



Le journal de P. W. A.

Numéro 29
octobre 2013

Vous avez été très nombreux à participer à notre sortie du 15 octobre, à laquelle s'étaient joints des membres d'autres associations avec lesquelles nous partageons certains événements. Pour l'organisation, cette journée à la Cité de l'Espace de Toulouse est un réel encouragement à vous proposer à nouveau d'autres événements de qualité, qui permettent à tous d'aborder des sujets passionnants.

Nous vous donnons dès à présent rendez-vous le 25 novembre, pour une conférence qui vous fera découvrir bien des choses sur le « plateau d'Albion ».

Le Bureau.

Missiles en Haute Provence



Une conférence, présentée le 25 novembre prochain, par B. Vivier, sur le système SSBS et qui vous fera découvrir une réalisation unique au monde par sa technicité, nichée dans un paysage à la Cézanne.

Mais aussi, une acquisition de compétences qui ont permis à la France de proposer le lanceur Ariane à l'Europe...

Pau Wright Aviation

Aéroport de Pau-Pyrénées

64230 Uzein

+33 5 59 98 47 19

e-mail : pwa.uzein@laposte.net

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

Crédits photos : Alcatel-Alenia Space, ECPA,
revue Indochine-Sud est asiatique, B. Vivier

Visite à la Cité de l'Espace

Cette sortie 2013 avait pour objectif de visiter le parc à thème orienté vers l'espace et la conquête spatiale situé à Toulouse et qui, depuis 1997, voit passer environ 300 000 visiteurs par an. Pour rentabiliser la journée, cette sortie avait été ouverte aux membres d'associations amies dans lesquelles Bernard DIDIER, notre Secrétaire général, œuvre également. Les inscriptions furent si nombreuses (84 dont 30 de PWA) que la location d'un second bus a été nécessaire afin de transporter tout le monde.

Ce mardi 15 octobre 2013 à 07h15, avec une météo mitigée, les bus de la société Pommiès ont pris la direction de la capitale du Languedoc après avoir fait une halte éclair sur l'aire Tarbes-ouest de l'A64 afin de récupérer quelques Bigourdans. L'arrivée dans les environs de Toulouse nous a fait craindre le pire tant la pluie tombait drue. Les quatre guides qui nous attendaient avaient déjà tenu compte de cette météo et avaient, pour commencer, privilégié les visites à l'intérieur des bâtiments en attendant une accalmie. Heureusement, le ciel nous a été ensuite favorable et nous a permis de sortir dans le parc

Chaque groupe a ainsi pu voir :

- les trois "rovers" de la NASA, qui ont roulé sur le sol « rouge », présents, grandeur nature, dans un décor martien reconstitué : Opportunity, Spirit et Curiosity, robot astromobile de la mission d'exploration de mars 2012,

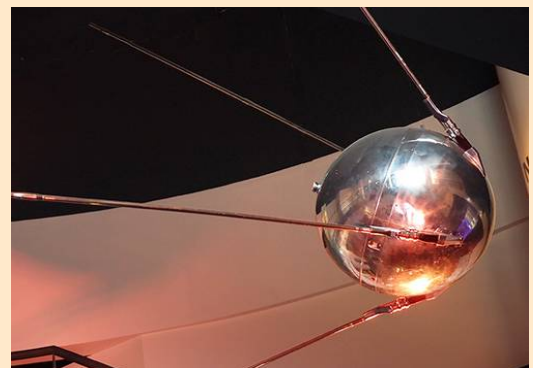


Atmosphère martienne...
Au fond, Curiosity.

- la maquette de taille réelle d'Ariane V (53 mètres de hauteur) avec ses deux impressionnants "boosters" latéraux, appelés "EAP" (Étages d'Accélération à Poudre),



- la capsule Soyouz utilisée par les Russes depuis 1967. C'est ce même vaisseau qui est devenu le seul véhicule spatial pouvant transporter des astronautes vers la Station Spatiale Internationale, depuis l'arrêt des navettes spatiales américaines en 2011.

