

1989



LES CLUBS

EN FRANCE

PREMIER RASSEMBLEMENT FRANÇAIS D'AÉROGLISSEUR

. Ce vendredi le soleil joue à cache-cache avec les nuages, alors que la plage est encore vide.

. En fin d'après-midi les premiers aéroglisseurs arrivent : SKIMA 3 du CFA, SCARAB II de LE CHEVALIER (AIF), puis une délégation d'ADOC avec 2 appareils ; bref, ce soir là, 7 engins sont déjà sur le terrain. A côté, quelques tentes se dressent et le campement s'organise.

. Les essais commencent le lendemain sous un ciel enfin dégagé. Evidemment cela ne se passe pas sans quelques déboires : moteurs recalitrants au démarrage, jupes à recoudre ; ennuis que n'ont pas les 2 modèles réduits qui tournent sur le Rhône avec une odeur caractéristique d'huile de ricin.

. KESAKO (CFA) adroitement piloté par FAVART est le premier à évoluer sur l'eau. A demi enfoncé dans la coque, un JLO 400 cm³ assure la sustentation, et un moteur Citroën 600 cm³ entraîne 2 hélices bipales d'1 m de Ø . De retour d'un essai sur galets et eau, VERNIER, pilote du SKIMA 3, est satisfait : tout est OK ! Des problèmes d'allumage maintiennent LESTES 02 (CARA) au paddock.

. Soudain un grand attelage jaune apparaît : c'est LALLIER (V.de Metz) qui arrive avec TYPHON - système intégré mû par un moteur de R30 TS - Nous verrons évoluer cet aéroglisseur très peu de temps : les pâles des turbines s'étant brisées lors d'une sortie.

. Ce rassemblement est l'occasion de confronter l'originalité des constructeurs à motoriser une même coque, à voir les finesses et améliorations judicieuses qu'ils recherchent pour perfectionner leurs aéroglisseurs.

. L05 (ADOC) équipé d'une jupe nouvellement installée aura des problèmes de collage et devra intervenir plus d'une fois pour vérifier la fixation.

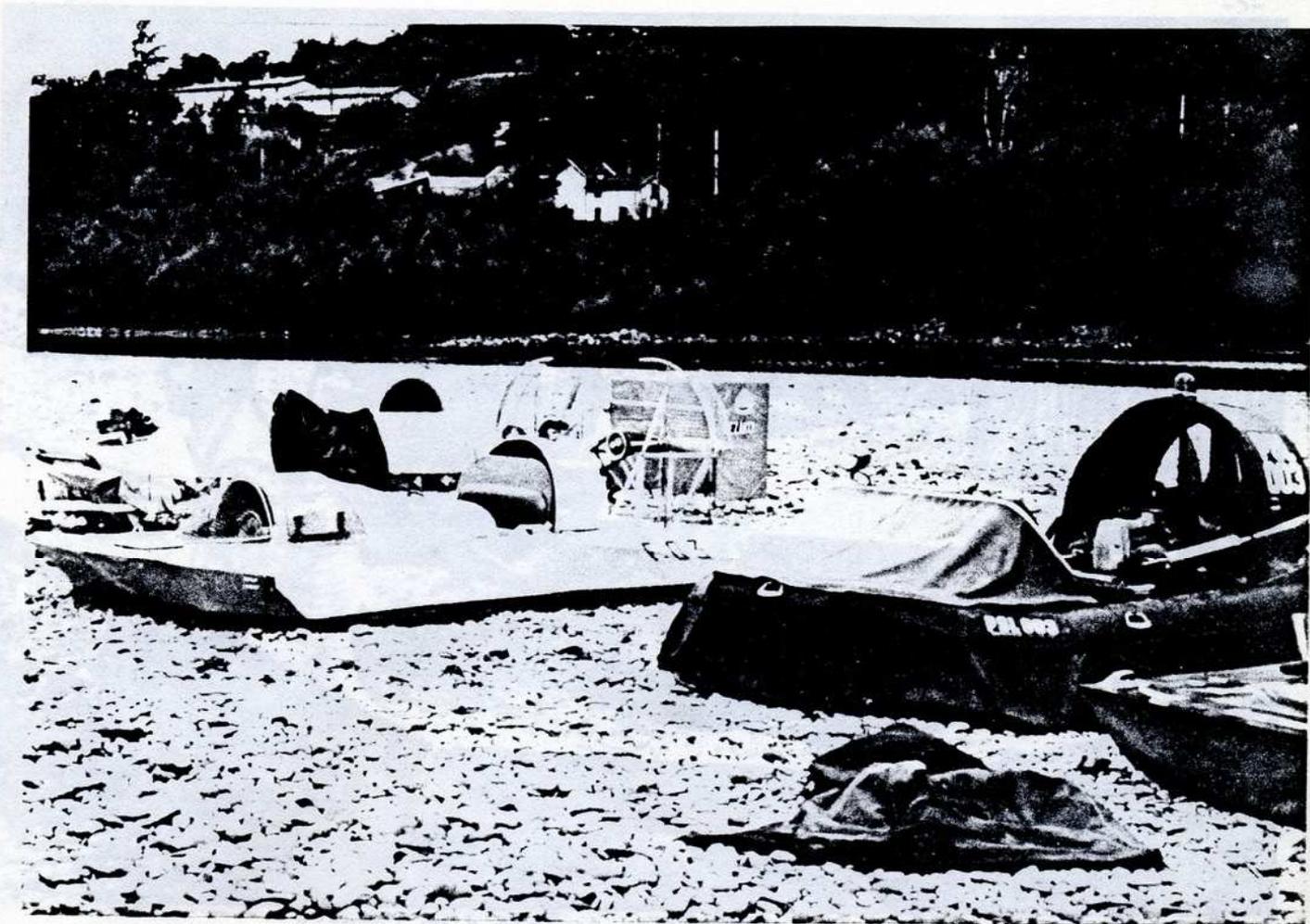
. Tout ceci ne sont que des problèmes mineurs, liés à la finition hâtive des engins. En effet cette réunion a permis de cristalliser les constructions, et chacun a eu à coeur de finir - jusqu'à la dernière minute - son aéroglisseur pour le présenter.

. En ce dimanche après-midi, comme est grand l'étonnement du public à voir évoluer les appareils sur les galets (pour ceux qui ont une jupe adéquate) et glisser en une transition douce et sans heurts vers l'élément liquide. AIR 300 & AIR 400 (CAT) font de belles prestations tout au long de cette journée. Après de nombreuses et remarquées évolutions, PSL 003 a des problèmes de segments et le moteur BMW crache l'huile.

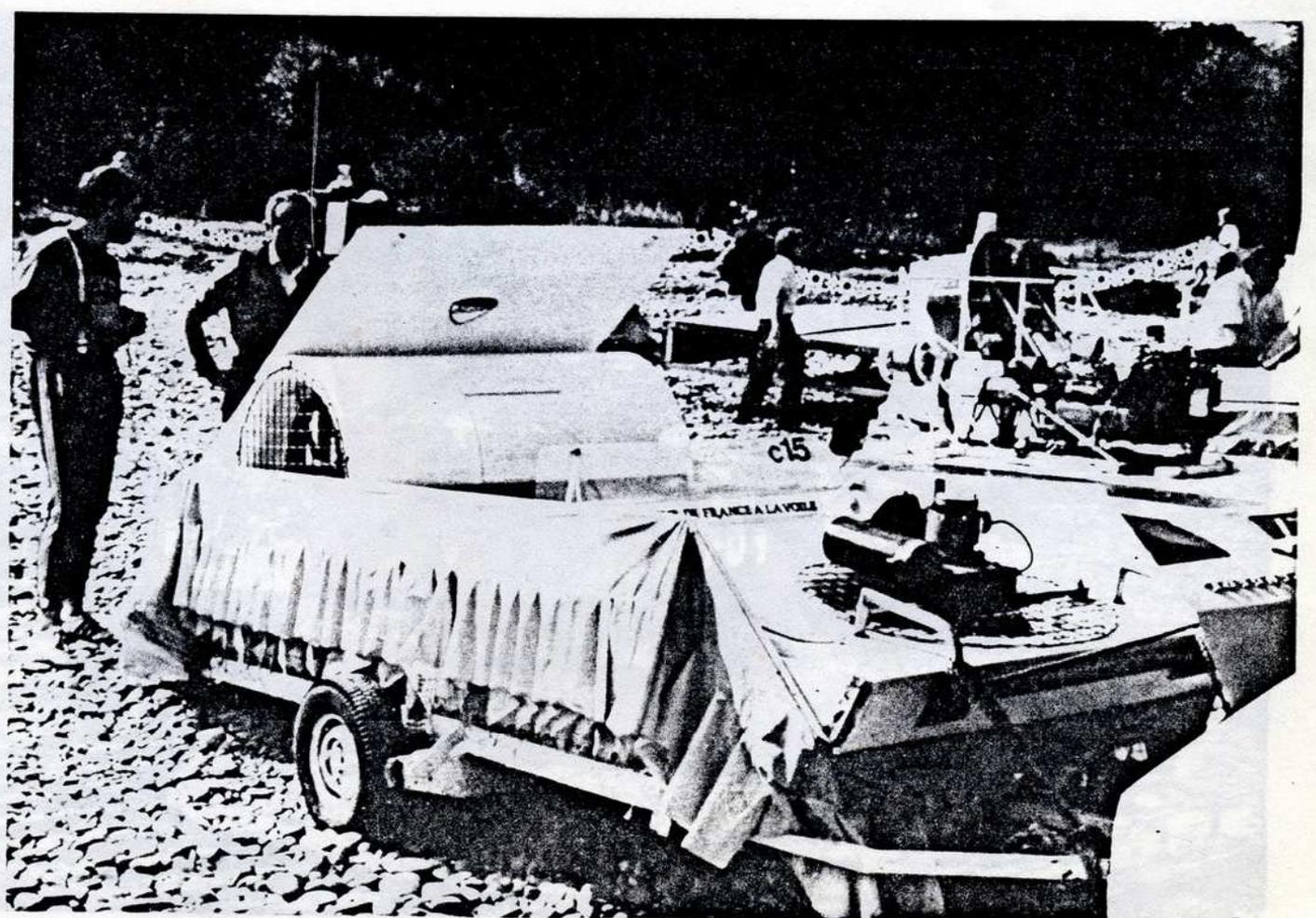
. Durant ce week-end une bonne entraide régnait au paddock, surtout lors des réparations, souvent faites avec des moyens de fortune.

