

— Autre nouvelle de la promotion ; mais toute différente et plus agréable. Elle intéresse notre ami Paul GUIENNE, déjà connu dans le grand public par ses diverses inventions sur le mode de propulsion par « coussin d'air » et ses applications techniques : terraplane, aérotrain, naviplane... Voici le dernier né encore guère connu : le « cabriolair », dérivé du naviplane, et des renseignements plus détaillés publiés dans la Dépêche du Midi (14 août 1975) et l'Eclaireur du centre (21 août).

LE « CABRIOLAIR » : UN BEAU JOUET !

La Dépêche du Midi.

Lundi dernier, un nombreux public composé d'habitants et de vacanciers de Port-Fitou et de personnes intéressées par tout ce qui est nouveau et révolutionnaire dans le bon sens du terme, s'était rassemblé sur les bords de l'étang de Salses pour assister aux évolutions d'un engin appelé dans l'avenir à donner une dimension nouvelle aux sports nautiques.

L'engin, que son créateur, M. Paul Guienne a baptisé le « cabriolair » se compose d'un canot pneumatique, type Bombard, et utilise pour ses évolutions, deux forces, l'une dite de sustentation, l'autre de propulsion.

Vous avez immédiatement saisi d'après cette description sommaire qu'il s'agit donc d'un aéroglissoir de poche qui doit obtenir dans les années qui viennent l'adhésion du grand public.

Et cette adhésion sera d'autant plus totale que le pilote d'essais, M. Dimanche n'a pas caché le maniement enfantin de l'engin.

« Au bout d'une sortie ou deux, tout le monde pourra s'adapter au pilotage du « cabriolair » et cela sans aucun danger. L'aéroglissoir ne peut se

renverser, ne peut couler, il est stable. Certes il peut déraper et le conducteur dans une énorme fausse manœuvre pourrait être éjecté mais, comme il aura la précaution d'attacher à son poignet un arrêt-moteur, il pourra facilement rejoindre l'engin.

« En outre, si l'on n'utilise pas le moteur de sustentation, le « cabriolair » se conduit exactement comme un bateau ».

Devant les yeux émerveillés des spectateurs, M. Dimanche fit évoluer le « cabriolair » sur les eaux de l'étang et cela malgré une Tramontane relativement forte. L'engin se moquant du clapotis et du vent piquait des pointes de vitesse et réduisait rapidement son élan.

Après la démonstration son créateur et père, M. Paul Guienne, directeur technique de la S.E.D.A.M., ancien ingénieur en chef chez Bertin où il crée le département des coussins d'air, devait donner quelques explications techniques : « Pour réaliser le « cabriolair » je n'ai utilisé que des « outils » existant : le canot pneumatique d'Alain Bombard dont j'ai conservé les boudins et transformé l'intérieur et monté un châssis pour supporter l'hélice de propulsion.



« Cette propulsion, je l'ai obtenue par un moteur Volkswagen de 54 CV de puissance et 4 500 T.M. Quant à la sustentation par ventilateur, elle est procurée par un moteur rotatif Wankel.

« L'intérêt du « cabriolair » c'est qu'il n'a pas besoin de havre pour se garer ; il peut facilement « grimper sur la plage, sur les bords de l'étang et ne demande que 20 centimètres d'eau pour son départ ».

Un auditeur attentif parmi l'assistance, M. Muller, directeur de la S.O.P.E.B.A. posa plusieurs questions concernant notamment la consommation de l'engin, son éventuelle fabrication par les chantiers navals du département.

En ce qui concerne la consommation elle est quatre fois moindre que celle d'un bateau traditionnel pour le même rendement.

Le « cabriolair » en effet peut atteindre des vitesses de 120 km/heure, pour un moteur rappelons-le de 54 CV. Mais à 2 200 ou 2 800 T.M. il fait du 80 km/heure, pour une consommation de 12 litres environ au 100 km.

« Certes, devait conclure M. Guienne, il ne s'agit là que d'un prototype, qui peut transporter de deux à quatre personnes, je l'ai créé dans un but sportif, il peut devenir très rapidement le jouet des stations balnéaires. »

Alors, pourquoi pas demain rallier Port-Fitou à Port-Barcarès ou Port-Leucate en passant par l'étang et en évitant ainsi l'abominable circulation des routes nationales ?

L'Eclaireur du Centre.

