

A coté de nos activités associatives traditionnelles, l'année 2012 est aussi une année de « grands projets » que nous espérons pouvoir réaliser, avec l'appui de l'Association Aéronautique et Astronautique de France et le soutien de nos partenaires de 2009...

Tout d'abord, l'étude menée sur la pérennisation du salon Aéroadour s'étant conclue positivement, votre association a proposé aux différents acteurs et collectivités territoriales la réalisation de la seconde édition, « Aéroadour 2012 ». Le Commandant du 5^{ème} RHC a bien voulu nous donner son accord de principe pour que certaines installations soient disponibles à cet effet, les « Journées du 5^{ème} RHC » devant se dérouler en parallèle, en septembre 2012. Votre Bureau déploie donc actuellement ses efforts pour que ce projet puisse voir le jour dans de bonnes conditions.

Par ailleurs, nous proposerons, en novembre, la seconde édition du colloque professionnel « Aviation et Environnement », dont nous préparons activement les thèmes.

Tous ces points pourront être détaillés lors de notre assemblée générale, dont vous pouvez déjà, avant la convocation détaillée, noter la date - le 11 avril 2012, à Jurançon -, pendant laquelle vous sera aussi dévoilé notre projet de sortie annuelle.

Une nouveauté dans ce Journal N°23 : Le Colonel Jean Adias nous a très aimablement autorisés à publier quelques anecdotes de sa remarquable carrière. Nous lui en sommes particulièrement reconnaissants et commençons dès à présent, avec un « morceau choisi » de notre sélection.

Enfin, nous vous remercions, pour ceux qui ne l'auraient pas encore fait, de penser à renouveler vos cotisations. N'hésitez pas, aussi, à parler de PWA autour de vous et à susciter de nouvelles adhésions : nous en avons besoin !

Le Bureau.



Le 16 janvier dernier, nous recevions le Vice-Amiral Patrice du Puy-Montbrun, pour une conférence sur la « Dissuasion océanique », co-organisée par PWA et la 3AF. L'Ecole Supérieure de Commerce de Pau nous avait, à cette occasion, aimablement accueillis dans son grand amphithéâtre. Une conférence très suivie par un nombreux public et par les étudiants de l'ESC. Tous ont pu, à cette occasion, saisir les réalités techniques et humaines de la dissuasion nucléaire, mais aussi ses enjeux géostratégiques. Un événement à Pau...

