

Editorial

Chers membres,

Votre mois de juin, à PWA, sera actif...En effet, après notre sortie à Biscarrosse et Cazaux, prévue le 16 juin, nous reprenons nos conférences, avec la 3AF, qui nous offre l'opportunité de vous convier, le 17 juin, à une conférence chez Turbomeca, à Bordes, qui nous permettra d'avoir un point sur le programme d'avion de transport militaire A 400M.

Pour cette édition, nous vous proposons quelques informations intéressantes sur le « Flyer » et son court usage en école à Pau. Nul doute que cet article vous intéressera, car il est basé sur un témoignage d'époque!

Pour ceux qui n'étaient pas à Dax les 29 ou 30 mai, un petit reportage sur la « Fête de l'hélicoptère » vous donnera envie d'assister à la prochaine édition. Enfin, nous poursuivons la publication des dessins d'Ernest Gabard.

Le Bureau

C'est fini pour le B17 « The Pink Lady »...

En venant au Meeting du Centenaire, vous aviez pu admirer le B17 « The Pink Lady, au sol et en vol...

Le vendredi 19 mars, ce vétéran (6 missions de guerre), ensuite utilisé par l'IGN, s'est définitivement posé sur l'aérodrome de La Ferté-Alais, où il est désormais exposé.



Pau Wright Aviation

Palais Beaumont - 64000 Pau

+33 5 59 98 47 19

+33 6 85 53 88 67

e-mail : pwapau@yahoo.fr

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

Le cockpit du « Pink Lady »

Réflexions sur le Flyer

et

L'école Wright de Pau

Synthèse de propos d'Albert Etévé

La capitaine Etévé, désigné pour suivre des cours de pilotage sur Wright, arrive à Pau début 1910. Il ne passera pas son brevet à Pau, mais se qualifiera ensuite seul, sur un Flyer commandé par l'Armée. Il deviendra Inspecteur Général de l'Aéronautique en 1935. Il a laissé de nombreuses notes et des livres de souvenirs dont sont extraites, pour une bonne part, les impressions et informations de cet article

Lorsqu'en début 1910 l'activité des écoles d'aviation commence à s'intensifier et notamment à Pau, le mode d'instruction varie notablement d'une école à l'autre, en restant en effet étroitement lié au type d'avion employé.

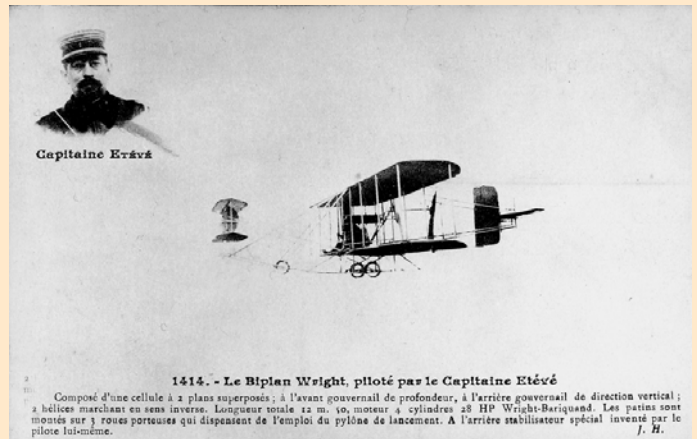
Par ailleurs, en cette année 1910, les officiers détachés pour passer leur brevet dans les écoles civiles vivent dans un milieu très mêlé, souvent parmi des sportsmen fortunés qui, est-il souligné, « font de l'aviation comme ils ont fait de l'automobile à ses débuts ». Latham, mobilisé pour des manœuvres et à qui un officier demandait « que faisiez-vous avant d'être aviateur? », répondit tranquillement « J'étais homme du monde »...

Avant les écoles d'aviation militaire, les officiers se sentaient donc souvent les « parents pauvres », eux dont la solde n'était en rien modifiée pour leur apprentissage!

La Capitaine Etévé, déjà reconnu apte à la conduite des dirigeables, arrive donc à Pau le 15 janvier 1910, en accord avec la CGNA, pour recevoir son instruction de pilote de Wright, dans le cadre d'une commande de l'avion par l'Armée.

