



Le journal de Pau Wright Aviation

Numéro 11
Mai 2009

Editorial

Ce numéro du Journal de Pau Wright Aviation est publié à l'occasion du meeting aérien des 6 et 7 juin. Le programme est alléchant ! Que le ciel soit avec nous et ce meeting sera une réussite !

On y trouvera aussi quelques images de l' "Air & Space Museum" de Washington, l'un des plus beaux musées du monde dans le domaine de l'aéronautique : les frères Wright y ont une place de choix

Enfin, nos lecteurs découvriront l'aérodrome de Berlin-Tempelhof, qui vient de fermer, et avait été créé en 1923 là où les frères Wright avaient accompli une démonstration en 1909, après avoir quitté Pau pour l'Allemagne.

Laurent Sigler

Le meeting aérien des 6-7 juin 2009

Programme :

- Blériot XI
- Tableau première guerre mondiale
- Breguet XIV
- Tableau Guerre du Pacifique
- Tableau Front de l'Est
- Corsair
- P51 / P40 / Spitfire
- Sea Fury / Skyraider
- B25
- B 17 "Flying fortress"
- Tableau "du piston au jet"
- DC 3 Air France – KLM
- Breitling Jet Team
- Aviation d'affaires
- General aviation
- Patrouille de France
- Voltige de très haut niveau
- Planeur de voltige
- EC725 Special Forces
- Tableau 5ème RHC
- Patrouille EC120 ASPA
- Tableau aviation de luxe et d'affaire
- Patrouille Fouga Magister & MS Paris
- BO105 Red Bull

... et bien d'autres présentations

Pau Wright Aviation

Palais Beaumont - 64000 Pau

+33 5 59 98 47 19

+33 6 72 88 70 87

+33 6 85 53 88 67

e-mail : pauwright@free.fr

site Internet : <http://pauwright.free.fr>



L'aéroport de Pau

Au centre, la piste, et sur la droite, la base et les hangars du 5ème RHC, où le public du meeting des 6 et 7 juin 2009 sera accueilli



Écusson du 5ème RHC

Le DVD du centenaire

L'aviation à Pau a 100 ans.

Ce centenaire a une signification particulière pour le monde aéronautique, car c'est à Pau que furent créées les premières écoles d'aviation organisées, celles des frères Wilbur et Orville Wright en février 1909 et celle de Louis Blériot, en novembre de la même année. A travers ce DVD, Pau Wright Aviation retrace l'épopée de l'aviation à Pau et dans les Pays de l'Adour, des premières écoles en 1909, jusqu'aux majors de l'industrie aéronautique.



Visite au "Air & Space Museum" de Washington

L'Air & Space Museum de Washington, un des plus beaux musées du monde dans le domaine aéronautique, consacre une salle entière aux frères Wright.

On peut y voir une des bicyclettes Wright (rappelons que l'activité première des deux frères était de construire des bicyclettes), ainsi que le tout premier "Flyer", avec lequel les frères avaient accompli le premier vol contrôlé sur la plage de Kitty Hawk (Caroline du Nord) le 17 décembre 1903.



Bicyclette Wright



Le premier "Flyer"

Le premier "Flyer", exposé à l'Air & Space Museum, sur lequel on voit bien la position couchée du pilote, alors qu'il sera assis dans les modèles suivants.

L'épopée des frères Wright est largement évoquée, et une importante place est faite à leur séjour à Pau, avec une évocation de notre ville et des pionniers qui ont accompagné ce séjour.

On trouve en particulier un portrait de Paul Tissandier, un des trois premiers élèves de frères Wright à Pau, par ailleurs fondateur de l'aéro-club du Béarn.

Dans une salle voisine, consacrée aux autres pionniers de l'aviation, on notera la présence d'un splendide Blériot XI, semblable à celui qui doit être présenté en vol lors du meeting des 6-7 juin à Pau. Ce Blériot est un des seuls appareils français présenté dans le musée, avec un Spad XIII situé dans le hall de la Première Guerre Mondiale, et le Concorde d'Air France présenté dans l'annexe du musée (le National Air and Space Museum's Steven F. Udvar-Hazy Center)

PAUL TISSANDIER

Paul Tissandier fut élève de Wilbur Wright à Pau en 1908. Tissandier avait commencé sa carrière aéronautique comme aérostatier.