Pau Wright Aviation

Palais Beaumont - 64000 Pau

+33 5 59 98 47 19

e-mail : paupwa@gmail.com

site Internet : www.espace-pau-aviation.fr

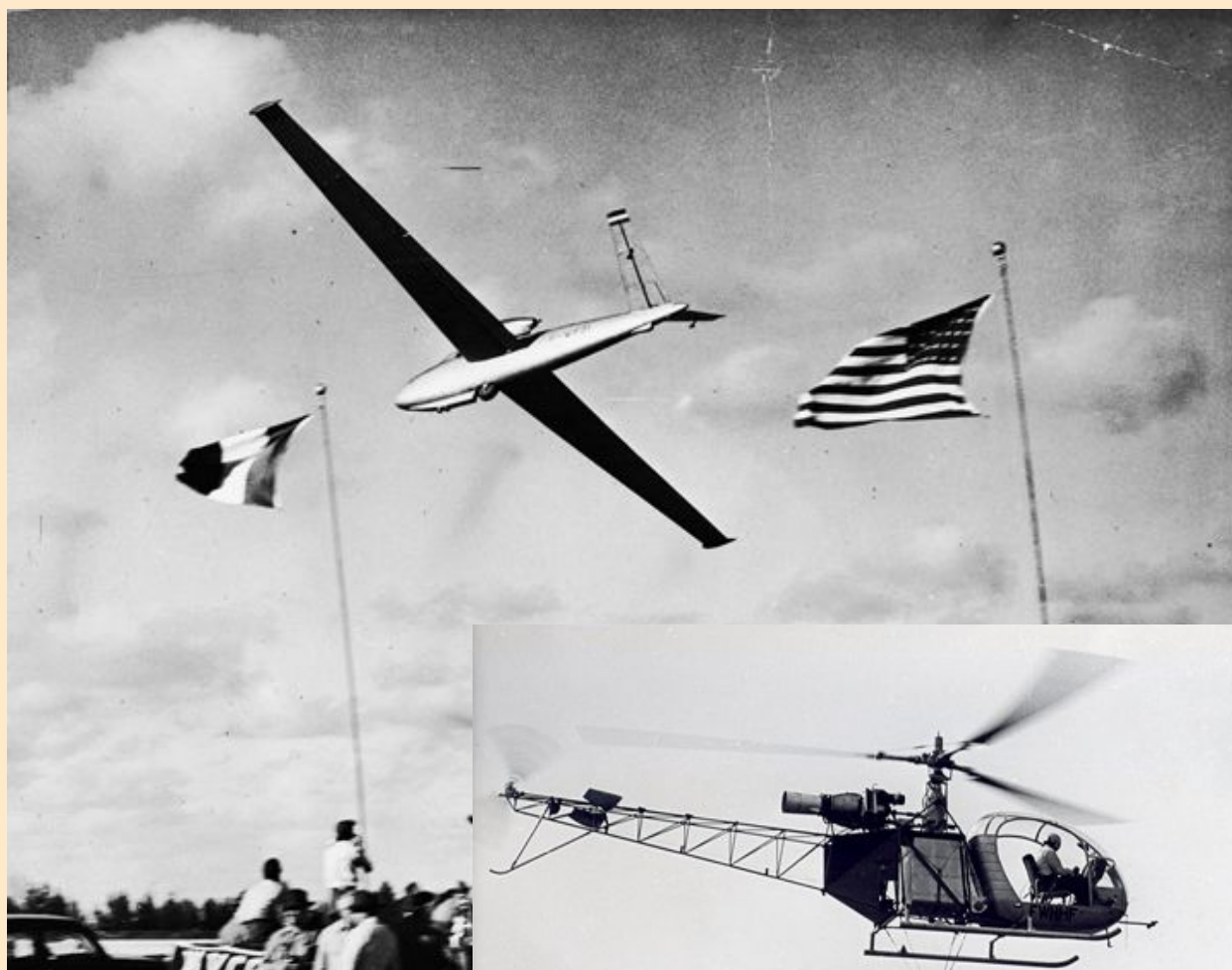
Un cycle de conférences sur l'aviation à Nay

Trois conférences ont été proposées en mars, à la Maison Carrée de Nay, dans le cadre d'un cycle consacré à l'aviation. PWA a, pour cet événement, coopéré avec Turbomeca et Les Amis de la Maison Carrée, pour proposer deux des trois conférences programmées.

Prévue du 2 au 16 mars, une exposition réalisée par Turbomeca « Les sept vies de Turbomeca » était ouverte au public en parallèle, retraçant l'histoire de l'entreprise et de ses productions.

Les conférences qui étaient proposées :

- Le 2 mars : 100 ans de défis aéronautiques dans les Pays de l'Adour, par Bernard Vivier (PWA) ;
- Le 9 mars : Les pionniers dans le ciel de Pau, par Paul Mirat (PWA) ;
- Le 16 mars : « Les sept vies de Turbomeca », par Charles Claveau (Turbomeca)



Fouga « Cyclone » avec le Piméné de Turbomeca, aux USA.
1951



Alouette II avec Turbomeca Artouste. Le Bourget, 1955

LES TRAINS D'ATERRISSAGE ET SYSTÈMES ASSOCIÉS

HISTOIRE DE L'INDUSTRIE FRANÇAISE DU TRAIN D'ATERRISSAGE

(6)

Par André Broudeur

L'intégration des activités liées aux freins carbone

Nous avons déjà vu que la société Carbone Industrie avait été créée en 1985, avec pour actionnaires SEP et Alstom, pour la production des disques en carbone-carbone. Sa collaboration avec Messier-Bugatti avait toujours été bonne mais, les deux sociétés restant indépendantes l'une de l'autre, elles ne portaient pas forcément le même regard sur certaines questions. Un premier rapprochement avait cependant eu lieu lorsque SEP était devenue filiale de Snecma en 1986. Alstom, de son côté, se retira d'une activité qui n'entraînait plus dans ses objectifs. Dès fin 1993 fut annoncé un regroupement de l'activité roues & freins de Messier-Bugatti avec l'activité concernée de SEP et de sa filiale Carbone-Industrie. En fait l'intégration se fit en plusieurs étapes, de modalités différentes, et s'acheva complètement au milieu de l'année 1997, lorsque Carbone Industrie, renforcée par des spécialistes venant de SEP, fut intégrée dans Messier-Bugatti, dont elle devint une division. Ainsi, l'appartenance à une même entité assurait une meilleure maîtrise de l'ensemble des activités liées aux freins carbone. Ce qui accroissait les atouts de Messier-Bugatti, de plus placée, depuis juin 1994, sous la clairvoyante autorité d'Yves Leclère.



