



Le journal de P. W. A.

Numéro 17
octobre 2010

Editorial

Chers membres,

C'est la rentrée pour chacun et donc pour votre « Journal » qui reprend sa parution après l'interruption estivale. Ceux qui ont pu participer à notre sortie à Biscarrosse et Cazaux du 16 juin auront plaisir à en trouver le compte rendu dans ces pages. Les autres partageront avec nous, par le texte et l'image, cette excellente journée.

Notre exposition « Centenaire du brevet de Pilote-Aviateur » est en préparation et sera visible au Palais Beaumont, du 7 au 19 décembre. Vous recevrez une invitation personnelle pour son vernissage. Mais n'hésitez pas à vous faire, dès à présent, notre relais auprès de vos proches et connaissances pour qu'il passent au Palais Beaumont, pendant ces deux semaines, se mettre dans l'ambiance de l'époque et mieux savoir comment l'on peut piloter aujourd'hui. L'Aéroclub du Béarn s'est joint à nous pour cette exposition.

En ce dernier trimestre, nous aborderons aussi le domaine spatial et vous serez conviés à assister, en un lieu qui vous sera bientôt précisé, à une conférence sur l'aventure spatiale française et européenne « Ariane V, fruit de l'effort spatial français au service de l'Europe ».

Enfin, nous poursuivons la publication des dessins d'Ernest Gabard.

Le Bureau

RENOUVELLEMENT DES ADHESIONS

Vous recevrez bientôt vos attestations fiscales pour 2009.

C'est aussi pour votre association, le moment de vous rappeler que nous espérons vous compter à nouveau parmi nos membres en 2011...

Nous vous remercions donc de penser, en fin d'année, à renouveler vos cotisations

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>



En « avant-première » de l'exposition de décembre, un cliché de l'époque des écoles de Pau. L'appareil est sans doute un biplace d'école Blériot de type XI-2 Bis (1910)

VISITE DU MUSÉE DE L'HYDRAVIATION À BISCARROSSE ET DE LA BASE AÉRIENNE 120 DE CAZAUX

Organisée par Bernard DIDIER, secrétaire général de PWA, cette sortie 2010 avait pour objectif de visiter un site où prédomine une histoire bien particulière de l'aéronautique et un autre où les activités aériennes sont bien réelles. Pour rentabiliser la journée, l'inscription avait été ouverte aux membres du Groupement Béarn-Soule de l'Association Nationale des Officiers de Carrière en Retraite dont Bernard DIDIER assure aussi la vice-présidence. Ce furent donc 48 personnes qui participèrent à cette journée (21 de PWA et 27 de l'ANOCR).

Ce mercredi 16 juin à 06h45, malgré l'humidité et la fraîcheur inhabituelle pour cette époque de l'année, 41 personnes ont embarqué dans le car de la société Grille, les 7 autres, habitant à l'ouest du département, ayant prévu de rejoindre les lieux de visite par leurs moyens propres. Malgré la pluie incessante, le trajet vers Biscarrosse (40) s'est parfaitement bien passé. Entre 10h30 et midi, partagés en deux groupes, nous avons découvert avec curiosité et intérêt, grâce à deux guides, l'histoire de tout un pan de l'aviation, l'hydraviation. Pourquoi ce musée est-il installé dans cette cité des Landes ?

Un jour, Biscarrosse, village de résiniers que rien ne destinait à un destin aéronautique, fut choisi par Georges Latécoère pour devenir le lieu de montage et d'essais de ses hydravions dont certains comptèrent parmi les plus grands hydravions français. C'est aussi à Biscarrosse qu'après la guerre 1939-1945 fut reprise la construction en petite série du plus grand hydravion au monde à avoir été mis en service commercial: le Latécoère 631. Mais ce fut aussi le "chant du cygne" pour ces machines, dont les performances étaient alors dépassées par les avions terrestres modernes.