. Nous remercions encore les participants d'avoir pu présenter 15 aéroglisseurs sur la vingtaine répertoriés en France.

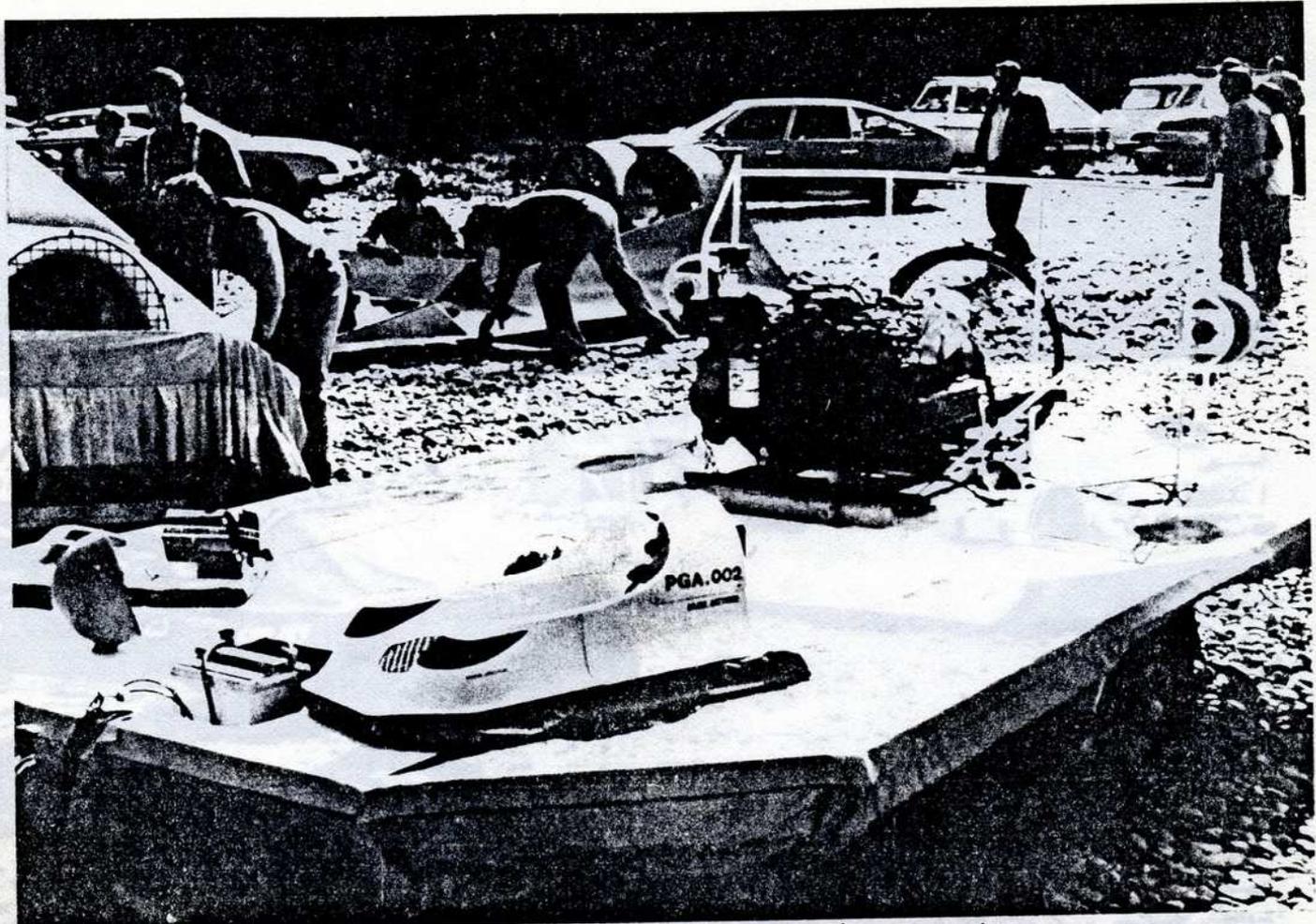
. Cette 1ère concentration a eu ses faiblesses et ses temps forts, et il est certain que les conclusions à en tirer ne peuvent qu'être bénéfiques aux réunions à venir.



Les lers appareils : KESAKO & PSL 003.



Un appareil peu encombrant sur route : le J4.



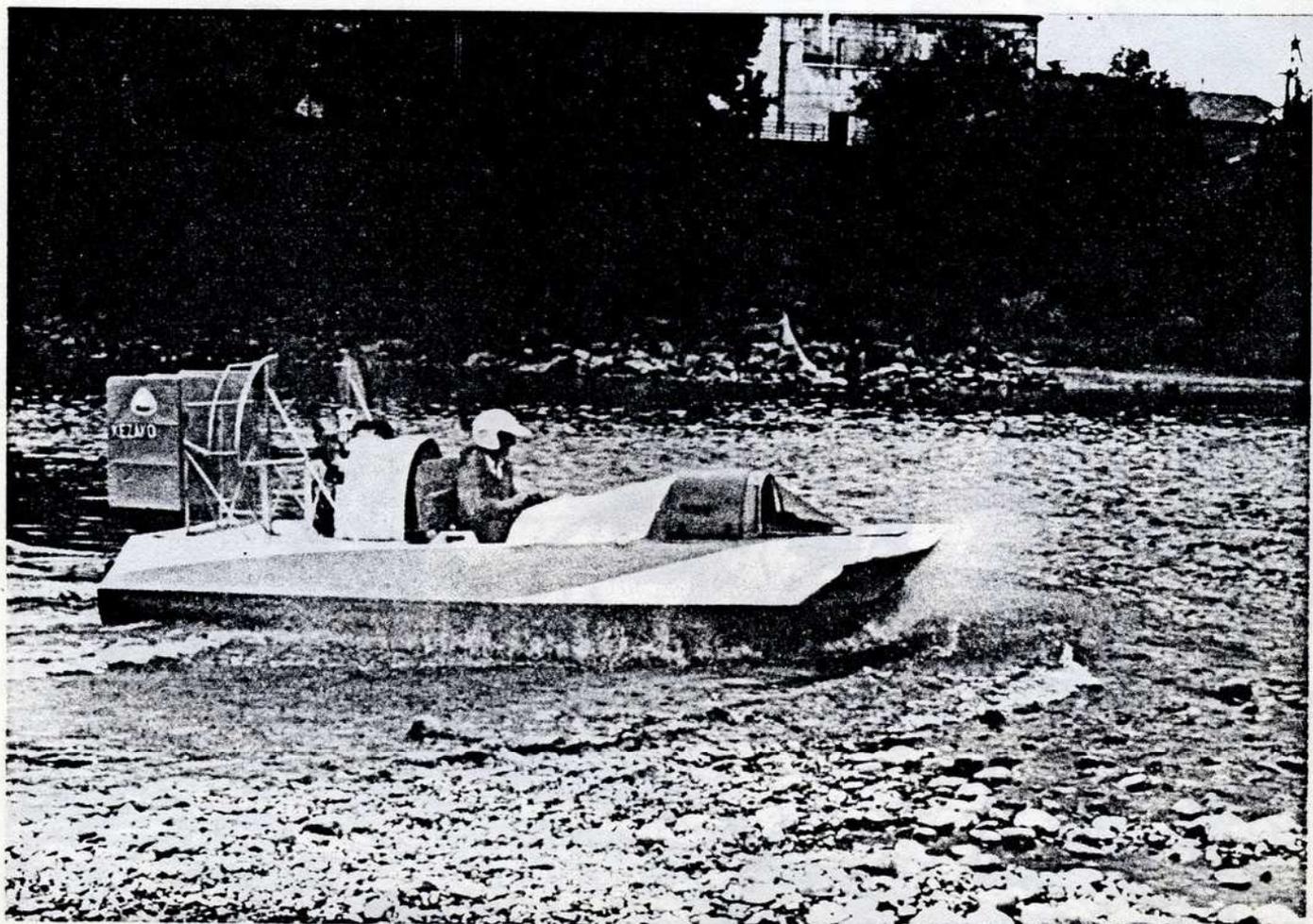
Plateforme en construction équipée d'un Corvaire
6 cylindres refroidi par air.