Frein
A330/340

Des sociétés couvrant la totalité des matériels concernés

Après l'accomplissement des deux opérations précédentes, à mi-1998, Snecma rassemblait au sein de sa branche Equipements, des sociétés couvrant la totalité des matériels concernés par les trains d'atterrissage et les systèmes associés :

- Messier-Dowty pour les atterrisseurs,
- Messier-Bugatti pour les roues et freins, les systèmes associés et hydrauliques,
- Messier Services pour la réparation, la maintenance et les services aux clients.

Cette dernière entité regroupait les activités réparation de Dowty Aerospace, rachetées par Snecma, avec celles de Messier-Bugatti.

Ces sociétés avaient elles-mêmes plusieurs filiales à l'étranger, implantées en des endroits stratégiques, formant un véritable réseau mondial qui ne cessa de se développer. Par exemple, en 1998, Messier-Bugatti établit aux Etats-Unis, dans le Kentucky, une seconde usine de fabrication de disques de frein en carbone-carbone, dénommée A-carb. Sa production s'ajouta à celle de Carbone Industrie pour répondre à la demande des clients américains, au premier rang desquels : l'US Air Force. Elle offrait l'intérêt supplémentaire d'être proche de ces derniers. Dans le même esprit, Messier-Dowty devait ouvrir, quelques temps plus tard, un bureau d'études à Seattle, près de Boeing et une usine de production à SUZHOU en Chine à 100km de SHANGHAI.



Le C17 est équipé par

Messier-Bugatti
Pau Wright Aviation



Des acteurs majeurs sur l'échiquier international

Dans les années qui suivirent sa création, Messier-Dowty devait réussir à devenir l'acteur prépondérant sur le marché mondial des atterrisseurs et ceci bien que sa rivale, la société américaine Goodrich, qui avait dans un premier temps acquis CPC, se soit ensuite renforcée en absorbant son concurrent national Menasco, en 1999.

Quant à Messier-Bugatti, elle a su parfaitement tirer profit de la révolution technologique qu'a constitué l'introduction des freins carbone. Alors qu'à l'époque des freins à disques métalliques elle était nettement distancée par ses concurrents anglo-saxons, elle a réussi à se hisser au premier rang mondial en sachant mettre au point et produire des freins carbone très performants.

Sur le marché des systèmes associés aux trains d'atterrissage, Messier-Bugatti doit affronter une forte concurrence, américaine notamment. Néanmoins elle occupe un des premiers rangs mondiaux. Par exemple, elle a été retenue par Airbus pour les systèmes de freinage et d'orientation de roues de tous ses avions commerciaux, depuis l'A300B jusqu'à l'A380.

Au cours de la deuxième décennie, de 2000 à 2010, Messier-Dowty et Messier-Bugatti ont renforcé leur rôle de leader mondial. Messier-Bugatti est l'incontestable n°1 mondial de freinage carbone. Messier-Dowty est aussi n°1 mondial, talonné par son concurrent américain Goodrich. Au-delà des volumes de production, cela s'est concrétisé par le succès obtenu sur le Boeing B787 Dreamliner sur lequel Messier-Dowty s'est vu attribué la totalité des trains avant et principaux.

L'implantation de Messier-Dowty s'est renforcée sur l'ensemble de la planète. Le site de Sterling a été fermé mais une usine de production a vu le jour en 2008 au Mexique à QUERETARO. Messier-Services, filiale support après-vente de Messier-Dowty, est présente sur tous les continents et les critiques sévères qui avaient affecté Messier-Dowty à la fin du siècle dernier sont oubliées... surtout par les clients.

Enfin, l'appartenance au groupe SAFRAN avec d'autres sociétés leader, telles SNECMA, TURBOMECA, SAGEM..., le positionnement en bourse, donnent une maturité qui peut être de bonne augure pour le futur.