Latécoère 631

De 1930 à 1955, le lac de Biscarrosse vit ainsi à la fois les essais des produits Latécoère, mais aussi, à partir d'une "Hydrobase" entièrement dédiée, servit de base d'attache ou de relais pour les dessertes transatlantiques par ces "paquebots des airs" et notamment pour la ligne des "Clipper" de la "PanAm", puis pour la ligne d'Air France desservant les Antilles avec le Laté 631.





Une cabine de Laté 631
d'Air France desservant
Dakar dès mars 1945, puis
les Antilles, jusqu'en août 1948



Le premier hydravion au monde,
celui de Henri Fabre, qui décolla
à Martigues le 28 mars 1910



Jolie maquette représentant
l'hydrobase transatlantique
Air France à Biscarrosse

Sont exposés entre autres :

- une réplique d'un DONNET - LEVEQUE (1912) et du ROMANO R1 (1920),
- un GRUMMAN WIDGEON aux couleurs civiles (1944),
- un THURSTON TEAL (1956), hydravion de loisirs,
- un U.L.M. VECTOR 637 sur flotteurs,
- un hydroglisseur Hydrofan,
- le Thurston Teal, hydravion américain de 1970...

Par ailleurs, une importante iconographie nous a permis de mieux connaître et appréhender cette branche de l'aéronautique toujours opérationnelle de nos jours, les Canadair sont là pour nous le rappeler tous les étés.

A la fin des années 1930, aux commandes des prestigieux Latécoère, des aviateurs comme Saint Exupéry, Mermoz ou Guillaumet ont marqué de leur empreinte l'histoire de l'aéronautique. Leurs exploits ont dépassé le simple fait de voler, ils ont créé la légende...

L'on comprend mieux les raisons qui ont poussé à la création de ce musée au label "Musée de France" sur le lieu mythique de l'ancienne base Latécoère au bord sud du lac de Biscarrosse. L'hydraviation mondiale y est présentée de son premier vol en 1910 à nos jours.



Donnet-Lévègue 1912



Le hall d'exposition principal pendant la visite

Après cette visite, les estomacs criant famine, nous nous sommes rendus sur la Base aérienne 120 "Commandant Marzac" à Cazaux (33). Nous avons été sympathiquement accueillis par l'adjudant Sandrine Barrero, de la Section des relations publiques, qui nous a guidés vers le mess des officiers situé au bord du lac de Cazaux. Malheureusement, la pluie continue ne nous a pas permis de profiter du site. Par bonheur, une magnifique salle nous avait été réservée et un menu digne des grands restaurants nous a été servi à la grande satisfaction de tous. Le commandement de la base avait même demandé à des officiers de déjeuner à nos côtés, initiative qui a été très appréciée.

Les estomacs calés, la visite a pu commencer. Toujours tributaire de la météo, le programme dynamique a dû être revu à la baisse. Ainsi, à l'École de Transition Opérationnelle, peu de vols ont été effectués cet après-midi-là et, c'est un comble, l'aire d'entraînement du Centre de formation des Techniciens de Sécurité de l'Armée de l'Air, où nous aurions dû assister à une démonstration d'extinction d'incendie d'aéronef, était inondé, donc impraticable ! Nous avons alors été reçus à l'Escadron de Transition Opérationnelle 2/8 "Nice" où se déroule la dernière étape de la formation des pilotes de chasse français et belges avant leur affectation en unité de combat.



Les insignes de tradition du II/8 « Nice »
celui de droite est un insigne belge, attestant
de l'intégration de la formation dispensée

De jeunes pilotes en fin de stage nous ont parfaitement détaillé cette formation et présenté, à l'abri d'un hangar, leur avion d'entraînement, l'Alphajet, ce merveilleux appareil qui équipe la Patrouille Acrobatique de France depuis 1981.



Beaucoup ont ainsi approché un Alpha-Jet pour la première fois et l'autorisation de s'installer à bord fut très appréciée, en permettant de mieux comprendre l'environnement du pilote.
L'accès nécessitait toutefois un peu de souplesse...!