Il note:

« Il y a peu d'animation dans cette école. Un hangar abrite deux appareils. Le pilote-moniteur Tissandier, élève de Wilbur Wright, considère l'aviation comme un agrément et non comme un métier. Pour le moment, il n'a qu'un élève, René Gasnier (Brevet N° 39 du 8 mars 1910 – Ndlr) qui, avant de venir à Pau, a construit un aéroplane avec lequel il a volé à Angers.



La carte postale présentée ci-dessus montre, non pas le « Flyer » utilisé à Pau, mais celui transformé ultérieurement par Etévé, avec adjonction de roues et surtout, d'un stabilisateur horizontal arrière, rendant le pilotage plus aisé.

Le meilleur des biplans de l'école est celui de Tissandier; on doit l'utiliser pour les brevets. L'autre sert d'appareil d'école. Du 16 au 30 janvier, Tissandier ne vole pas.

(Le temps était pluvieux et le vent assez fort – mais on volait à l'école Blériot le 29 - Ndlr)

Il faut que le temps soit calme et il n'est pas calme quand son mouchoir de soie, qu'il sort de la poche de son veston remue, même faiblement, quand il est exposé au vent... »

Etévé a ainsi, malgré lui, tout le temps de prendre contact avec l'appareil. Il fait donc quelques commentaires techniques, notamment sur la procédure de lancement:

« Pour le lancement, on pose d'abord sur le rail, du côté du pylone, un chariot muni de deux galets pouvant rouler sur le rail et d'une longue poutre, fixée perpendiculairement au chariot.



Sur le biplan on a préalablement installé un troisième galet supporté par une traverse reliant la partie avant des deux patins.../...

Un manœuvre soutient l'extrémité d'une aile pour empêcher l'appareil de basculer latéralement. Le pilote pousse le levier de commande de profondeur en avant pour que le galet avant ne quitte pas le rail pendant le roulement.../... »

Sous l'effet du moteur et du contrepoids, l'appareil atteint en bout de rail la vitesse, calculé Etévé, de 55 km/h.

« Le moment critique de l'envol est arrivé. Le pilote doit faire cabrer son appareil qui doit quitter le chariot et s'envoler. Mais si le pilote cabre trop, le gouvernail de direction, à l'arrière, accroche le chariot qui a basculé de côté et est arraché.. S'il ne cabre pas assez, l'appareil vole au ras du sol et une motte de terre peut casser la traverse qui soutient le 3ème galet. Ces accidents sont arrivés fréquemment à W. Wright, de Lambert et Tissandier. »

C'est en subissant successivement ces deux accidents, avec les deux appareils pilotés par Tissandier, qu'Etévé doit attendre le 5 février que les appareils soient réparés !

Le 10 février, un décollage est avorté. Le 11, après un nouvel essai infructueux avec l'appareil école, Tissandier prend son appareil et arrive à voler avec Etévé pendant 10 minutes, à 5 mètres du sol...

Il observe alors un phénomène intéressant:

« Pour maintenir le biplan en ligne de vol, le pilote déplace le levier de commande du gouvernail de profondeur **plusieurs fois par seconde**, ce qui nécessite une attention soutenue. L'appareil n'a donc pas de position d'équilibre stable. »

Il convient de rappeler qu'à l'époque, tous les avions français en essais, commandés par l'Armée, qui dispose ainsi d'éléments de comparaison (Antoinette, Blériot, Farman, Sommer) sont bien plus stables, qu'ils soient biplans ou monoplans.

Le 16 février, nouveau vol, mais interrompu par un bruit de chaîne, laquelle menace de sauter.

« Tissandier est en difficulté avec la CGNA, qui ne lui fournit pas un appareil école en bon état pour continuer, ou plutôt commencer, l'instruction .../... Le Capitaine Etévé reçoit l'ordre de rentrer à Versailles et le Capitaine Largier, qui a seulement

L'ENVOL DU BIPLAN WRIGHT SANS ROUES.

