

Championnat du monde :

The Hovercraft Club of Great Britain

WORLD HOVERCRAFT CHAMPIONSHIPS 2000



Le championnat du monde se tiendra à Weston Park,
Weston-under-Lizard, Shropshire, Angleterre.
Web site : WWW.hovercraft.org.uk/whf/whf.htm

PROGRAMME :

Lundi 31 juillet 2000 :

Mise en place de la structure

Mardi 1^{er} août :

Arrivée des participants

Mercredi 2 août :

Arrivée des participants, enregistrement et
inscriptions.

Jeudi 3 août :

Entraînement et essais

Vendredi 4 août :

Compétition

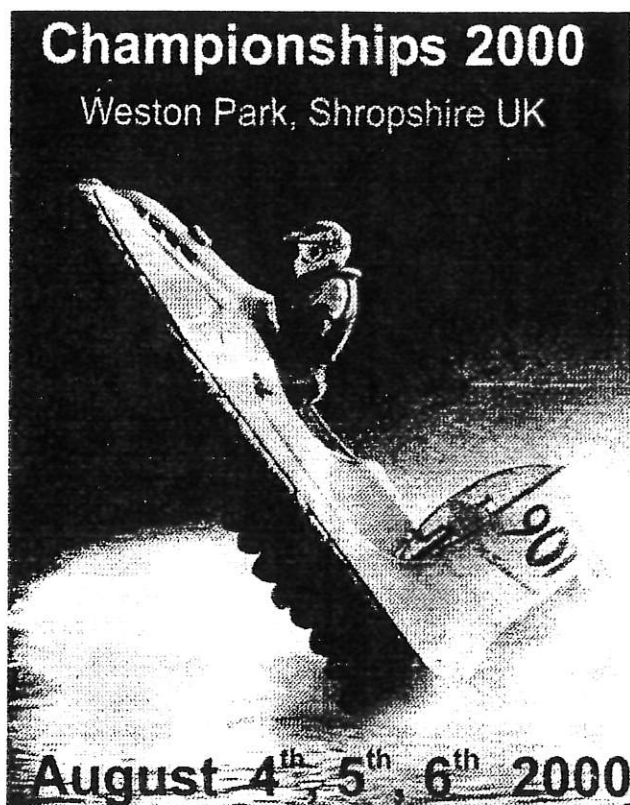
Samedi 5 août :

Compétition

Dimanche 6 août :

Compétition et remise de prix.

Le weekend suivant, samedi 12 et dimanche 13 août,
est organisé une coupe du monde d'aérogliisseurs
pour toutes les personnes voulant prolonger leur
séjour en Angleterre.



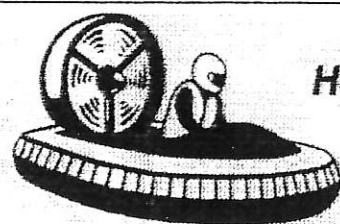
Les officiels :



Tony Drake : Directeur de la manifestation
Ian Cooke : Participant aux inscriptions
Brenda Kemp ; Site administratif
Chris Barlow : Assurance/ compétition
Paul Hibbard : Directeur sponsoring
Barry Oakley : Directeur de course
Jonathan Spedding : Responsable des
inscriptions

Sponsorship coordinator:

Paul Hibbard
Bramble, Rickmans Lane,
Plaistow, Billingshurst,
West Sussex, RH14 0NT



Hovercraft Club
of Great Britain

World Hovercraft Championships 2000
Organised by the Hovercraft Club of Great Britain.

POTINS D'AÉRO-PROMO

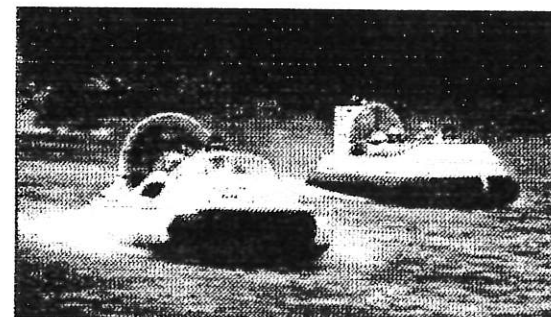
NOVEMBRE 1999. N°4

Aéro Promo :

Président : Jean Claude Delorme. 51, route du Péage. 38550 Sablons Telfax : 04 74 79 33 53

Trésorier : Bruno Branchu

Edito. Novembre est déjà là et plus un mot des aéros. Et oui, pendant quelques mois, la neige tombera sur notre pays et les sorties se feront de plus en plus rares. Et pourtant, c'est le moment de préparer la saison prochaine. Jean Claude.



CLUBS aéros :

En 1999, l'adhésion en direct à la FFM a repris son cours. Seuls 3 clubs ont pu payer le prix de l'adhésion annuelle. Et malheureusement, les clubs les plus "pauvres" sont devenus Sections.

Dans l'ensemble, le nombre de manifestations a été intéressant. Il manque certainement un championnat de France. Mais il est vrai qu'organiser une course pour 20 pilotes du même club n'est pas spécialement intéressant. En revanche un Championnat d'Europe est plus médiatique et il y a plus de pilotes.