Ensuite, le commandant de l'Escadron d'Hélicoptères 01/067 "Pyrénées" nous a présenté de façon pragmatique et vivante les missions de son escadron.

Cette unité aérienne à vocation interarmées est spécialisée dans les missions de recherche et sauvetage en zone de combat et dans les opérations spéciales. C'est une unité opérationnelle de premier plan composée de personnel de l'Armée de l'air, de la Marine nationale et de l'Armée de terre.

C'est la première unité aérienne à mettre en œuvre l'hélicoptère de combat Caracal, notamment sur le théâtre afghan. L'EH 01/067 assure aussi l'alerte permanente au profit des aviations civile et militaire et participe aux évacuations sanitaires et au secours aux populations, comme lors de la tempête Xynthia...



L'insigne de tradition du 01/067 Pyrénées



Des explications suivies avec attention...

Un « Puma » du « Pyrénées »



LES LIAISONS TRANSATLANTIQUES PAR HYDRAVION

Avant-guerre et dans l'immédiat après-guerre, des liaisons entre l'Europe et le continent américain s'effectuèrent par hydravion. Ces machines étaient une réponse sécurisante au survol des mers, alors que les avions terrestres n'avaient pas encore les performances nécessaires.

La Pan American Airways a proposé, avant guerre, un service de liaisons transpacifiques par hydravions et développé des liaisons transatlantiques, en finançant la mise au point de machines commandées à Boeing, Martin et Sikorsky.

Pour l'Atlantique, ce sont les Boeing 314 qui furent choisis. Baptisé "Yankee Clipper", le premier fit une traversée inaugurale en partant de Baltimore, le 26 mars 1939. Le vol passa par Les Açores (17h30 de vol à 251 km/h), puis escales à Lisbonne, Biscarrosse, Marseille et Southampton, avant le retour à Baltimore par Lisbonne, Les Açores, et les Bermudes.



Le Yankee Clipper à Biscarrosse

Les vols réguliers qui seront ensuite établis suivront deux routes différentes. L'une qui partait de Port Washington pour Marseille, après escale aux Açores et Lisbonne et l'autre, qui, partant de Port Washington, allait à Southampton, après escales à Shediac, Botwood et Foynes. Ces deux routes proposeront chacune un service hebdomadaire. L'aller-retour coûtait 675 \$, en juillet 1939, pour 17 passagers par vol.

Le Laté 631, lancé avant guerre, fut finalement mis en service en 1945, mais ne répondait plus vraiment à un besoin et des accidents répétés conduisirent Air France à ne plus l'utiliser pour des transports de passagers. Avant ce retrait, on l'utilisa sur la ligne des Antilles. Le parcours entre Biscarrosse et Fort de France entraînait d'abord l'hydravion à passer au large de l'Espagne, puis à longer les côtes du Portugal, du Maroc et de la Mauritanie, jusqu'à Port Etienne. Une étape de 3210 km et un peu plus de 12h de vol...

Après une escale rapide essentiellement consacrée au plein de carburant, qui était alors pompé à la main, à partir d'une barge, le vol reprenait vers Fort de France, sans déroutement possible. La traversée de 4740 km prenait 15h30, dont environ 14h de nuit, à la vitesse moyenne de 310 km/h.



Service à bord
du Laté 631



Le Laté 631 en vol

Robert Fournier, qui fut navigateur sur le Laté 631 rappelle: « *Ce qui était nouveau pour moi sur cet hydravion, c'était évidemment ses six moteurs et leur accessibilité en vol, à l'intérieur des ailes. Surprenant, également, la fréquence de leur arrêt en vol par les mécaniciens, l'intervention des spécialistes non-navigants, la remise en marche... C'était une opération coutumière et parfaitement normale. Les moteurs intérieurs étaient accessibles debout, les centraux, assis et les extrêmes, couché.* »

Sources: Revue Icare et documents privés

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**





Dessin N°3 d'Ernest Gabard

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