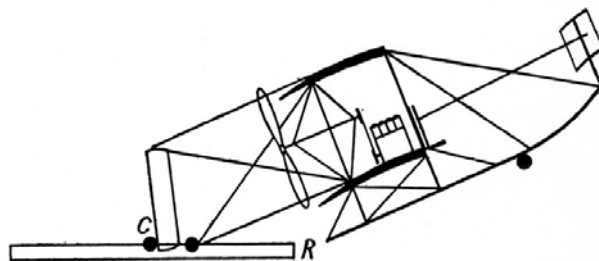


FIG. 27. — Pour l'envol du biplan Wright arrivé à l'extrémité du rail R, le pilote fait cabrer l'appareil. S'il cabre trop, le chariot C accroche le gouvernail de direction; cet accident arrive fréquemment.

reçu le baptême de l'air, rejoint Fontainebleau.

Le 8 mars, Tissandier revient à Pau; on lui a donné un nouveau moteur et ses deux élèves retournent à l'aérodrome le 14 mars. Ils assistent à un vol du moniteur sur l'appareil école, qui tient difficilement en équilibre et atterrit au bout de quelques minutes. Le 15 mars, Tissandier, qui a perdu confiance dans son appareil école, emmène le Capitaine Etévé dans son aéroplane personnel. Au bout d'un demi-tour de piste, le pilote fait un virage brusque au ras du sol et atterrit en cassant un patin et l'extrémité d'une aile.

Le lendemain, il informe ses élèves qu'il n'est plus d'accord avec la CGNA sur **la façon dont il fait de l'aviation** et quitte Pau.

Il n'y avait pas d'autres élèves que les deux officiers envoyés par Chalais Meudon... ceux-ci ont perdu leur temps pendant 69 jours. »

L'on sait que de Lambert continuera quelque temps d'animer à Villacoublay et Juvisy une école qui utilisera rapidement des Wright munis de roues, puis du stabilisateur arrière « Etévé ». Quatre officiers seront ainsi brevetés.

Mais l'époque du Wright est terminée:

« La disposition du pilote, du passager, du moteur, du réservoir et du radiateur, placés en ligne, côte à côte et en plein vent, entraîne une forte résistance à l'air. Il sera donc impossible d'augmenter la vitesse de l'appareil comme dans les autres avions à fuselage ou carlingue entoilé. »

Ces commentaires d'un témoin et acteur montrent bien l'écart de mentalité, dans cette période charnière, entre les « sportsmen » et des clients déjà dans l'attente d'une aviation opérationnelle.



La « Fête de l'hélicoptère » 2010

Base de l'EA-ALAT

Pour nos membres qui n'ont pu se rendre à Dax-Seyresse, le 29 ou le 30 mai pour la Fête de l'hélicoptère et que les voilures tournantes passionnent, nous vous proposons un petit reportage photographique.

Il faut, à cette occasion, rappeler que le Musée de l'ALAT et de l'hélicoptère constitue un excellent but de visite. (renseignements et horaires sur www.museehelico-alat.com).



Le nouveau venu, l'EC 120 « Colibri », qui constitue déjà actuellement une flotte de 10 appareils, est destiné à remplacer à terme l'ensemble des « Gazelle » encore en service à Dax. Moderne, performant, beaucoup plus silencieux, il est mis à disposition dans le cadre d'un contrat de service dont le titulaire est la société Helidax.

La livrée ne doit pas faire oublier que, grâce à sa technologie « glass cockpit » et ses capacités de vol sous Jumelles de vision nocturne (JVN), il est parfaitement adapté à la formation des futurs pilotes de TIGRE, CARACAL, NH90 et COUGAR rénovés.



Les « Gazelle » de Dax prendront bientôt leur retraite...



Les « Super Frelon » de l'Aéronavale viennent d'être retirés du service et celui-ci (N°163) a été livré en vol au Musée de L'ALAT. Sur la porte coulissante droite, un « nose art » très américain!



Un « Tigre » du 5ème RHC, en démonstration



Le Nord 3202, qui fit les beaux jours de Dax dans les années 60...



Monstrueux? Non, simplement un MI 24 (Hind) Tchèque !



Le ballet des EC 120
espagnols



Un EC 725 « Caracal » du 4ème régiment d'hélicoptères des forces spéciales de Pau



Dessin N°2 d'Ernest Gabard

*Avec l'aimable autorisation de Monsieur Christian Desplat,
Professeur émérite des universités*

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

Nota: Votre cotisation est fiscalement déductible et vous recevrez un reçu fiscal à cet effet.

Bulletin à envoyer à :

**Pau Wright Aviation
Palais Beaumont
64000 Pau**