Train principal Boeing 787

DANS LE VENT DES HÉLICES (1)

Souvenirs et anecdotes du Colonel (H) Jean Adias (38 000 heures de vol...)

Propos recueillis à Mont de Marsan, le 26/11/1998

La rentrée scolaire a lieu en 1936. À cette époque-là on rentrait en octobre. Mon père me ramène au collège, je faisais la gueule, bien sûr. Il me dit : « *On va aller saluer le directeur* ». Le Père Bordachar me pose alors cette question : « *Devine qui, dans quinze jours, va venir nous faire une conférence ?* » Je ne sais pas pourquoi, je réponds : « *Mermoz* ». Il sursaute et me dit : « *Comment le sais-tu ?* » et je réplique « *Mais, comme ça, une idée !* ». Jean Mermoz était à ce moment-là à l'apogée de sa gloire. Il venait d'être nommé inspecteur général pilote de la compagnie Air France. Ce type était extraordinairement beau, un athlète, sympa, très intelligent... Il est venu nous faire une conférence fabuleuse, formidable, bien sûr, sur la Ligne, ses drames, etc.... À la fin de son intervention il a dit « *Est-ce qu'il y a des jeunes gens qui, plus tard, veulent devenir pilote ?* ». On a été trois courageux. « *Venez me voir* ». Nous sommes allés le voir et il nous a accueillis très gentiment. Je me souviens... « *Monsieur Mermoz, j'ai lu tous les livres qui parlent de vous ; vous croyez qu'un jour je pourrai être pilote ?* » Alors il m'a posé la main sur l'épaule et m'a dit : « *Mon petit, puisque tu as lu tous les livres qui parlent de moi, tu dois savoir que lorsque j'ai quitté l'armée et avant de rentrer à l'Aéropostale, j'en ai bavé ; j'étais dans la misère, j'étais devenu un clochard à Paris. Je vivais avec un café-crème et un croissant par jour. Eh bien ! Souviens-toi d'une chose quand on a une foi inébranlable, une volonté farouche, on arrive toujours* ».



Et le supérieur a eu un geste très gentil. Quand il a vu ça il a dit : « *Les trois gamins qui voulez être aviateurs plus tard, venez manger à la salle des professeurs* ». On n'y allait jamais à la salle des professeurs. Parce qu'on y mangeait bien. On crevait de faim, nous les élèves, mais les professeurs, ne vous inquiétez pas, ils étaient bien rondouillards.

On est resté au repas pendant à peu près une heure et on ne sait pas ce qu'on a mangé. J'étais assis en face de Mermoz. Inutile de dire que, le pauvre homme, il n'a pas mangé beaucoup car on n'a pas arrêté de le soumettre à une véritable mitraille de questions. À la fin du repas, il nous a fait cadeau à chacun d'une photo dédicacée. Je l'ai toujours. Je l'ai fait encadrer, elle est dans ma chambre sur la cheminée. Donc chaque matin, quand je me lève à six heures et demie, le premier gars que je vois, c'est Mermoz. Et je suis certain que, de la haut, bien des fois - parce que je suis croyant - il m'a conseillé sur la bonne manœuvre à faire. Ça m'a peut-être évité, au cours des 36 150 heures de vol de me péter la gueule et celle des gens qui étaient avec moi.

Trois mois plus tard, le 7 décembre 1936, c'était le drame. Dernier message passé « *Stoppons moteur arrière droit* ». Et l'on n'a jamais retrouvé l'hydravion *La Croix du Sud* disparu dans l'Atlantique sud malgré toutes les recherches qui furent entreprises.



C'était un quadrimoteur, moteurs tractifs, moteurs propulsifs, dont le moteur arrière droit était parallèle au fuselage. On présume qu'ils ont eu des problèmes de réducteur d'hélice ; l'hélice s'est barrée et a coupé l'hydravion en deux. Parce que s'il y avait eu une chance sur cent, avec la classe de pilote qu'il avait, il aurait sauvé la machine.

C'est bien joli, Mermoz m'avait encouragé, mais je n'étais pas pilote pour autant. Il faut que je vous dise qu'à cette époque-là l'aviation - on disait : passer le brevet de pilote de tourisme - en comparaison avec maintenant, ce n'était pas pour rien, c'était encore plus cher. Pour donner un ordre de grandeur, une heure de vol en aéroclub sur un petit Potez 36 ou un Luciole, c'était 200 balles. Un sergent-pilote gagnait 800 balles et un lieutenant-pilote 2000/2200 francs. Vous voyez donc : 200 francs c'était très cher. Et mes parents étaient de condition modeste : on ne risquait pas de pouvoir me payer ça !