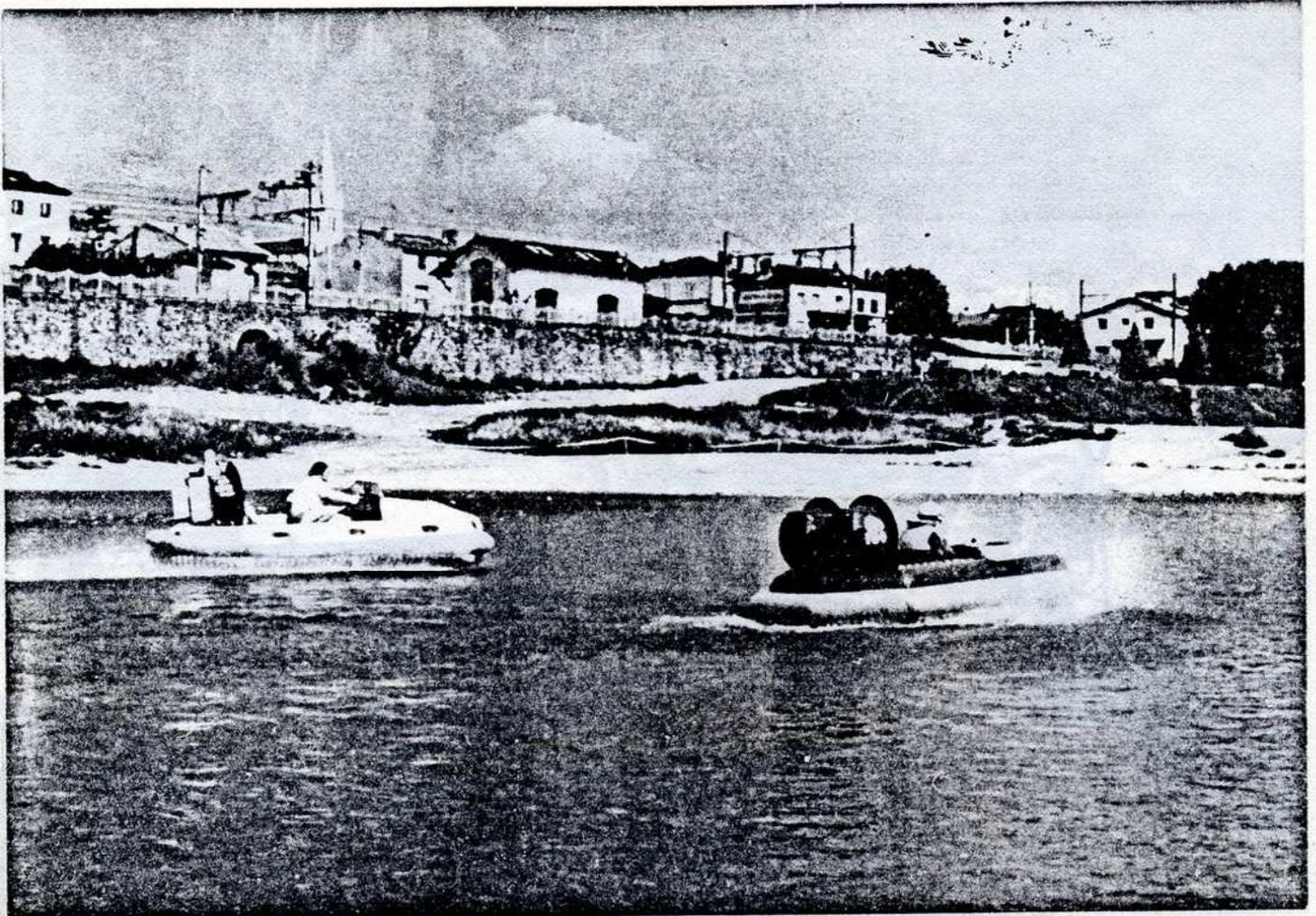
Démarrage difficile pour le SKIMA 3.



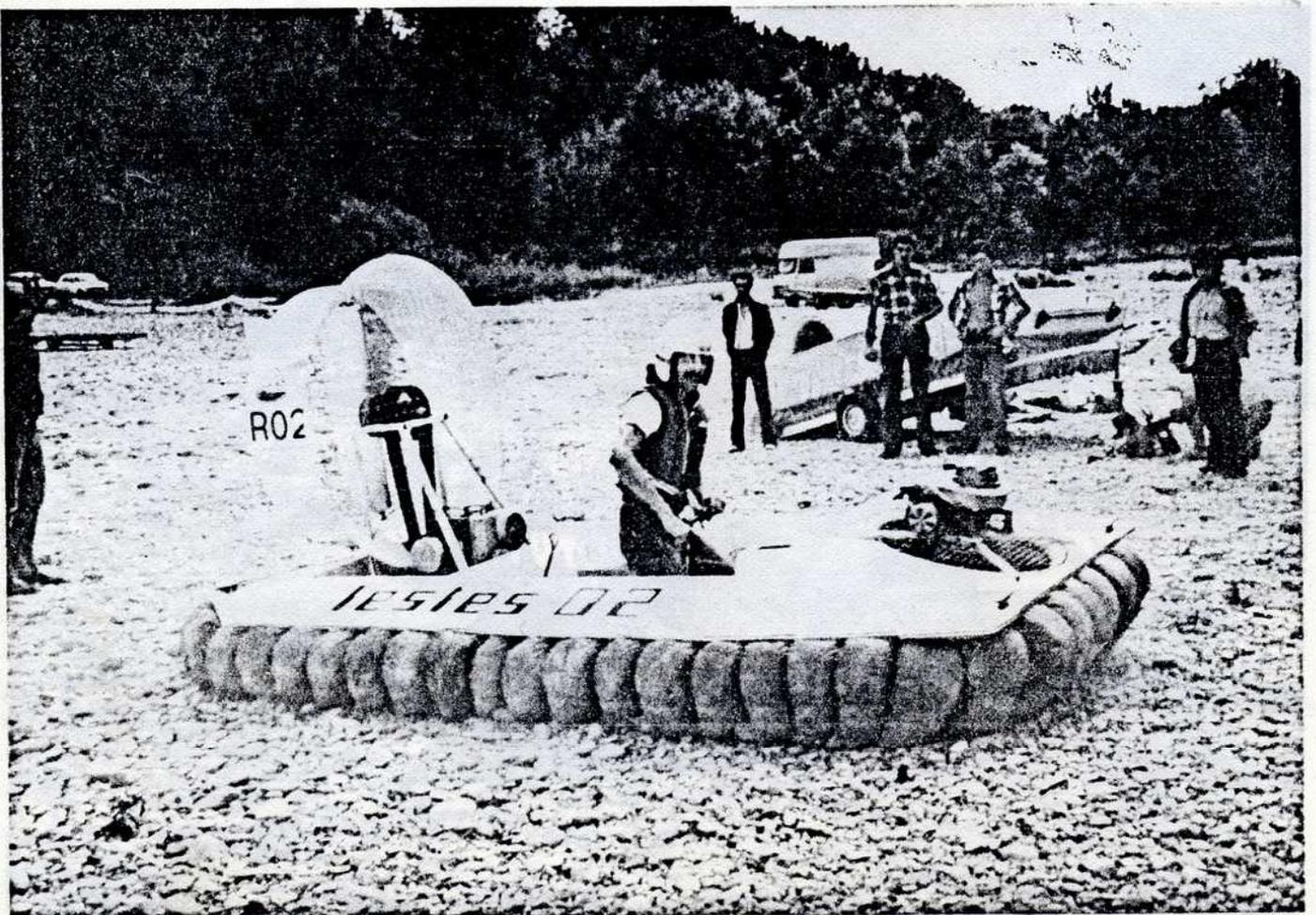
Descente à l'eau du CORS'AIR (CARA).



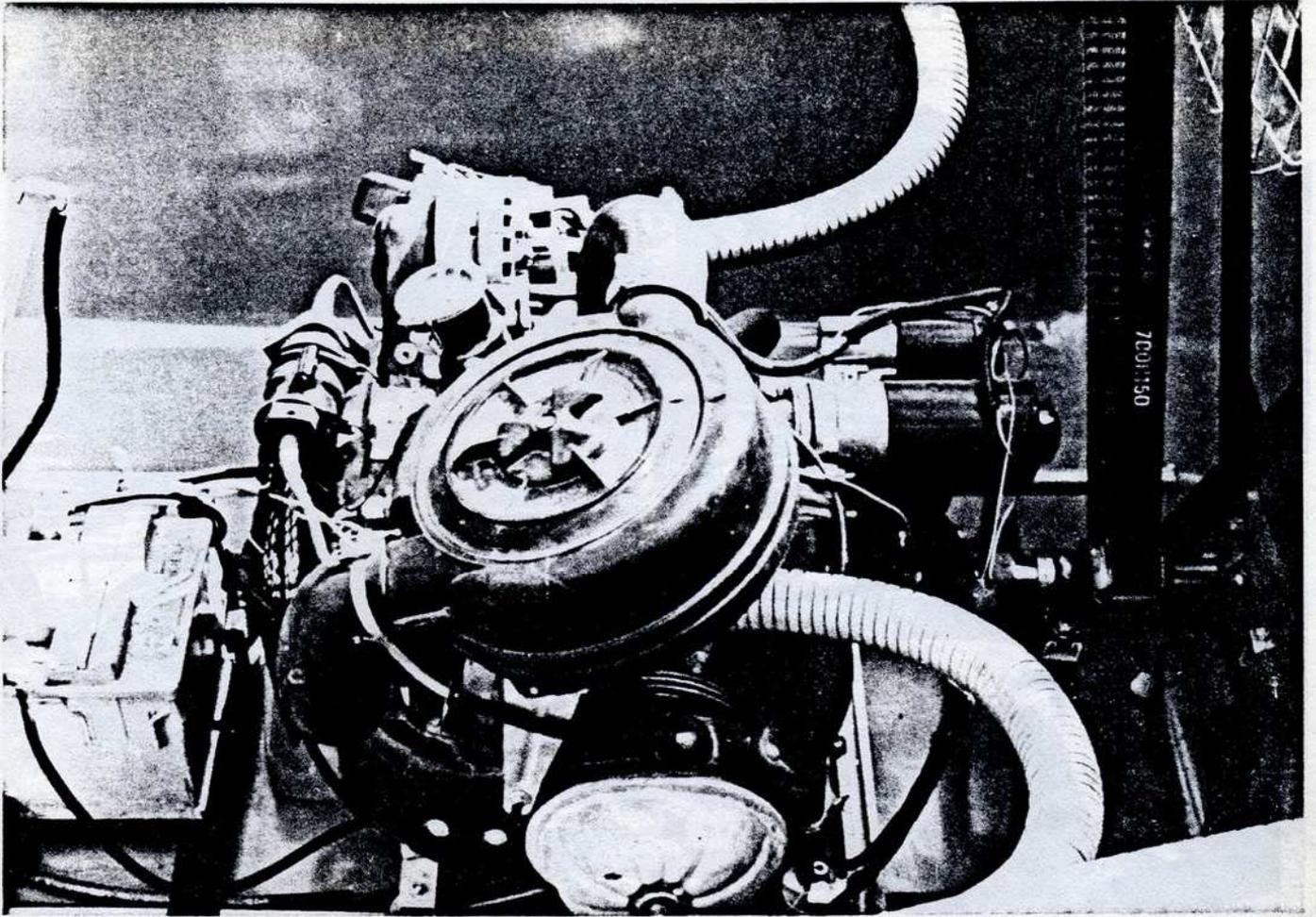
KESAKO en évolution.