Le 20 mai 1909, Tissandier réalisa le premier vol de plus d'une heure en Europe, restant en l'air dans son Wright Modèle A pendant 1 heure, 2 minutes, et 13 secondes.

(traduction du panneau)



Le panneau consacré à Paul Tissandier



Le Blériot XI



Berlin Tempelhof : la "mère" de tous les aéroports

Le 30 octobre 2008, l'aéroport de Berlin Tempelhof a fermé définitivement ses portes après plus de 80 ans de bons et loyaux services qui l'ont fait traverser le 20ème siècle. Si la page est tournée, ce n'est pourtant pas faute d'avoir nourri l'histoire de l'Allemagne mais aussi celle de l'aviation.

L'épopée de Tempelhof commence en 1923 alors que l'Allemagne se remettait encore de sa capitulation de 14-18 et voyait la montée en force des nationaux-socialistes promettant de redorer le blason de sa fierté et de relancer sa progression technologique. Un aspect important pour Tempelhof qui bénéficiera d'un important programme de modernisation. Un peu d'histoire...

En 1923 donc, l'aéroport de Tempelhof vit le jour sous une forme bien plus obsolète que celle que nous connaissons aujourd'hui et le premier avion décolla le 8 avril. Il fût bâti sur "Tempelhofer Feld", une ancienne place d'entraînement militaire, déjà chargée d'histoire, comme si son destin était déjà tout tracé :

En effet, c'est sur cet emplacement qu'en 1909, les frères Wilbur et Orville Wright avaient réalisé un vol de démonstration de leur "Flyer model A", après leur départ de Pau où ils avaient créé la première école de pilotage.

Construit en 1923, Tempelhof est donc le plus ancien de tous les aéroports commerciaux du monde, avec le début de sa desserte par la compagnie Deutsche Lufthansa en 1926 sur une ligne reliant Berlin à Zurich..

Le nouvel aéroport était déjà un symbole de fierté et de technologie à Berlin en accueillant plusieurs festivals et modèles historiques de l'aviation tels que le Fokker Grulich (F III) dans les années 20, il fut également le premier aéroport desservi par une ligne de métro en 1927.

Alexandre Cazenave nous propose pour ce numéro un article sur l'aéroport de Berlin-Tempelhof, fermé en 2008, et qui avait été créé en 1923 sur l'emplacement où les frères Wright avaient accompli un vol de démonstration en Allemagne en 1909, après avoir quitté Pau.



Le "Flyer" au Tempelhofer Feld

*Photo: Berliner Flughäfen
(Berlin-airport.de) / Berlin Airports*



Tempelhof lors de sa construction en 1923

*Photo: Berliner Flughäfen
(Berlin-airport.de) / Berlin Airports*

Tout réussissait déjà à Berlin-Tempelhof, mais c'était sans compter sur le projet de modernisation de l'Allemagne et de sa capitale promis par Adolf Hitler lors de sa campagne électorale. Après l'avènement du troisième Reich en 1933 et la prise du pouvoir par les nazis, le projet débuta sous la direction d'Albert Speer (1905-1981), ministre du gouvernement et architecte du Reich.

Il fut décidé en 1934 de moderniser le terminal de l'aéroport de Tempelhof. Le but était simple sur le papier, complexe dans sa réalisation : offrir à la fois un aéroport moderne à l'Allemagne et à sa "Luftwaffe" (force aérienne), mais aussi de jeter à la face du monde un symbole fort de l'avant-gardisme industriel du pays. Cette dure tâche ne fut pas confiée à Speer lui-même, mais à Ernst Sagebiel (1892-1970), un autre architecte émérite de l'époque, notamment concepteur du bâtiment actuellement occupé par le ministère des finances de l'Allemagne. On notera ses préférences en matière d'esthétique et d'architecture en comparant les photos de Tempelhof et de ce bâtiment.