Construit dans le plus grand secret depuis de nombreux mois aux portes de Montargis, le « Cabriolair 001 » dont les essais ont généralement lieu sur un étang privé de Puy-la-Laude vient d'être expérimenté dans des conditions particulières sur le plan d'eau de Port-Fitou, situé non loin de Leucate.

Les résultats ont été extrêmement satisfaisants et ces essais ont permis d'apporter quelques modifications bénéfiques au prototype breveté en France et à l'étranger par l'ingénieur qui l'a conçu. L'appareil en question est un aéroglisseur découvert, capable de transporter à grande vitesse quatre passagers. Une embarcation en caoutchouc, un moteur de sustentation, une hélice pour propulser, au fond rien de bien spécial pourrait-on dire, si l'on ne connaissait pas la somme des loisirs consacrés aux calculs par Paul Guienne avant de se lancer dans la fabrication de ce prototype.

L'Inventeur de l'Aérotrain et du Naviplane

Il faut dire que Paul Guienne n'est nullement un néophyte en matière d'aéroglisseurs et qu'il se consacre depuis de nombreuses années aux problèmes et à la réalisation d'appareils sur coussin d'air. En effet, ingénieur en chef de la société Bertin, il a dirigé le département « Aéroglisseurs » et a réalisé à ce titre le « Terraplane » ainsi que les « Naviplanes N 300 » d'une capacité de 80 personnes dont l'un est affecté à la traversée de la Gironde à partir de Bordeaux et l'autre à l'étang de Berre après avoir été en service à Cannes. Directeur scientifique de l'aérotrain, cet appareil révolutionnaire qui devait relier la capitale à Cergy-Pontoise, Paul Guienne est depuis deux ans le directeur technique de la SEDAM, Société d'Etudes et de Développement des Aéroglisseurs Marins. Signalons au passage que cette filiale de la société Bertin procède actuellement à Pauillac (Gironde) au montage de deux « N 500 », aéroglisseurs destinés à faire traverser la Manche à 400 passagers et 65 véhicules.

Consacrant ses journées à la recherche scientifique dans un domaine particulier, effectuant des voyages d'études ayant trait aux aéroglisseurs, on aurait pu penser que Paul Guienne était saturé des phénomènes de l'air et de la propulsion. Ce n'était guère le cas. L'idée lui vint alors, à supposer qu'il ne l'ait pas toujours eue, d'inventer un petit appareil personnel qu'il utiliserait pendant ses vacances. Comme lui, en France mais surtout en Angleterre, des ingénieurs élaboreront des aéroglisseurs marins de petite taille et l'an dernier un grand meeting rassembla les inventeurs et leurs machines sur une place du Nord. À cette époque, le prototype de Paul Guienne n'était pas achevé et sa mise au point se poursuivait à Amilly.

La naissance du « Cabriolair »

La mise en chantier fut longue. Il fallait trouver du matériel courant mais aussi des assistants non seulement qualifiés mais aussi passionnés que l'inventeur par le projet et sa réalisation. Henri Lansoy, son condisciple de l'Institut Catholique des Arts et Métiers, lui fit alors rencontrer M. Vitry qui dirigeait une entreprise de menuiserie, M. Desbordes, ancien garagiste à

Montargis, féru d'aviation, et enfin M. Fétissof, de l'usine Hutchinson, rompu aux techniques délicates du collage du caoutchouc.

M. Vitry procéda à la construction du carénage, des gouvernes et des supports de jupes qui furent adaptés sur un canot pneumatique traditionnel. De son côté, M. Desbordes régla le moteur Volkswagen destiné à la propulsion par hélice d'avion et le moteur rotatif Sachs-Wankel assurant la sustentation. Quant à M. Fétissof, il assembla patiemment les jupes de l'appareil qu'il fallait sans cesse modifier.

Les premiers essais eurent lieu l'an dernier à quelques kilomètres de Montargis et les derniers pour la région le mois dernier. Tout était alors prêt pour démontrer les avantages de l'engin à qui, Françoise, l'épouse du constructeur donna le nom de « Cabriolair » puisqu'il s'agissait d'une sorte de cabriolet fonctionnant sur coussin d'air.

L'étang de Port-Fitou convenait parfaitement pour la démonstration que Paul Guienne et M. Fétissof voulaient probante. En effet, la petite cité lacustre n'est séparée à vol d'oiseau que de quelques kilomètres de la mer mais il faut en faire environ dix-huit par la route. D'autre part, la faible profondeur de l'étang interdit pratiquement la navigation aux dériveurs et les hautes herbes empêchent les canots à moteur de circuler convenablement. Restait le « Cabriolair ».