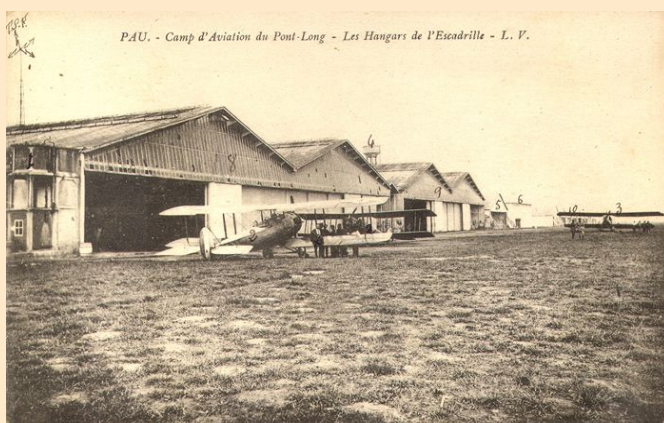
Potez 36. Collection Roland Potez

C'est alors qu'un ministre de l'Air, qui est très controversé - Pierre Cot -, a eu la bonne idée de créer l'Aviation Populaire. En fait, ce ministre s'est contenté d'en signer le décret, mais l'idée revient à son secrétaire de direction qui s'appelait... Jean Moulin, lequel devait mourir en Héros de la Résistance. À l'origine, l'idée était de former des jeunes motivés, gratuitement, au sein des Bases aériennes pour avoir une réserve de pilotes qui, en cas de guerre, soient exploitables rapidement.

Alors, je me suis inscrit. Je remercie mes parents, car c'était l'époque où, dans l'aviation, on se tuait beaucoup... J'ai eu des camarades qui désiraient être pilotes mais leurs parents n'ont pas voulu. Quant aux miens, qui étaient d'origine paysanne, ils ont tout de suite dit oui. « *Si c'est sa vocation, qu'il y aille !* ». Ils m'ont donné l'autorisation. On a eu des visites médicales féroces à passer. Une "boucherie" : à Bordeaux, on était dix et deux ont été pris. Je suis certain que, parmi les gars éliminés, il y en a qui seraient retenus maintenant.

Mon frère a retrouvé dans la maison de notre vieille maman, à Nogaro, mes vieux cahiers de cours de l'Aviation populaire. Ces cours au sol, de navigation, d'aérodynamique, etc... étaient faits par des officiers et des sous-officiers de réserve. Donc on était déjà dans l'ambiance de l'Armée de l'air. Et, au bout de trois ou quatre mois, l'examen ; à ceux qui étaient reçus, on a dit « *Montez dimanche prochain au Pont Long pour faire le premier vol* ». Le Pont Long est le terrain historique de Pau qui vit les premiers vols des frères Wright en 1909 et les premiers vols de Georges Guynemer pendant la première guerre mondiale.

Le vent du boulet a passé très près de mon grand nez. J'avais déjà dû faire deux ou trois petits vols - deux ou trois tours de piste, dix à douze minutes. Un dimanche, le vent s'étant levé, je n'avais pas pu voler. J'ai été un peu déçu. Le président qui s'appelait M. Lemoine, ancien pilote de la guerre 14-18, très gentil, me dit « *Écoute, si tu peux venir de très bonne heure samedi prochain, je te ferai voler* ».



Alors j'ai pris le vieux vélo - personne n'avait de bagnole à l'époque - dont mon père, ancien poilu, disait avec fierté : « *il est d'avant 14* », ce qui était une référence dans son esprit. Avant 14, ça voulait tout dire.

Je monte et quand j'arrive, je vois l'avion qui allait décoller. Je n'étais pas content. Le vieux mécano me dit : « *Ne t'inquiète pas, M. Lemoine donne le baptême de l'air au fils d'un de ses amis. Il fait juste un petit tour de piste et après, il te prend* ». Ils ont décollé. Qu'est-ce qui s'est passé ? On ne l'a jamais su. Il n'y avait pas de boîte noire à l'époque. Toujours est-il qu'à 100 mètres d'altitude, l'avion est parti en vrille et quand on est arrivé, ce n'était pas beau à voir. C'était la première fois que je voyais ce genre de scène de près. Vous voyez, cela aurait pu être moi !