Chaque club fait son possible pour faire avancer le "schmilblic".

En ce qui concerne Aéro Promo, le travail fourni en 98 a permis de maintenir au calendrier les manifestations annoncées pour 99. Comme tout le monde le sait, je ne suis plus lyonnais. Je retape une baraque à 60 km au sud de Lyon et n'ai plus trop de temps à consacrer à l'aérogliisseur.

Alors aujourd'hui, je relève les bras. L'année est bientôt finie; nous serons vite en l'an 2000 et il faut préparer dès à présent l'année prochaine. Je compte sur votre participation pour la recherche de sites, courses, sorties plaisance. Etc. JCD

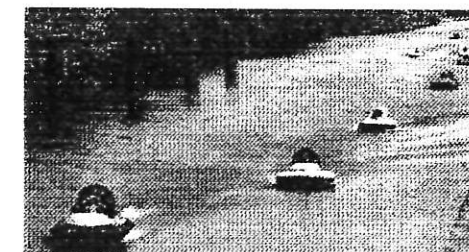
RAID 2000:

Août 2000: en Angleterre le championnat du monde aéro + une coupe du monde aéro. Alors raid ou pas raid, se demande l'organisateur. mais nos amis anglais ne conçoivent pas une année sans raid! après de nombreuses discussions avec tous les organisateurs de ces manifestations, les dates ont été fixées :

à scotcher sur le frigo :

11^{ème} raid =
MERCREDI 9 AU MERCREDI 15 AOUT

avec de bonnes soirées en perspective puisque le raid de l'an 2000 se fera avec participants américains, australiens, canadiens, anglais et français. Les inscriptions ont commencé!
JCD.



SORTIES fin 99:

Le 11.12.99 section Romeny du club
AéroLoire.

tel 01 66 22 26 55 : portes ouvertes

le 28 11 99 / Aéro Promo:
REPERAGE RAID
. Contact : JCD
04 74 79 33 53

SORTIES 99 passées :

Le 29 juin à Rochetaillée, démonstration avec le club Sud Est Bateaux.

Les 26 et 27 juillet Pierre Reyser, section Rhône Alpes Motonautique a organisé une mémorable sortie sur le Rhône avec 5 aéros. Accueil très convivial. A refaire !!

Championnat de France à Confolens. Aéro Promo y a cru pour relancer la course Un très gros travail de la ville et de qq bénévoles du club Ram et Anjou. Une réussite pour nous malgré quelques habituelles critiques. Possibilité de refaire quelque chose en 2001.

Du 7 au 14 août pour son dixième anniversaire, tous les habitués du raid sont venus faire la fête et naviguer sur un parcours de 600km. Nous avons appris une nouvelle chanson... Ca commence comme ça : Pi A Pi. Pi A Pi. Piano ...



Présence indispensable au 11^{ème} RAID.....

Paris 4 et 5 septembre: Gérard Schenkl et Stéphane Delprat ont eu la possibilité de **traverser Paris en aéro** lors de la fête de l'eau. Une première qui, nous l'espérons fera des petits !

CHARENTE AÉROGLISSEURS

A propos de la sortie à Blavozy organisée par Aéroglisse 43 :

*Sans aucun doute voilà un club qui en a !!!
Pas de machine à leur effectif mais réussisse à une dizaine d'appareils leur démonstration dans leur pays.
Ca c'est du sang neuf !!!
Après une certaine morosité ressentie en Charente dans le monde de l'aéro, voilà qui fait croire à la lumière au bout du tunnel.
Bravo à vous aéroglisse 43
Ca promet !!!*

Pascal.

COURSES 2000:

LUCON et SAINT CYR certainement retenus. Confolens n'aura pas lieu. Les dates ? Plus d'info sous peu !

INFOS :



PARIS EXPO - PORTE DE VERSAILLES

Salon nautique : du 4 au 13 décembre 99

Paris. Stand FFM:A6 Hall 3

Remise des prix : 14h 30.17 h

Aquaboulevard

4 rue Louis Armand. 75015 Paris

Les personnes désirant se rendre à cette remise des prix sont priées de prévenir la FFM : 01 42 24 60 88

ETATS GENERAUX DU BATEAU.FFM. 16 oct. 99 :

Serge Zanghéri, Laurent Guette, et Gabriel Vernier y représentaient les aéroglisseurs.

Le titre : "Etats Généraux" résonne en nous avec des accents révolutionnaires. Tout sera changé, rien ne sera plus comme avant. Le droit, la liberté sont à nous. Plus de soucis monétaires, bref, le paradis.

