de l'eau chaude) Si l'idée vous tente, n'attendez pas le dernier moment. Les stations d'hiver sont souvent complètes et les prix élevés. En plus, cela serait dommage que nous soyons dans des hôtels différents (note de la sec : ben, oui autant se fâcher avec un seul hôtelier si on veut y retourner..) . Je vous prie de me contacter au 04 78 30 02 36. la nuit de samedi à dimanche sera chaude !! JCD

Pour cette sortie, présence de plongeurs sous glace ! démonstration pomise; on devrait pouvoir se passer de l'ambulance australienne :



TECHNIQUE :

Un nouveau type de jupe soufflée :

Keith Smallwood développe depuis trois ans une technique de jupe soufflée qui lui est propre. Il place sur le point de contact des trous diamètre 15 mm espacés de 20 mm qu'il protège par une bavette. (réalisée avec des ceintures de sécurité automobile.) A cela, il rajoute quelques trous diamètre 120 mm sur l'avant.

Il a déjà appliqué sa technique sur différentes sortes d'aéroglisseurs :

- son F1 (140 HP).
- son F2 (25 HP)
- son 6 places (6m/ 2,20m)

Sa technique ets assez dure à mettre en oeuvre, mais elle apporte selon lui le meilleur compromis.

Pascal LEPICIER



Promemade Australienne

LE LION D'ANGERS

20 ans de glisse en folie !

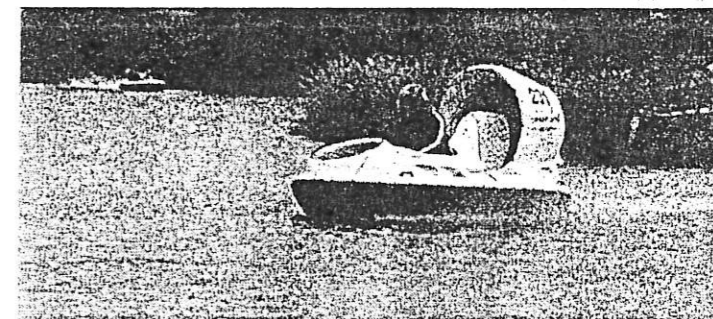
Les aéroglisseurs en fête



De quoi,,!

ON fait la Fête

Le club aéroglisseurs fête ses 20 ans le 16 novembre. Lors de cette journée, une exposition rétrospective avec articles de presse, photos et vidéo du championnat du Monde 1997 en France, sera présentée à la salle des fêtes du Lion d'Angers de 10 heures à 18 heures. Ce sera l'occasion également de découvrir ou redécouvrir un aéroglisseur de 1985 que les membres du club ont retrouvé et restauré.



Eric Burgaud lors d'une manche en Allemagne de la course européenne il y a trois ans

L'aéroglisseur a fait son arrivée en France dans les années 1970. Il n'existait alors qu'un seul club regroupant tous les passionnés : club Français des aéroglisseurs. En 1977, des club ont été créé dans chaque région ainsi qu'une Fédération Nationale (FFCA). "En ce qui nous concerne, le club de départ était le club Anjou Bretagne aéroglisseurs", raconte Jean-Pierre Godicheau, président du club. Il avait été créé par Gérard Delahaie en poste en Bretagne à l'époque. Une dizaine de personnes étaient concernées au début des années 1970. Comme Gérard Delahaie revenait dans son pays natal (Grez Neuville) en 1978 pour raisons professionnelles, le club a été transféré au Lion. Un noyau s'est alors mis en places autour de la construction d'un aéroglisseur pour Gérard Delahaie. En 1983, ce dernier a conçu un appareil et les plans pour que les amateurs puissent eux même construire leur véhicule. Aujourd'hui le club compte 15 aéroglisseurs.

La compétition

Le club est entrée en véritable activité vers 1983. "Nous sommes vite arrivés à une dizaine de pilotes, commente Jean-Pierre Godicheau. Les aéroglisseurs sont nombreux

construits par le club. Un modèle d'aéroglisseur vit 5 ans, nous en sommes donc à la 4e génération". Le club participe a des compétitions Françaises, européennes (1986) et mondiales (1989 aux Etats Unis). Le club Lyonnais organise une à deux courses nationale ou européenne chaque année. Depuis 6 ans il couvre l'ouest avec une cession à Nantes et une à Poitiers la base restant au Lion. Au mois d'août dernier, il a organisé le championnat du monde à Luçon. Il avait déjà organisé la première manche du premier championnat de France en 1984. Sur 73 manifestations depuis le début de l'aéroglisseur en France, le club en a organisé 19. Les pilotes Lyonnais ont obtenus de bons résultats dans plusieurs catégories et notamment lors du championnat d'Europe ou ils ont décroché les trois premières places en formule 3. Les trois directeurs de course nationaux sont du club Lyonnais. Il compte actuellement 25) 30 membres actifs. Tous ne sont pas forcément pilotes mais suivent l'activité.

ADÉLAIDE PRODHOMME

Le saviez-vous ?

L'aéroglisseur survole n'importe quelle surface qu'elle soit liquide, solide ou intermédiaire (marécage, neige, boue, etc...) Le survol s'effectue à quelques centimètres de la surface grâce à un coussin d'air constitué par une poche d'air sous pression entretenue sous le véhicule. Les fuites de coussin d'air sont réduites au maximum par une jupe qui délimite l'enceinte sous pression et permet, de par sa déformation, le franchissement d'obstacles. Un ventilateur alimente le coussin d'air. La propulsion du véhicule est en général assurée par une hélice aérienne carénée. L'aéroglisseur peut atteindre 120 km/h avec des charges de 100 tonnes. En 1989, à la demande du ministre de la jeunesse et des sports l'activité aéroglisseurs a rejoint la fédération française motonautique.