Déjà un bon tiers des pilotes avait disparu. Ça a fait le vide. Moi j'ai persévéré. Et nous arrivons au dimanche 10 juillet 1938. Je rigole, je vais vous dire pourquoi. C'était un jour d'été splendide, magnifique. À la Base, on dormait. Les boches, eux, préparaient la guerre, mais chez nous, on roupillait. Rassurez-vous, ça dormait ! Il n'y avait que le hangar de l'Aviation Populaire qui étaient animé au sein de l'Armée de l'Air.

Mon tour vient. On volait avec un adjudant-chef qui était un as comme pilote, l'A/C Roger Castéran. Il était détaché de l'armée le samedi et le dimanche pour nous faire voler. Je me souviens, c'était le pilote qui sur la Base avait le plus d'heures de vol. Il en avait 3000. C'était colossal à l'époque, parce que les gens ne faisaient que 100, 120 heures/an.

On fait deux ou trois tours de piste et puis le moniteur descend et me dit : "*Va faire un petit tour*". Fou de joie, je décolle, je fais un tour de piste, je reviens. Petit boum à l'atterrissage. C'était normal car les pistes n'étaient pas en dur. Il y avait des bosses et le train d'atterrissage était à sandow, il n'était pas oléopneumatique. Le moindre boum, ça faisait comme une raquette de tennis

Je reviens vers le hangar, persuadé que je suis le héros du jour et que j'allais être félicité. Et Castéran, homme charmant qui ne se mettait jamais en colère, me fout une avoinée. J'ai cru qu'il allait me mettre une paire de baffes. Explication des gravures : quand il est descendu, avec le bruit du moteur et le casque en cuir - le casque Guéneau - que j'avais sur les oreilles, moi, j'ai compris qu'il me disait : "*Va faire un petit tour*". Il m'avait dit : "*Je vais pisser un petit coup*". Et pour cause : j'avais 3 h 20 de vol et 40 tours de piste. Autrement dit, je ne savais rien faire. Un miracle que je ne me sois pas tué ! Alors, le gag, c'est que le brave Castéran, qui était une personnalité sur le terrain, en a rajouté dans la semaine. Ça m'a été rapporté par un copain que j'enviais : il était sergent pilote. Il me dit : « *Tu l'aurais vu trôner au bar en disant : oui, je ne suis pas mécontent de moi, dimanche dernier j'ai lâché un petit gaminet qui avait trois heures de vol. Ça ne s'est pas mal passé* ». Voilà comment on écrit l'histoire. Enfin, j'avais fait mon premier vol !

L'Aviation Populaire pouvait très bien faire. En deux ans, on pouvait passer, si on persévérait, les deux brevets de pilote de tourisme, 120 heures de vol, ce qui était bien. Il ne faut pas oublier qu'à l'époque le gars qui sortait de l'École de Pilotage militaire avait 200 heures, rien de plus... Donc on était vraiment bien préparés. Concernant les navigations, la première était isobarique : Pau-Biarritz, avec ordre formel : « *Surtout, suis le Gave et ne le lâche pas. Et quand tu seras arrivé à Biarritz, tu me téléphones* ». C'était la mère poule, il veillait sur ses élèves mais nous, nous étions des morpions. Traversée de Peyrehorade, je paume l'hélice. C'était sur un Salmson D6. De l'huile partout. Comme j'étais à 200 mètres j'ai eu de la chance parce que l'hélice, en se détachant, a arraché le carburateur qui, sur cet avion, était à l'air libre dessous. J'étais donc inondé d'huile et d'essence. Un coup de pot que je n'aie pas cramé ! Je me suis "vomi" dans un champ de blé, sans mal. Les gendarmes sont arrivés et on a téléphoné à la Base de Pau. Castéran me dit : « *Ça y est, tu es à Biarritz ? - Non je suis du côté de Peyrehorade* ». - « *Mais qu'est-ce que tu fous ? Tu t'es perdu ?* » - « *Non je ne suis pas perdu, mais j'ai perdu l'hélice !* ».





Dessin N°9 d'Ernest Gabard

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