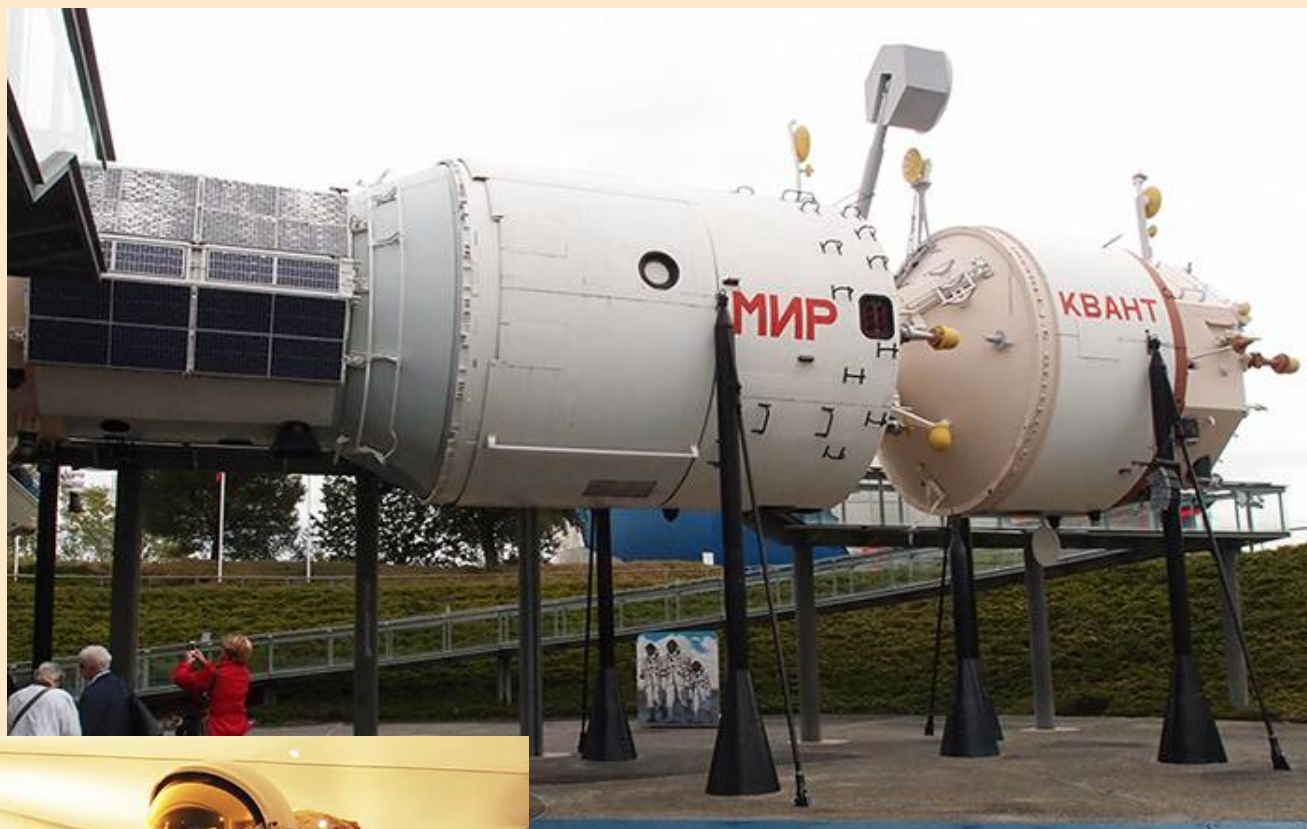


Sputnik 1, premier
satellite artificiel de la Terre.
On mesure le chemin parcouru !

- La maquette fonctionnelle **de la station Mir**, qui a tourné à 390 km autour de la Terre de 1986 à 2001. À l'intérieur de la station, nous avons découvert quelques aspects de la **vie quotidienne à bord** de cette « maison de l'espace » entièrement aménagée : comment dormir, manger, travailler... ou aller aux toilettes quand on est en apesanteur !

- La découverte des conséquences du vide spatial sur des phénomènes physiques simples à base d'expériences étonnantes :

- *hémisphères de Magdebourg,
- *gonflage d'un ballon dans une cloche à vide,
- *absence de propagation du son dans le vide,
- * ébullition de l'eau sous vide.



A bord de Mir

Scaphandre d'astronaute US

et bien d'autres révélations encore comme :

- dans la salle IMAX, le film en 3D sur le dépannage du télescope spatial Hubble qui nous a transportés dans l'espace pendant 40 mn avec des images à couper le souffle,

- le Planétarium, écran-voûte à 360°, qui nous a fait voyager dans la galaxie confortablement installés dans des fauteuils en position semi-couchée. Cet original voyage, placé après le déjeuner, a été difficile à supporter pour certains. C'est ainsi que quelques ronflements ont légèrement perturbé le silence intersidéral !!!



Vers 13 heures, nos visites sont interrompues très agréablement pour le déjeuner.



Notre groupe (presque) au complet !

DANS LE VENT DES HÉLICES

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

Dien Bien Phu

On arrive donc a la fameuse opération Castor. Dien Bien Phu 20 novembre 1953, l'une des plus grandes opérations aéroportées de l'histoire, puisqu'en deux rotations, nous avons largué près de 4000 paras, avec Bigeard and Co, Dien Bien Phu c'était une piste d'avant la deuxième guerre mondiale où se posaient les Potez 25 de l'aviation coloniale.

Les japonais l'avaient utilisée lors de l'occupation de l'Indochine, et après, les viets, bien sur, lorsqu'ils s'étaient emparé du petit poste laotien et avaient mis les célèbres touches de piano, (des tranchées parallèles en travers de la piste).

Il y a la fameuse histoire du bulldozer : on avait essayé de remettre la piste en état et de larguer un bulldozer de 7 tonnes avec les fameux Packets des Tigres volants et les paras français avaient dit aux américains : « ça ne tiendra pas ! ». Les américains rigolaient. Quand ils ont largué le bulldozer, il a pris 300 a la pendule et il est toujours en immersion périscopique. C'est le Capitaine Soulat qui est enterré a Pau qui a largué... Tous les dimanches, je vais faire une petite prière sur sa tombe. Compagnon de la Libération, caractère de cochon, mais formidable baroudeur. Le père Soulat a largué avec une équipe de paras français. Ils étaient vexés, les ricains.