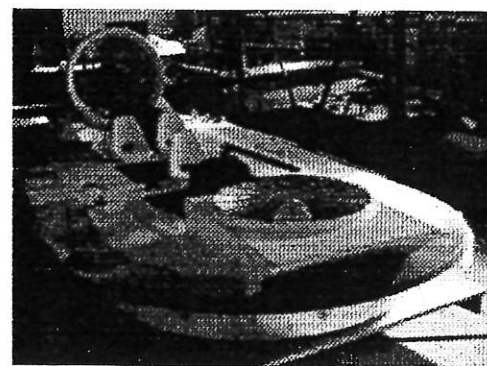
Le dynamisme et la volonté du Président d'innover, d'abattre des tabous, de redéfinir des systèmes périmés et de remodeler certaines structures se sont enlisés dans le train-train, l'apathie et les petites questions lentes et pernicieuses. La Révolution n'aura pas lieu.

Jean Marie Lhomme nous a informés que les réponses aux entretiens de Luçon allaient être officialisées favorablement.

G.J.Vernier



Fabrication :



Dans l'atelier de Guy Ackerman : Un aéroglisseur pour le Bangladesh.

Il est équipé de deux sonars pour mesurer les fonds près de la côte.

Dimension 7m x 3m.

Surface coussin : 18m²

Motorisation : Propulsion 51cv diesel. Sustentation 19 cv diesel.

Hélices de propulsion contrarotatives Ø 900 mm

Hélices de sustentation contrarotatives Ø 800 mm.

Passage d'obstacles environ 0,40 m

Poids total en charge 1400 kg

Vitesse maximum en charge par temps calme 15m/s.

Guy Ackerman.

Petites annonces :

**A VENDRE NEPTUNE EN SUPER ETAT.
MOTEUR ROTAX NEUF. 30 000 FRCS
TEL ISA
04 72 34 08 34**

ACHAT :

**JP Sage. Agen. 05 53 87 30 50
Cherche un aéro dans les 20 000frcs.**

A VENDRE :

Fudzi 2 Cylindres

Peu d'heures.

Echappement

Réducteur 2,53

4 courroies trapézoïdales

40 cv

Démarrateur électrique

3000 francs

Tel : Lopez 04 74 84 86 93

**A VENDRE COQUE "ADDC 35"
AVEC JUPES, FLASQUE ET PALES,
GRILLE DE PROTECTION.**

TEL : JEAN YVES PETIT

04 78 79 04 86

TEL/FAX : ROGER DE St JEAN

04 78 34 26 39

Histoire :

Sir Christopher
Christopher COCKERELL

Ch.Cockerell, l'inventeur de l'hovercraft, nous a quittés le 2 juin 1999, 40 ans après le premier essai de son prototype SNR.1 (11 juin 59) et de sa traversée de la Manche (25 juillet 59). Il nous laisse en héritage sa création : l'Aéroglisseur.

Ch.Cockerell, de formation et de métier, ingénieur radio-électricien, agacé de voir les bateaux se traîner sur l'eau malgré des puissances installées importantes, entreprit des études d'hydrodynamique pour trouver la solution idéale.

Pendant 4 ans, il tenta de résoudre les problèmes de résistance de l'eau au déplacement d'une coque et construisit de nombreux modèles d'essai. Il en déduisit que le frottement de l'eau sur la surface des coques était négligeable par rapport à la résistance de l'onde générée et entretenue par le mouvement du bateau (vagues frontale, latérales et sillage).

Sa conclusion fut simple : la coque a deux fonctions, la partie hors d'eau, rigide, assure la solidité de l'ensemble et l'élément au contact de l'eau, souple, doit épouser les mouvements de celle-ci. Ses propres termes - "flexible as a jelly fish". (Souple comme une méduse). Il construisit une nouvelle maquette, la mis au point, déposa un brevet et présenta le modèle aux experts du gouvernement. Ce fut un succès mais le brevet, stoppé sur liste secrète, immobilisa Ch.Cockerell durant un an. Afin de le dédommager, le gouvernement lui accorda un crédit pour le lancement de la construction du premier Aéroglisseur, le SR.N1, mis en chantier chez Saunders-Roe, île de Whigt.

Les jupes, telles que nous les connaissons, n'étaient pas encore inventées. Ch.C. utilisa un jet d'air périphérique à haute vitesse qui confinait l'air de sustentation sous l'engin. L'appareil, immobile, s'élevait d'une trentaine de centimètres au dessus de l'eau mais, en mouvement, montrait une grande instabilité. Lors de la traversée de la Manche, Ch.C. ruisselant sous les paquets d'embruns, tel un ballast humain, se déplaça constamment, en rampant, d'un point à l'autre du pont pour rétablir l'équilibre. Il est vrai que le vent et la mer, assez forts, aggravaient les déséquilibres. Ch.C. comprit qu'une membrane d'air à grande vitesse pouvait contenir un coussin d'air jusqu'à une certaine hauteur mais ne pouvait rétablir l'équilibre rompu. Elle n'était pas autostable.

De retour au port, Ch.C. remplaça l'air de sa membrane par une toile étanche qui devint "jupe". Immédiatement, l'appareil trouva son assiette, devint auto-stable et sa vitesse passa de 40 km/h à 60 km/h. D'autres jupes mieux adaptées suivirent. En 1960 la construction des Aéroglisseurs de transport pouvait commencer. Christopher Cockerell avait accompli son œuvre.