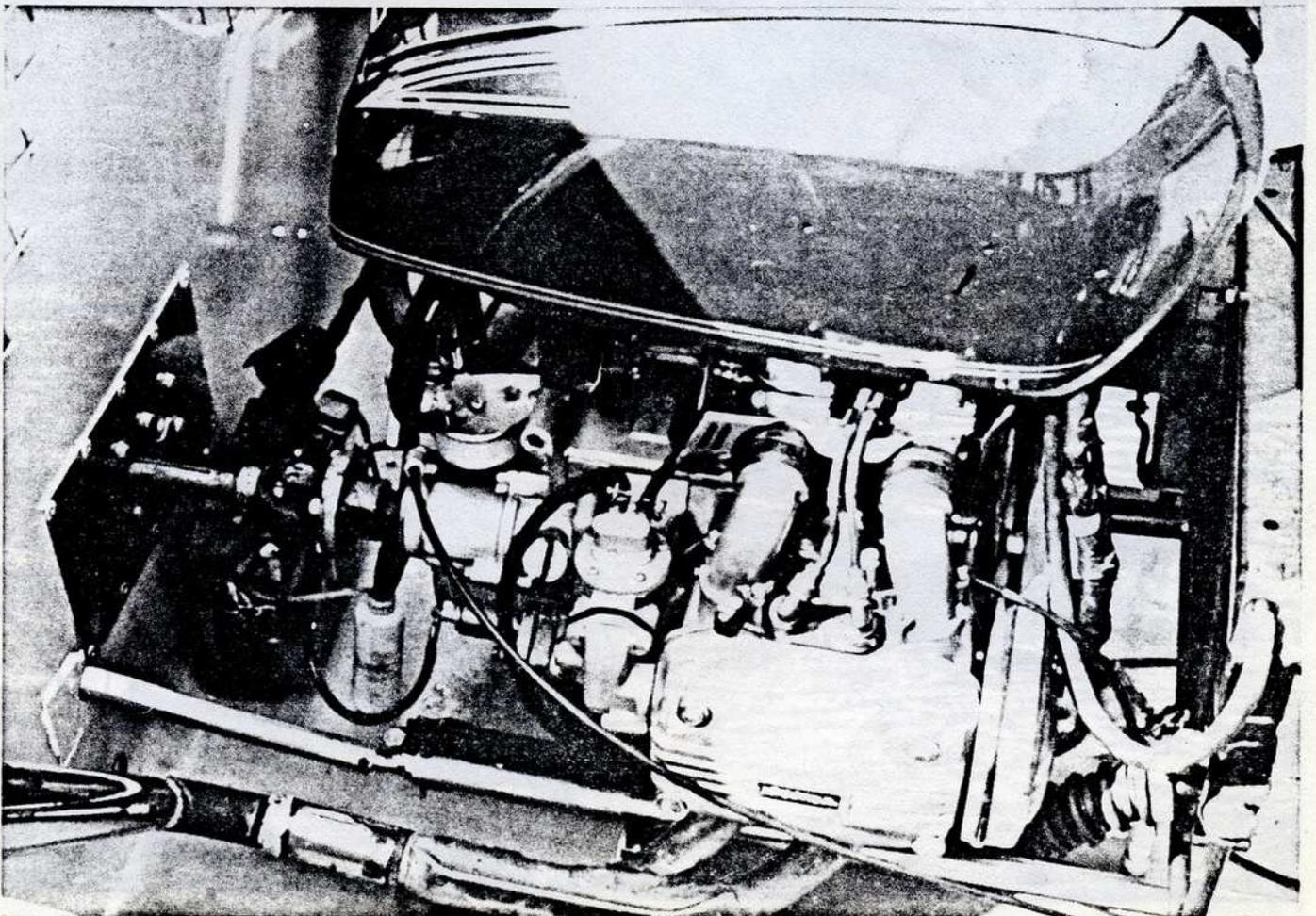
Essais sur l'eau.



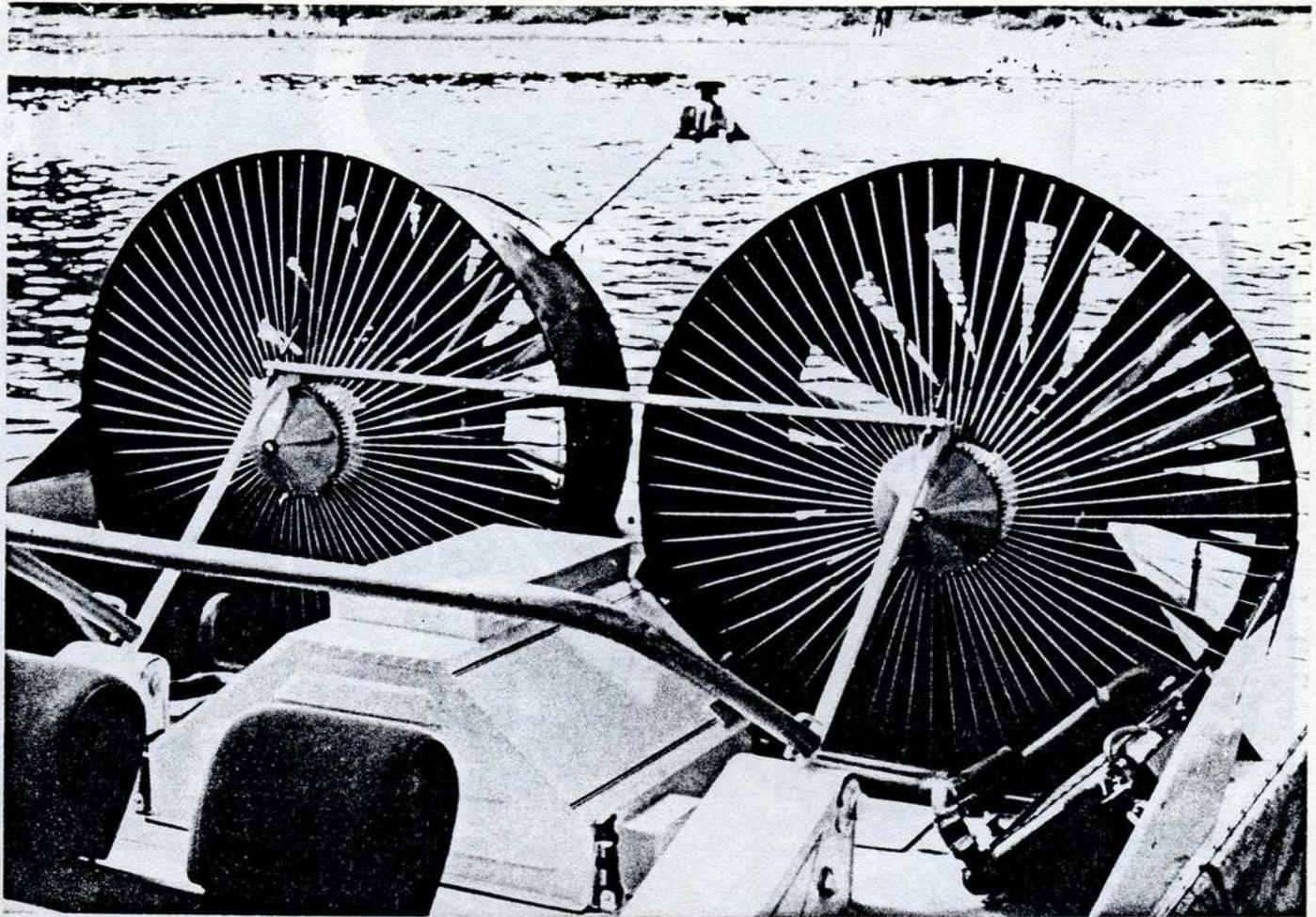
LESTES 02 aura des problèmes d'allumage.