Les travaux de rénovation débutèrent en 1936 pour se finir en 1941. Hermann Goering, commandant en chef de la Luftwaffe, était extrêmement fier de ce nouveau bâtiment qu'il considérait, à juste titre, comme un exploit en matière d'architecture et de gros œuvre. Le bâtiment de 1230 mètres de long occupait une superficie au sol de pas moins de 285 000 mètres carrés, faisant de lui le plus gros ouvrage de son temps. Ce fut aussi l'un des plus rapidement construits : les travaux prirent seulement 5 ans, à l'époque un véritable tour de force, tout cela grâce à un nombre considérable d'ouvriers travaillant des journées entières.

Tempelhof devint alors le plus grandiose symbole d'architecture moderne au monde : un terminal pouvant accueillir des millions de passagers chaque année, de considérables quantités de fret, avec deux pistes suffisamment longues et larges pour permettre à tout type d'appareil d'atterrir et de décoller sans encombre. Tout ceci lui valut par la suite de servir de modèle à nombre d'aéroports. On retrouve sa bien reconnaissable structure en arc de cercle visant à faciliter le parage des appareils et leur déchargement à la base de bien d'autres terminaux encore en service à ce jour. C'est pourquoi le célèbre architecte britannique Norman Foster (1935-) lui a décerné la distinction de "mère de tous les aéroports". Un témoignage évident de l'admiration des plus érudits en matière d'architecture.

Pendant la guerre, Tempelhof remplit des fonctions militaires et stratégiques sous le régime nazi qui valurent la dégradation de son image de marque. Mais cette triste partie de son histoire fut rapidement occultée par un événement plus important encore que sa construction : celle de la guerre froide, du plan Marshall et du pont aérien.

Après la guerre, l'Allemagne avait été partagée en quatre parties plus ou moins égales entre la France, les Etats-Unis, le Royaume-Uni et l'URSS. Berlin elle-même, quoique située dans le secteur soviétique, avait été divisée de la même manière. En 1948, suite à un désaccord entre les soviétiques et les autres occupants de l'Allemagne, Berlin, dont la partie Ouest se trouvait toujours sous souveraineté occidentale, fut totalement assiégée par l'URSS qui coupa toutes ses voies d'accès terrestres et maritimes, imposant à la ville et à ses 2 millions d'habitants un blocus total (électricité, vivres, charbon...). C'est le général des forces aériennes américaines en Europe, Lucius D. Clay, qui fut à l'origine du plan de ravitaillement et de la volonté de résister aux soviétiques sur le terrain berlinois. Sans voies d'accès terrestres, il ne restait que l'alternative de l'air : c'est donc le 23 Juin 1948 que commença le célèbre pont aérien à Berlin, en mémoire duquel a été érigé un monument allégorique (voir illustration).

Lors du partage, les Américains avaient hérité de la partie sud de Berlin et donc de l'aéroport de Tempelhof, sur lequel fut mis en place la plus grande partie du pont aérien. Mais tout le monde prit part à ce gigantesque projet, les Français sur l'aéroport de Tegel doté d'une nouvelle piste fraîchement construite pour accueillir le projet, et les Anglais sur celui de Gatow.



*Le monument érigé en souvenir du pont aérien à l'aéroport de Tempelhof.
Il est similaire à celui de Francfort, d'où décollaient les Rosinenbomber*

photo : Sylvain Baudoin, ichbineinberliner.over-blog.com

Du 23 juin 1948 au 27 août 1949, pendant un an, on assista à un ballet incessant d'avions cargos et de bombardiers reconvertis en transports de fret entre l'aéroport de Francfort (dans la zone américaine) et Tempelhof, où étaient chaque jour déchargés vêtements, lait, eau, médicaments, nourriture, charbon...

Grâce au général William H. Turner, le pont aérien bénéficia d'une nouvelle organisation en vue de son optimisation. Son importance était devenue telle, indispensable au niveau de vie des Berlinoises, que chaque jour les avions ravitaillaient Berlin-Ouest avec plus de 2000 tonnes de fret, alors qu'au départ étaient transportées environ 750 tonnes quotidiennes.

Là encore, la structure de l'aéroport joua un rôle important. La fluidité du pont aérien a été en majeure partie garantie par la modernité du terminal de Tempelhof pouvant sans problème brasser quotidiennement les énormes quantités de vivres.





