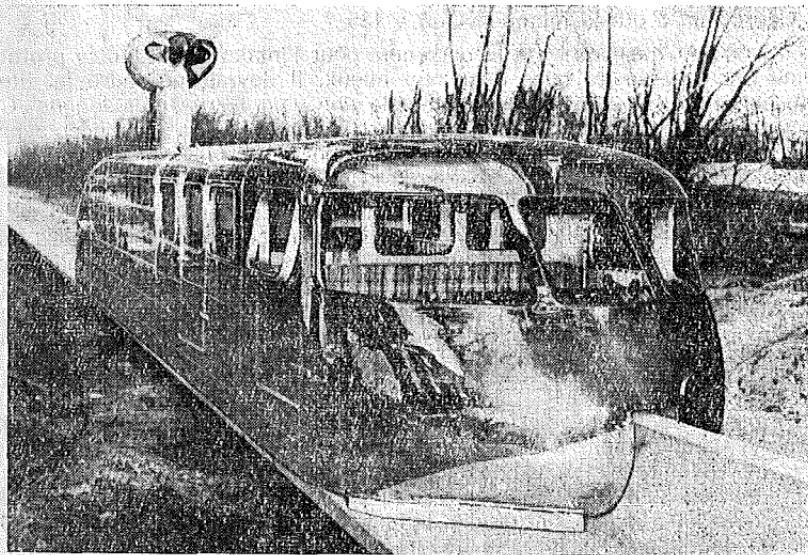


Cours 1930

Paul GUIENNE. — Les journaux et la télévision ont abondamment parlé ces jours-ci de l'ingénieur en chef de la Société Bertin.

Combrée est spécialement fier de cet ancien célèbre. Permettez-nous, une fois encore, de publier un article sur ses extraordinaires inventions qui, écrivait lui-même Paul Guienne à M. le Supérieur, permettront au Collège « d'être bientôt dans la banlieue de Paris ».



Premiers essais officiels du premier aérotrain (deux tonnes à 135 km/h. sur coussin d'air) et brève rencontre avec l'angevin Paul Guienne qui l'a conçu et réalisé. — L'ingénieur Paul Guienne, angevin d'origine, est en France le père de la locomotion sur coussin d'air. L'aérotrain, le premier du monde, construit

par la Société Bertin, dont il est l'ingénieur en chef, représente l'aboutissement de ses recherches. Car maintenant l'aérotrain n'existe plus seulement sous forme de maquettes, c'est depuis quelques jours un véritable véhicule assez analogue en dimensions restreintes à une Micheline, qui a circulé déjà plusieurs fois sur un tronçon de voie d'une longueur de 2 à 3 kilomètres, partant de Gometz-le-Ville (S.-et-O.) en direction de Limours.

Le premier essai avait eu lieu la semaine dernière, en présence de M. Olivier Guichard, délégué général à l'aménagement du territoire. Des vues sont passées à la Télé, d'autres passeront aujourd'hui.

Le prototype actuel mesure 10 m. de long sur 2 m. de large. Il pèse deux tonnes et peut contenir six personnes. Il est muni d'une hélice à son arrière et entraîné sur un rail central et unique en forme de « T » renversé, par un moteur d'avion de 250 CV. On sait qu'en vertu de son principe même, l'appareil, quand il est en marche, ne touche pas le rail, mais se trouve soulevé d'une vingtaine de centimètres au-dessus de celui-ci par des ventilateurs.

Il ne s'agit, tant pour la Société Bertin que pour la S.N.C.F. ou les intéressés en l'occurrence, que d'une machine d'essai. Les aérotrains, dont on étudie dès à présent les possibilités de mise en circulation entre Lyon et Grenoble, Paris et Orléans ou Bordeaux et Toulouse, seront au moins deux fois plus grands et transporteront des passagers dans une proportion bien supérieure.

Hier, après une quatrième série d'essais effectués à l'intention de la presse aéronautique, M. Guienne a bien voulu nous faire part de quelques-unes de ses impressions : « Je suis satisfait, naturellement, des premiers résultats acquis. La suspension est très douce et ce n'est encore qu'un début. Nous en sommes toujours à la phase de mise au point du véhicule. C'est ainsi, par exemple, que nous ne pouvons envisager, pour le moment, de lui faire atteindre la vitesse de 400 km.-h. qui devrait être cependant un jour celle de ces véhicules, l'absence de frottement permettant des records qu'aucun autre engin ferroviaire ou terrestre ne pourrait atteindre.

— L'aérotrain a quand même évolué à 135 ?

— 135 ou 130, c'est en effet le maximum pour l'instant, mais notre prototype lui-même est capable de faire beaucoup mieux. Il devrait atteindre la vitesse de 200. Il lui faudrait simplement pour cela une voie ferrée plus longue. Celle dont nous disposons ne dépasse guère 2 kilomètres. La distance apparaît très insuffisante pour gagner un rythme normal de croisière puis opérer un freinage. »

La transformation des voies ferrées ou plutôt la création d'un second réseau, tel est sans doute aussi le problème qui risque de nous faire attendre assez longtemps l'avènement des grands voyages en aérotrains. Mais l'établissement des lignes sur pylônes sera cependant moins coûteux, plus aisés et plus rapides que celles des lignes traditionnelles. Il semble en tout cas évident que ce mode de locomotion sera celui de l'avenir. Nous avons tous quelques chances, grâce à l'éminent technicien angevin, de parcourir tôt ou tard Angers-Paris en 46 minutes.

Autre projet de M. Guienne : Les Naviplanes, qu'on verra peut-être silloner la Loire. — Parallèlement à ses recherches en vue d'un nouveau système ferroviaire, M. Guienne s'attache à la réalisation du naviplane, véhicule amphibie circulant sur coussin aussi bien sur l'eau que sur le sol. Un prototype de 5 tonnes existe déjà, mais on étudie la construction de naviplanes de 30 et 200 tonnes destinées à assurer la traversée de la Manche ou à transporter les marchandises sur les rivières. M. Guienne pense notamment à l'utilisation de la Loire pour de tels vaisseaux qui pourraient naviguer sur des eaux irrégulières et parfois très basses et ne redouteraient jamais l'échouage.