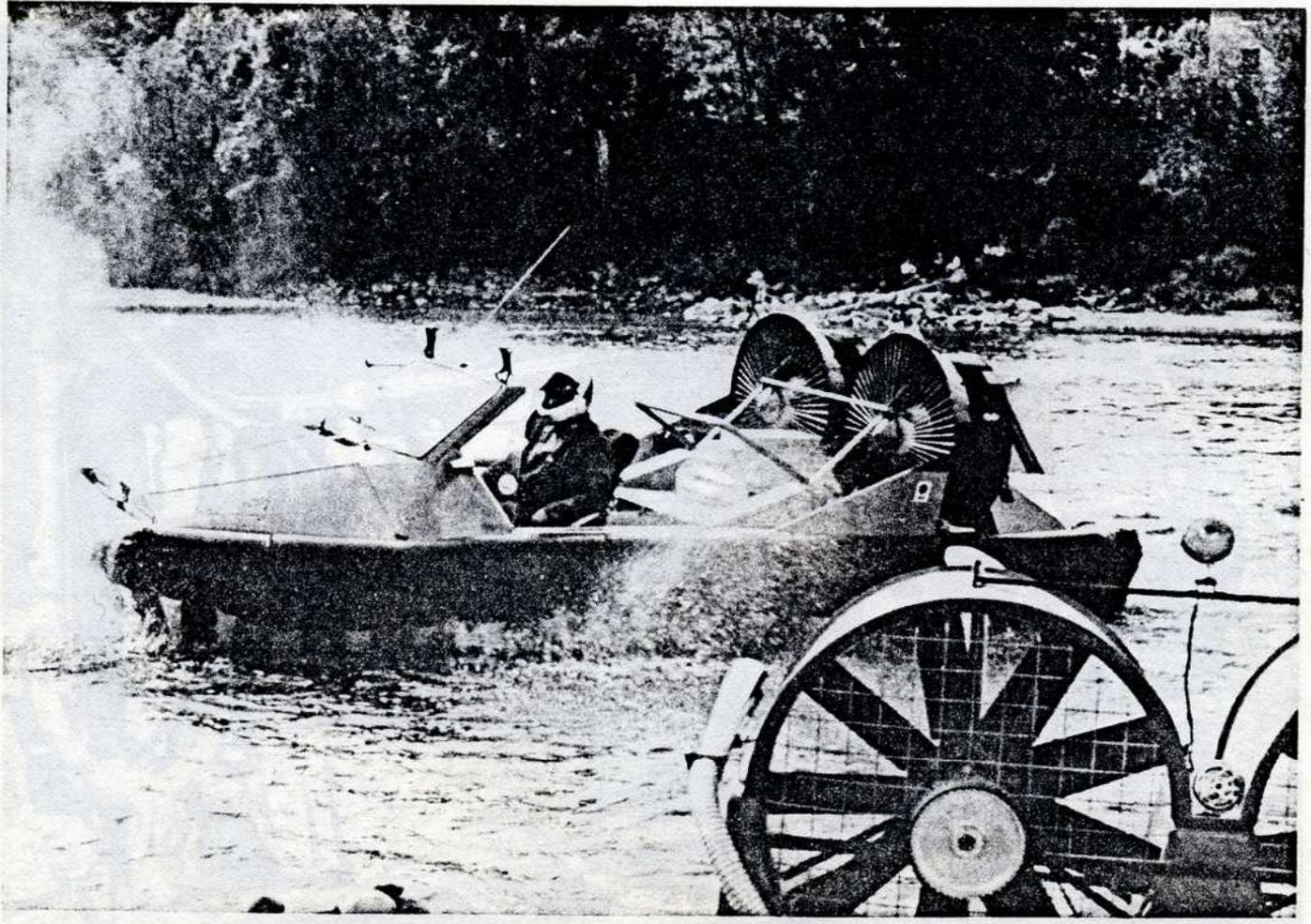
2 exemples de motorisation d'une même coque : un Citroën 600 cm³...



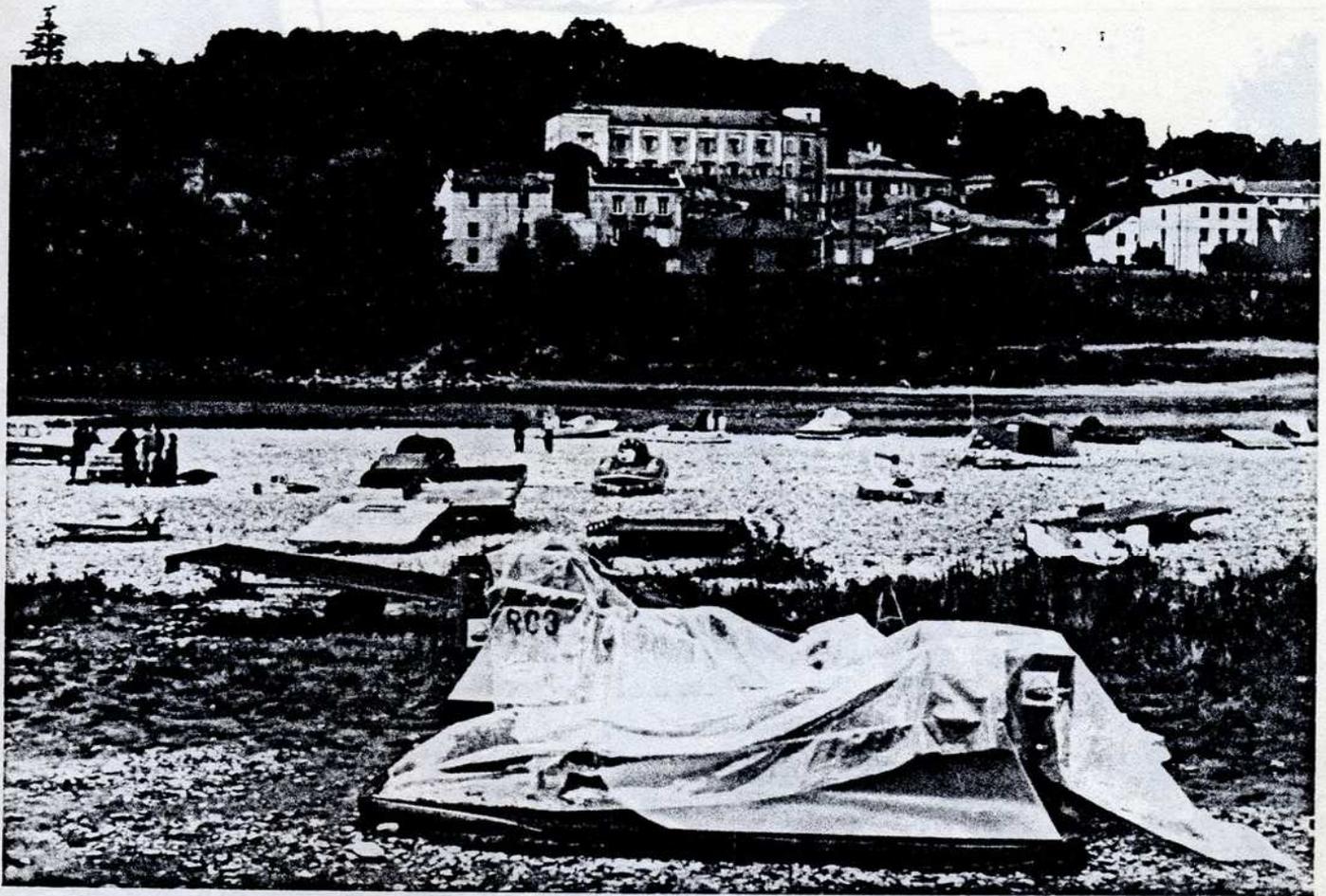
... ou un 1000 cm³ Honda.



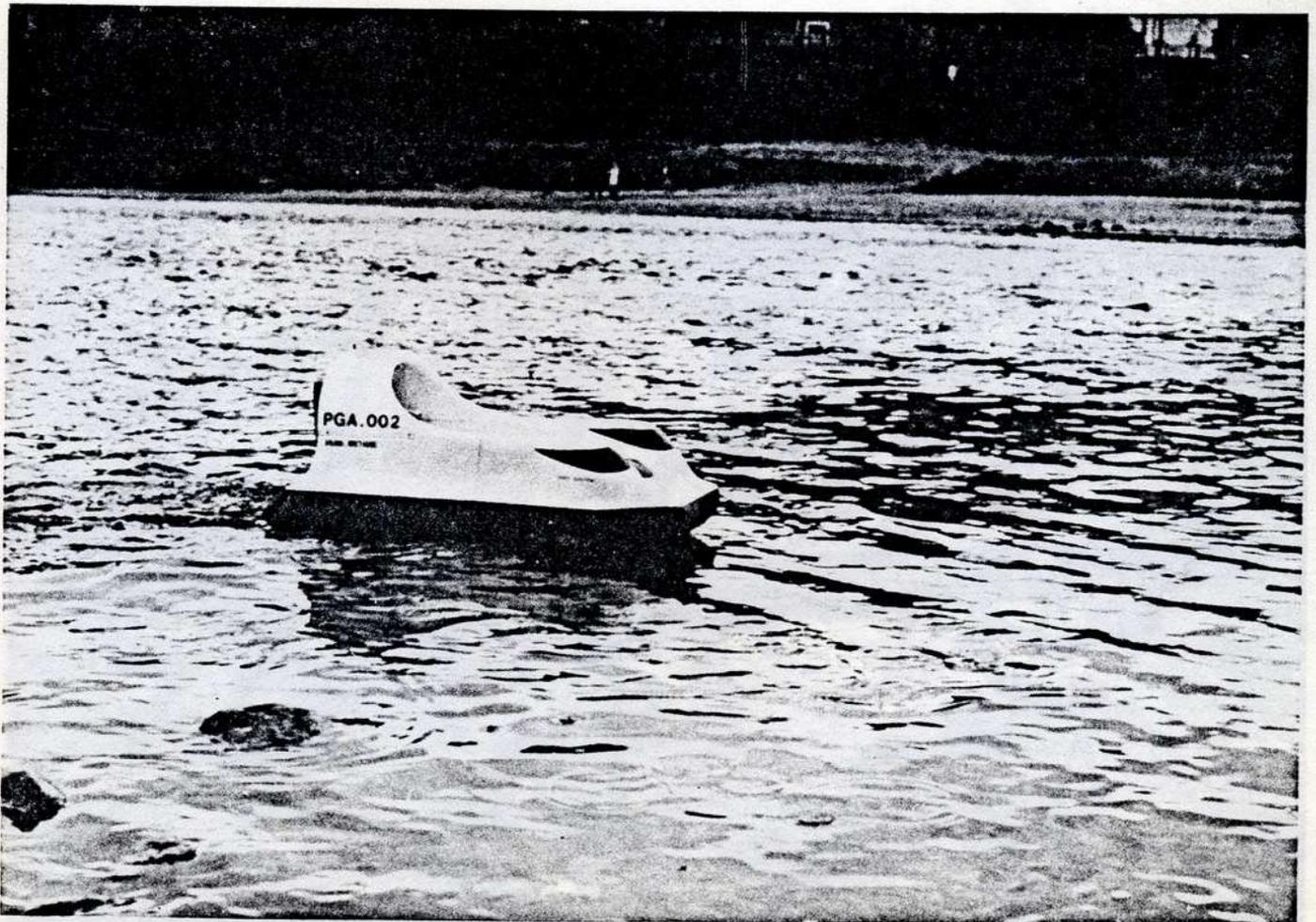
... Groupe de propulsion et de sustentation de ...