Un aéroglisseur confortable à 120 km/h

Long de 5 mètres, large de 2, pesant 400 kg, le « Cabriolair » rapide et puissant démontra aisément qu'il était l'appareil idéal pour les étangs, les lacs et les rivières. N'ayant nullement besoin d'appontement puisqu'à partir d'une berge, le coussin d'air lui permet de rejoindre l'eau par ses propres moyens, le « Cabriolair » qui navigue en vitesse de croisière à 80 km/h peut atteindre 120 km/h en surface. Sa direction est assurée par des gouvernes et son pilotage amusant à l'aide d'un manche à balai est comparable à celui d'un avion, les risques exceptés. Sur clapotis moyen, les passagers ne sont incommodés ni par les embruns, l'avance de l'appareil ne produisant aucune vague puisqu'il ne touche pas l'eau, d'où une économie d'énergie, ni par la gîte, la stabilité du « Cabriolair » étant remarquable.

Cet appareil de sport dont les essais se poursuivront encore pour l'améliorer et l'aménager risque fort de révolutionner dans les années qui viennent le monde des loisirs. Et ce n'est peut-être pas une vue de l'esprit que d'imager dans notre région un atelier de montage si des financiers, après avoir assisté à une démonstration, se laissent persuader par les avantages et les débouchés de l'engin.

D'ici là, souhaitons à Paul Guienne et à son équipe montargoise dont les résultats obtenus sont jusqu'à présent conformes aux prévisions de parfaire cet extraordinaire « Cabriolair 001 », conçu à Châteaurenard et réalisé à Amilly.

UN AEROGLISSEUR DE SPORT POURSUIT SES ESSAIS SUR L'ETANG DE LEUCATE

Le Midi Libre.

Un singulier et merveilleux appareil étonne depuis quelques jours les habitués des bord de l'étang de Leucate et plus particulièrement les estivants qui ont choisi comme lieu de résidence, la presqu'île de Pédros, à proximité des Cabanes de Fitou.

Cet engin, que nous pourrions qualifier d'aéroglisseur de sport, est actuellement en période d'essai et de démonstration sur le plan d'eau de Leucate, l'un des plus difficiles pour la navigation à cause de sa faible profondeur et des rafales de vent qui le balaient en permanence.

Il a été conçu par un grand spécialiste français dans le domaine de la construction des appareils évoluant sur coussin d'air : M. Guienne, directeur technique de la société d'étude et de développement des aéroglisseurs marins. M. Guienne qui participa à la réalisation de l'aérotrain et des grands aéroglisseurs de transport, dirige lui-même la mise au point de son petit appareil.

A plus de 100 km/heure

Cet appareil de sport construit au moyen d'une simple coque pneumatique de type « Bombard », fut spécialement conçu pour des randonnées sur des rivières, des étangs, des lacs effectuées à très grande vitesse. Les deux ou les quatre passagers que l'embarcation pourra transporter évolueront confortablement sur l'eau à plus de cent kilomètres à l'heure, cent vingt ou cent trente peut-être. Elle est mue par une hélice en prise directe sur un simple moteur Volkswagen. La sustentation est assurée par un moteur rotatif très souple qui ne provoque aucune vibration. Le pilotage s'effectue par l'intermédiaire de volets rendus très efficace par le souffle constant de l'hélice.

M. Guienne a construit son aéroglisseur expérimental pour le plaisir. Mais il ne cache pas que la maniabilité largement vantée par le pilote qui pourtant en a vu d'autres, le confort, la simplicité et la vitesse de pointe de son engin, en font un appareil tout à fait exceptionnel qui devrait enthousiasmer les amateurs de griseries marines. Il pourrait donc être amené à le faire réaliser en plusieurs exemplaires.

Une navette sur l'étang

L'appareil a d'ailleurs hautement intéressé le directeur de Port-Fitou. Grâce à lui ou à un engin de ce type, une liaison régulière pourrait être établie entre la presqu'île de Pédros et la plage de Port-Leucate sur la rive opposée de l'étang. Ce moyen de transport surmonte en effet les difficultés inhérentes à la faible profondeur du plan d'eau et à la présence des herbes marines.