

Dans la presse de fin février, nous avons relevé cet article tout à l'honneur de notre ami Paul GUIENNE (c. 1930), qui sera d'autre part l'un de nos invités d'honneur à la Fête des Anciens du 1<sup>er</sup> mai prochain :

### **Après le TERRAPLANE, le NAVIPLANE, l'AÉROTRAIN...**

L'ingénieur Paul GUIENNE expérimente le parachutage sur coussin d'air.

Après le "Terraplane", le "Naviplane", et l' "Aérotrain", la Société Bertin dont l'ingénieur angevin Paul GUIENNE est le directeur scientifique, étudie un système de parachutage sur coussin d'air.

Le parachute porte une plate-forme munie de "jupes" et souffleries comme les engins précédents. Au moment du contact avec le sol, cette plate-forme glisse sur une couche d'air au lieu de basculer, comme le font jusqu'à présent les parachutistes eux-mêmes. L'avantage est double : possibilité de descendre plus vite, puisqu'il n'y aura pas de choc violent à l'atterrissage ; possibilité de faire parvenir à destination des charges plus importantes. On n'avait guère parachuté que des "jeeps", on pourra parachuter des camions et les grandes précautions qui devaient être prises (démontage de certaines pièces, calage des autres) cesseront d'être nécessaires, le heurt final sur la terre n'étant plus à redouter.

Actuellement, les essais ont lieu près de Toulouse. Ils ont été satisfaisants par des vents soufflants parfois à 40 ou 50 km-h.

La charge envisagée pour le moment ne dépasse pas 8 tonnes, mais on estime qu'elle pourrait aller jusqu'à 50 tonnes, à condition, évidemment, de disposer d'avions permettant le transport de charges de cette importance.

Un tel mode de parachutage permettrait, par exemple, de ravitailler des lieux ne disposant pas encore d'aérodrome ou de routes, ce qui est le cas par exemple de certains terrains de forages pétrolifères situés en plein désert. On peut imaginer ainsi son utilisation au profit d'une région dévastée par un cataclysme.

(Courrier de l'Ouest du 28 février)

Mais à propos de l'aérotrain, voici de nouvelles et intéressantes informations, parues le même jour, sous le titre " L'Aérotrain sub-urbain aux essais ".

Après l'Aérotrain "Orléans", dont les premières navettes sur sa voie expérimentale ont été remarquées, une seconde version destinée aux futures liaisons suburbaines est née. Ce nouveau prototype, comme le premier, a été construit dans l'usine de Reichshoffen du Groupe de Dietrich, traditionnellement orientée vers les transports (dont les célèbres autorails rouges toujours en service).

La particularité du nouvel aérotrain est d'être équipé non pas cette fois d'une hélice carénée, mais d'un moteur linéaire Merlin et Gérin de 400 kw. Le véhicule, long de 14 m 20, 2 m 80 de large, pesant 12 tonnes, pourra glisser sur sa voie en "T" renversé à 200 km-h. Destiné à la desserte des banlieues, des aéroports, son fonctionnement sera totalement silencieux du fait de l'emploi du moteur linéaire. Les essais ont lieu sur la voie de Gometz-la-Ville.

(La Croix du 28 février).