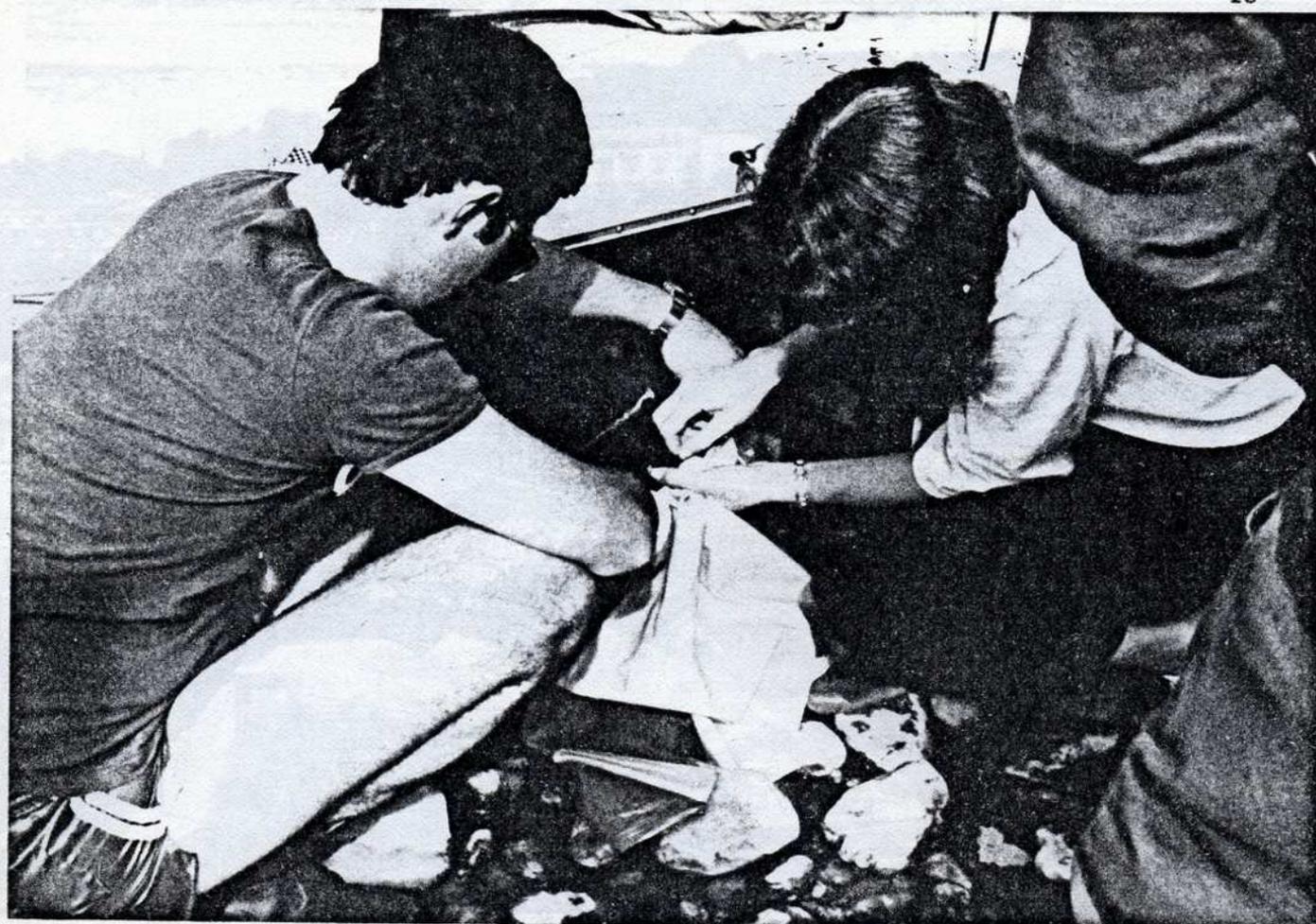
... THYPHON.



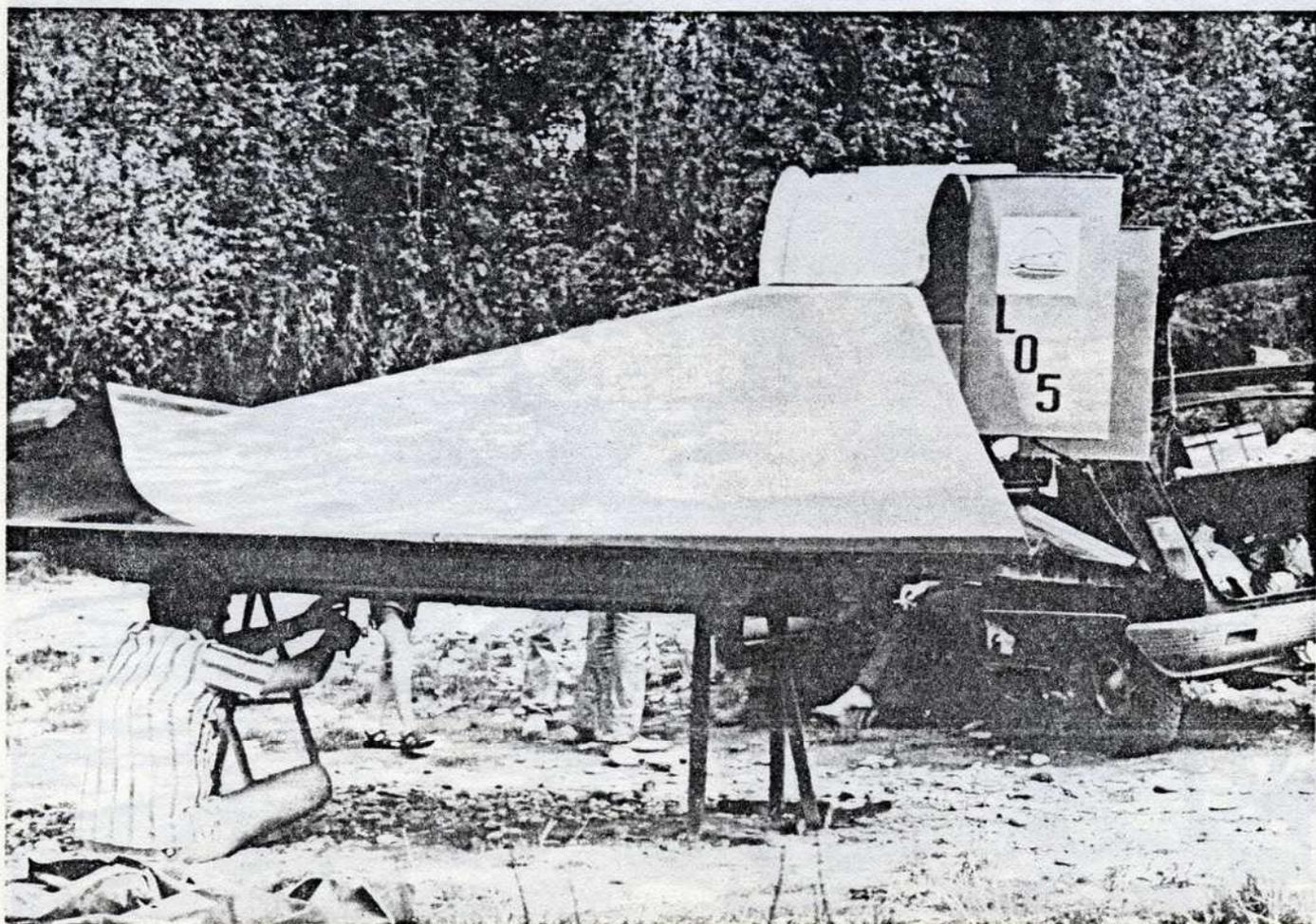
Vue d'ensemble, dimanche matin.