*Le "Rosinenbomber" utilisé de nos jours pour les vols de démonstration.
berlinspotter.de / photo : Michael Rhode*

Les avions les plus connus pour avoir participé au pont aérien furent les Avro York britanniques, les Douglas C-54, mais surtout les très fameux DC-3 ou C-47. L'un d'entre eux continue d'orner fièrement Tempelhof aujourd'hui et propose même une attraction touristique permettant de faire un tour au-dessus de Berlin, c'est d'ailleurs l'un des symboles de l'attachement historique des Berlinoises au "Luftbrücke".

Ces derniers avaient affectueusement surnommé ces avions, "die Rosinenbomber" (les bombardiers à raisins secs). Cela venait du fait que durant l'atterrissage, les pilotes avaient pour habitude de lancer des friandises enveloppées dans des mouchoirs aux enfants venus admirer leurs allers et retours. Une image toujours symbole aujourd'hui de l'époque du ravitaillement de Berlin.

La fin du blocus de Berlin survint le 27 août 1949, mettant fin au pont aérien. Les berlinois étaient de nouveau ravitaillés par voie terrestre et Tempelhof reprit ses activités normales de transport de passagers. Dans la mémoire collective, le pont aérien était devenu un bon souvenir et Tempelhof un monument sans lequel tout cela n'aurait pas été possible. En témoignent de nombreux films populaires ayant pris l'aéroport de Tempelhof comme partie de leur décor, le plus connu étant certainement "One, Two, Three" de Billy Wilder.

L'aéroport a été conçu pour pouvoir faire transiter plusieurs millions de passagers par an. Cependant, sous la pression de ses propres "enfants" Berlin-Tegel, plus récent et moderne, et Berlin-Schönefeld qui l'est encore plus, la mère de tous les aéroports finit par obéir aux règles de la vie sur terre et céda sa place lors de sa fermeture en Octobre dernier, après avoir vu passer seulement 450 tonnes de fret et 278 555 passagers en 2008.

Les vagues de protestations soulevées par les berlinois désireux de conserver leur histoire n'eurent aucun effet sur la décision du gouvernement de se débarrasser de Tempelhof, qui, économiquement parlant, était devenu une épine dans son pied (14 millions d'euros d'entretien par an). La fermeture devenait d'autant plus indispensable et urgente que le projet de l'aéroport unique "Berlin Brandenburg International" doit aboutir en 2011.

Plusieurs référendums, au taux de participation trop bas pour être pris en compte, tentèrent sans succès de faire revenir sur cette décision attristante pour ceux qui savaient ce que représentait Tempelhof. Mais alors que les journaux ont titré nostalgiquement que Tempelhof était "mort", son classement parmi les monuments historiques de l'Allemagne lui garantit définitivement l'immortalité, d'autant que les propositions concernant une nouvelle utilisation du bâtiment ne cessent de pleuvoir, avec un musée de l'aviation, des studios de cinéma, et même un zoo.

Tempelhof a tout d'un grand. Il occupe maintenant une place de choix dans les mémoires et les livres d'histoire comme le lieu d'accueil de l'ambitieux pont aérien, mais aussi un chef-d'œuvre de technologie et d'architecture résistant aux rides du temps et du progrès qui l'a injustement oublié en route.

Il n'est pas étonnant qu'il soit aujourd'hui immortalisé au sein du cercle des monuments historiques et dans le cœur des berlinois. Après tout, n'est-ce pas ainsi la fin heureuse réservée au grands de ce monde ?

Alexandre Cazenave



L'aéroport de Tempelhof aujourd'hui

Bulletin d'adhésion

Nom : Prénom :

Adresse :

.....

Téléphone fixe :mobile :

e-mail :

J'adhère à Pau Wright Aviation. En tant que membre, je pourrai participer aux événements qu'elle organisera et recevrai tout au long de l'année les informations sur ses activités

Membre actif : 20 euros

Membre bienfaiteur : 100 euros

Je joins à ce bulletin un chèque deeuros à l'ordre de Pau Wright Aviation

Bulletin à envoyer à :

**Pau Wright Aviation
Palais Beaumont
64000 Pau**