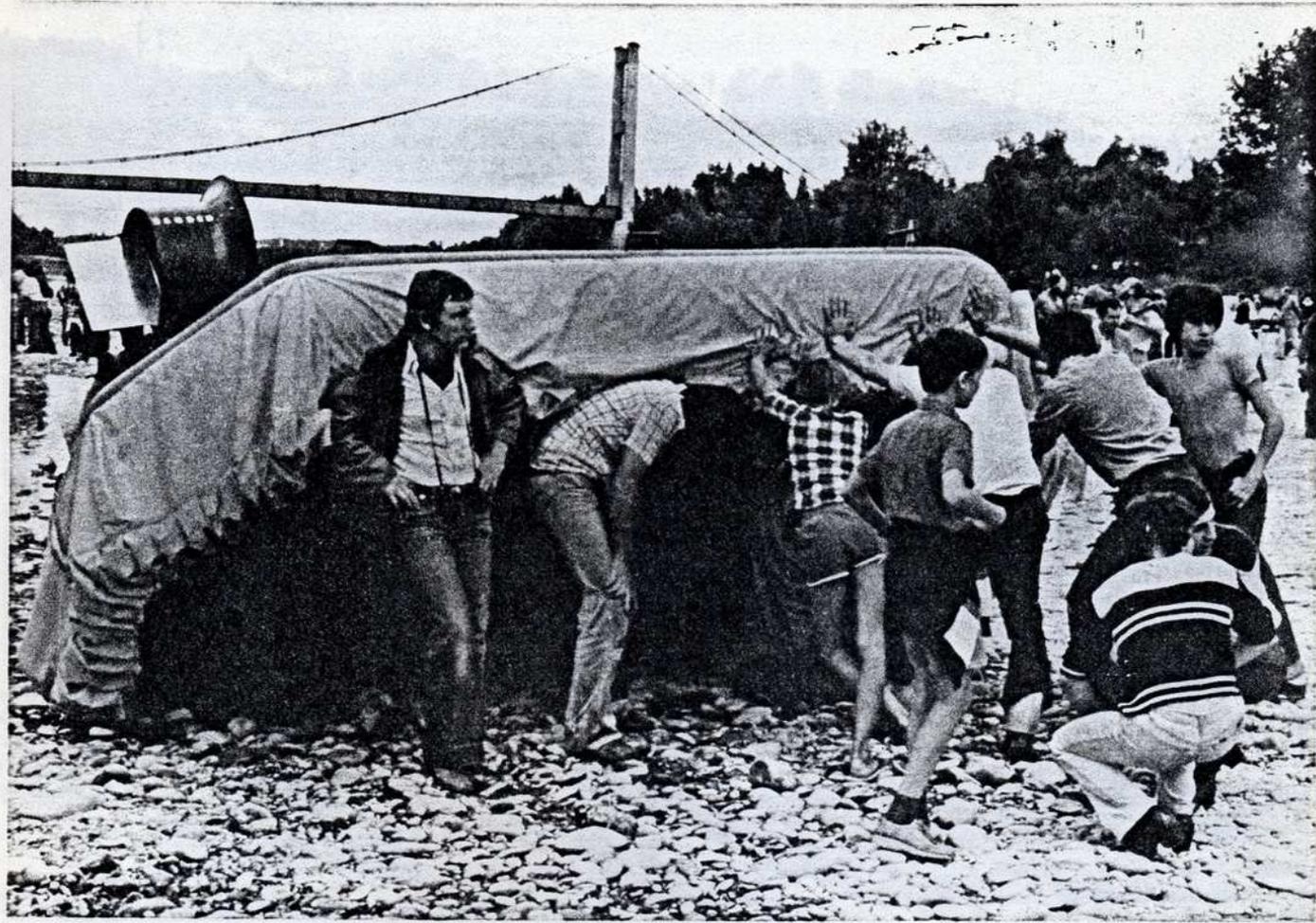
PGA 002, un des modèles réduits.



Et toujours les problèmes de jupes à recoudre.



Mais un aéroglisseur, ça a des jambes ?



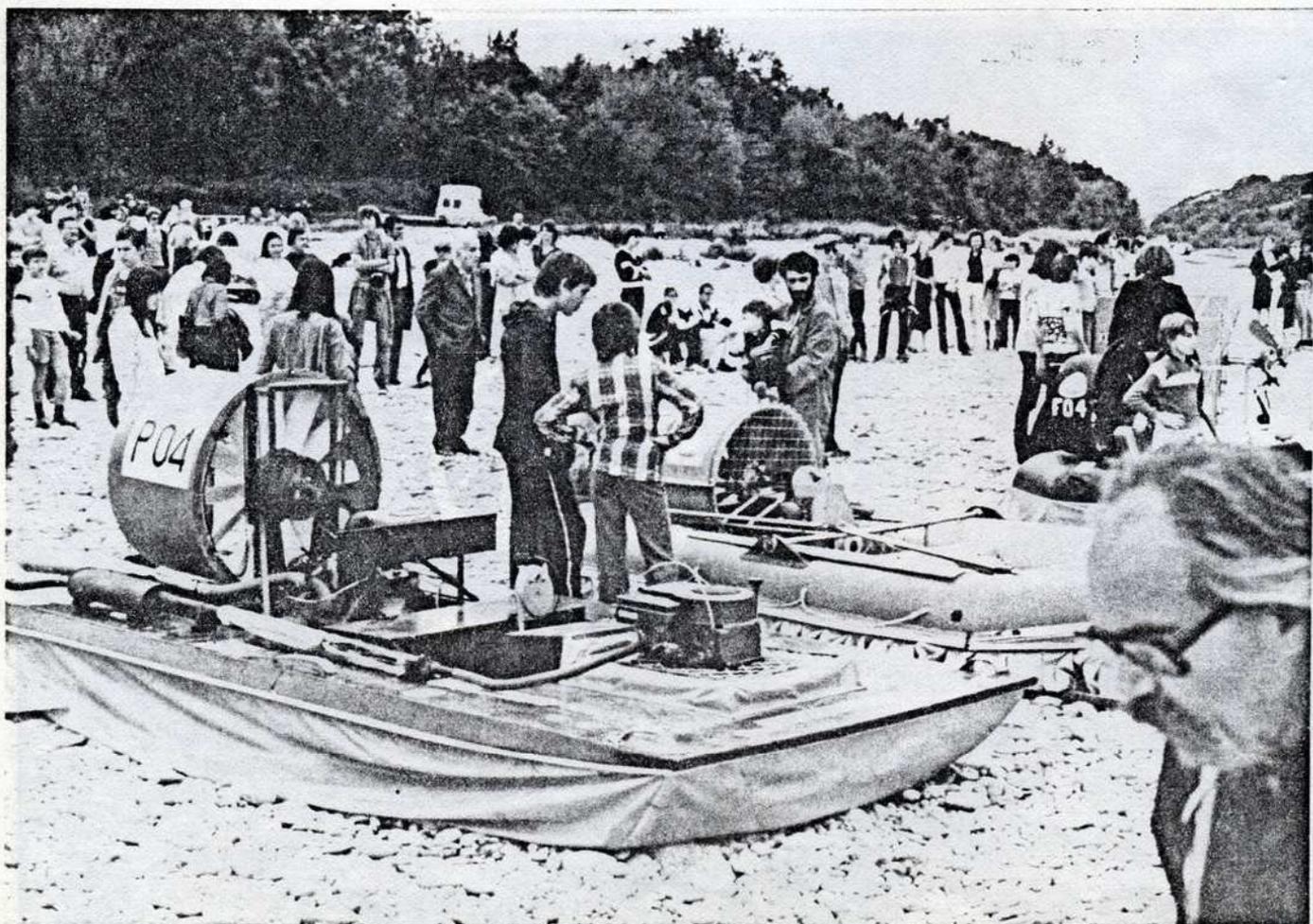
Changement des pales.



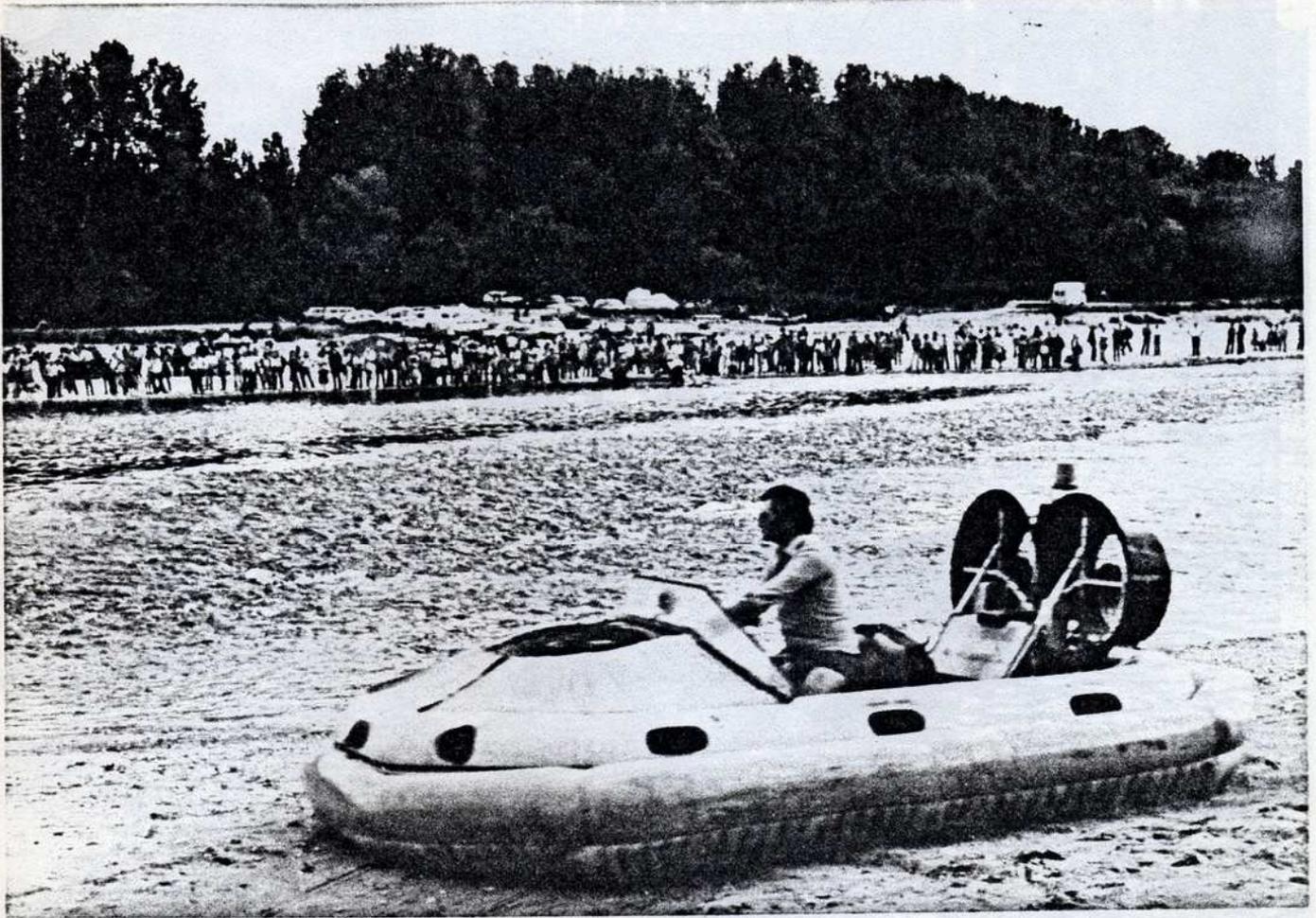
AIR 300 de retour.



Présentation des appareils...



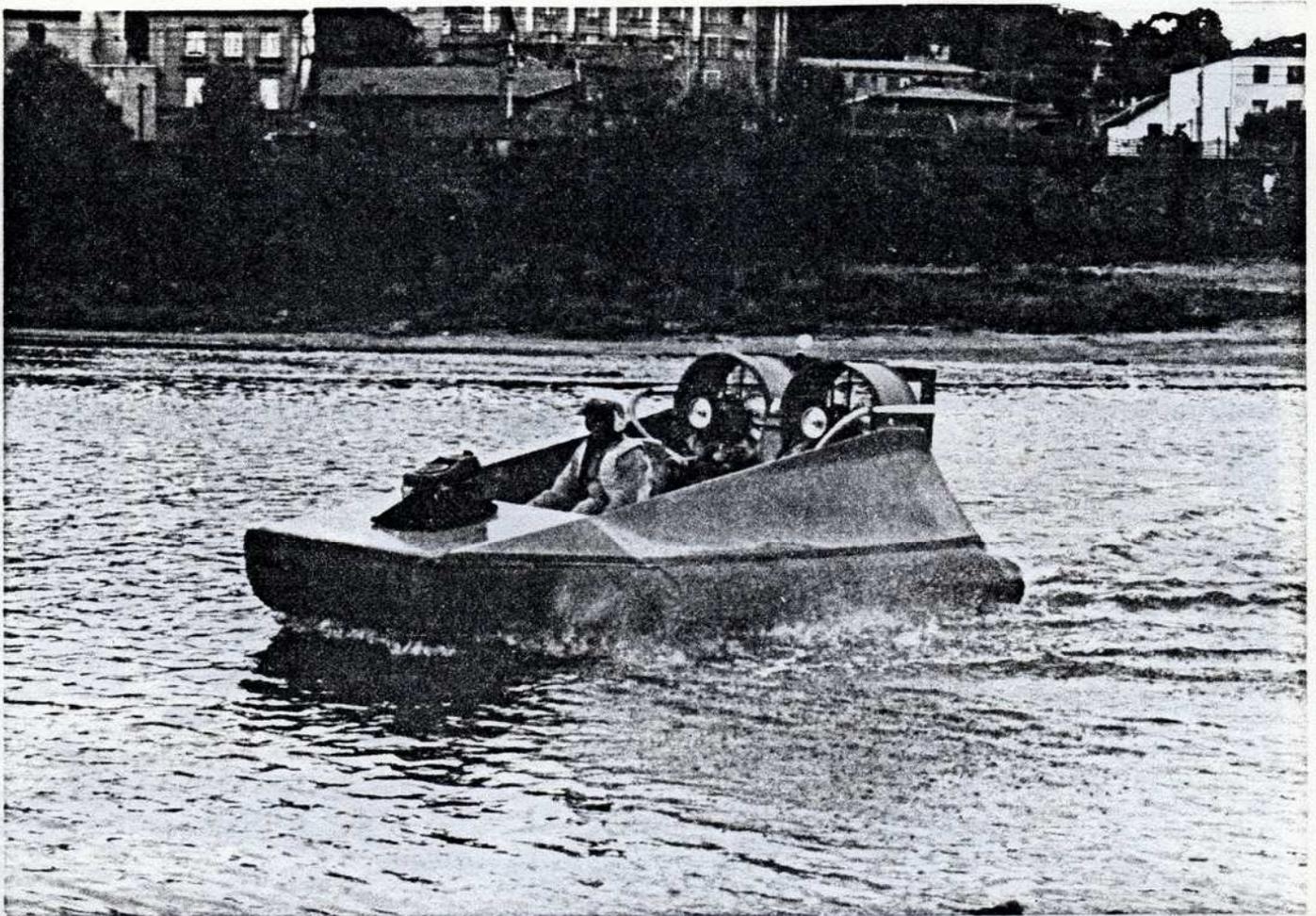
... au public intéressé.



Belle prestation de AIR 400.



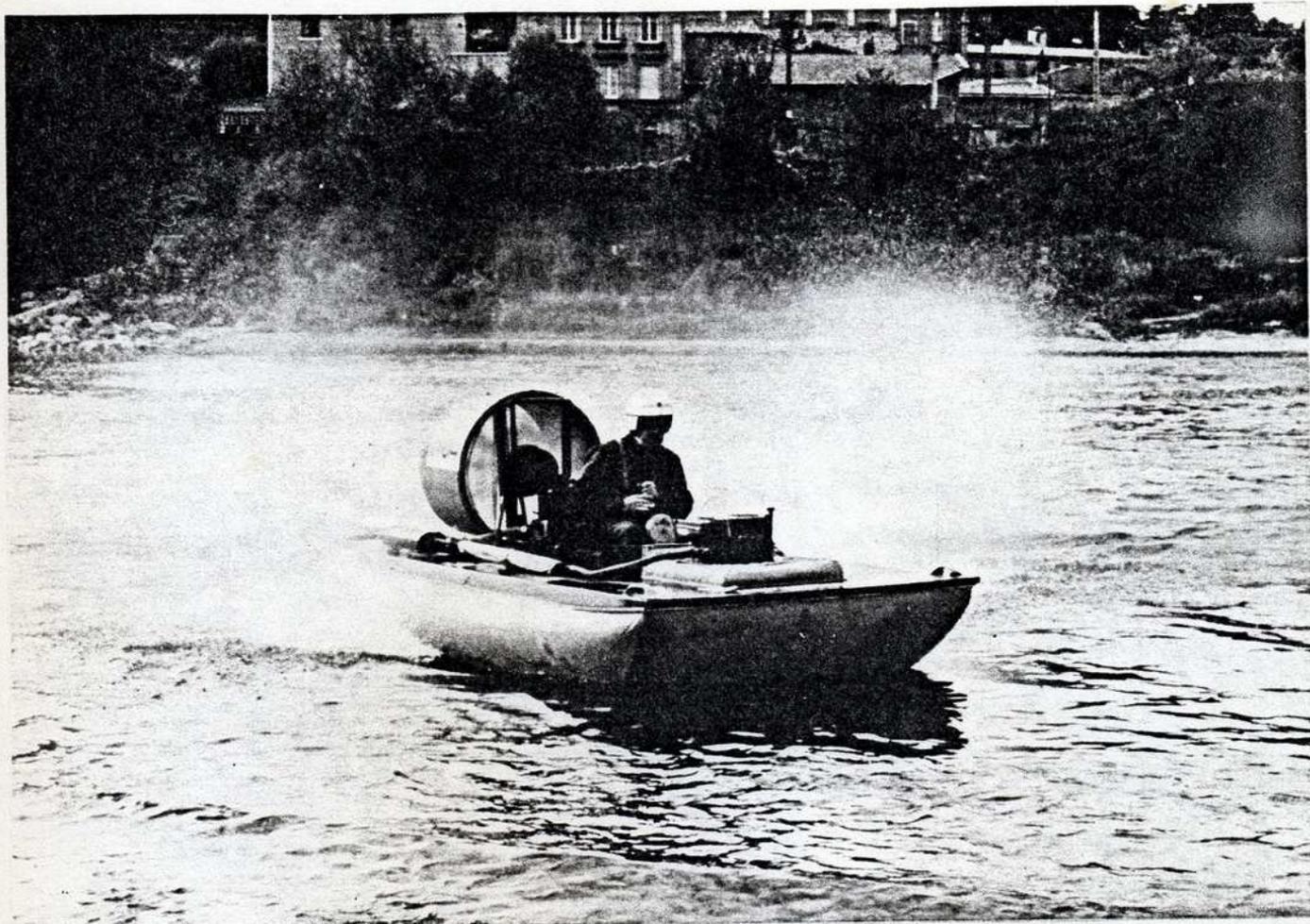
Un des rares à évoluer sur les galets.



Ackermann (ADOC) dans ses oeuvres.



Structure gonflable & système intégré pour Lhomme (AIF).



Le SCARAB II en évolution.

**CLUB DES AÉROGLISSEURS
RHONE-ALPES
8, Rue Richelieu
69100 VILLEURBANNE**