Fairchild « Packet »

Ca s'est a peu près bien passé jusqu'au 13 mars. De temps en temps il y avait le canon japonais de 77 qui tirait quelques obus, mais il prenait bien soin de ne toucher personne ! On rigolait : « Oh ! Le 77 japonais qu'ils nous ont cravaté à Langson... Oh ! » Pendant de temps-là, il en arrivait de sérieux et le 13 mars a 17h 30... Tout ce qui était sur la piste... les Bearcats... pulvérisés.



Bearcat du I/22« Saintonge

Il y avait aussi des Curtiss Commando, Packet, Dakota, tout ça a été pulvérisé ! Ils avaient eu le temps de signoler. Donc, le poser de nuit devenait impératif. J'en ai fait un. C'était pour essayer de récupérer les blessés. Moralement, chaque blessé se dit : J'ai peut-être une chance. Le Colonel Lang en a fait un qui a failli se terminer tragiquement puisque son pilote, le lieutenant Arbelet a été gravement blessé aux jambes. Pansement sommaire...et il a pu redécoller et ramener la carcasse a Hanoi, le mécanicien blessé, lui aussi.

DANS LE VENT DES HÉLICES

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

Dien Bien Phu



J'en ai fait un aussi. C'était vraiment du suicide. Alors voila comment ça se passait. Le Dakota luciole arrêta de larguer les bombes et venait faire a basse altitude dans la cuvette l'avion bruiteur, c'est a dire qu'on mettait 2350 tours, 35 pouces de pression d'admission, éventuellement on allumait les feux de position pour attirer l'attention des viets et de la DCA.

Et pendant ce temps-la, l'avion qui devait faire le poser s'alignait comme il pouvait. Il n'était pas question de balisage, on s'alignait comme on pouvait à la lueur des incendies ; il se posait, demi-tour en bout de piste, moteur en route, bien sur. Le Dakota avait un inconvénient, au ralenti il crachait des flammes terribles par les échappements. Vous pensez si les viets le voyaient. Alors les obus se rapprochaient de plus en plus. C'était redécoller rapidement ou la mort. Il m'arrive de me réveiller la nuit et d'y penser. J'ai remis les gaz, j'ai peut-être écrasé des blessés qui essayaient de monter, je n'en sais rien. Que celui qui a une solution me la donne...

Le dernier poser qui a eu lieu, c'est celui du commandant Blanchet, de Geneviève de Galard. Ils ont réussi leur coup. Malheureusement, en tournant, ils se sont fottu dans les barbelés. Un pneu crevé et le radiateur d'huile... (sur Dak il est dessous). Quand ils ont voulu remettre en route, pression d'huile a zéro.



DANS LE VENT DES HÉLICES

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

Dien Bien Phu

A Hanoi il avaient préparé un dépannage comme en temps de paix. Pensez qu'au petit jour, quand les viets ont vu ce beau Dakota... ! Ca s'appelle la fourchette : un coup court, un coup long, le troisième au milieu. Alors la, j'étais complètement cinglé (je ne sais pas si Gros Lapin était dans le coup). Je me suis porté volontaire pour essayer de les récupérer. C'était sans espoir. Quand on est arrivés sur la cuvette, c'était un océan de feu. C'est la nuit ou les viets se sont emparés de la moitié de la piste..



Comme elle faisait 1100 mètres... voyez ! J'ai reçu l'ordre de faire demi-tour et jamais plus personne n'a pu se poser. Alors, au parachutage on annonçait en clair sur 119,7 notre altitude et la nature du chargement, le greffier viet nous disait : « ça y en a pas bon, les légumes, y en a pas bon ». Alors il ne nous tiraient pas dessus. ... « Ah oui, Obus de 105, très bon. Essence pour les chars, c'est très bon ». Et on en prenait plein la gueule. Parce qu'il faut que je dise que dans la cuvette, dans cet espace réduit, il y avait 100 pièces de 37 avec une direction de tir chinoise qui arrivaient de Corée.

On faisait donc ces missions, on en prenait plein la gueule ! Les Packet avaient de la chance, ils

faisaient un passage, larguaient tout par tranche arrière. et ils se barraient. Nous, 12, 15 passages, un colis par passage. Vous pensez si on en prenait plein la gueule !

On arrive au 7 mai. Je crois qu'on était ensemble, avec Gros Lapin. 17 h 30, on larguait... Ah ! J'oubliais les Banjos, les Cobras, Najas et Cie, noms de code que ces messieurs de l'état-major avaient dormes a ces missions suicides. On l'a fait aussi ensemble.

Cela consiste a larguer à 150 mètres du sol, de nuit, les héros, les volontaires. On était pris par des projecteurs, on en prenait plein la gueule.. D'ailleurs ils nous l'ont dit après, les rescapés : « il nous tardait de quitter l'avion ! ».



DANS LE VENT DES HÉLICES

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

Dien Bien Phu

Gros Lapin, une nuit — il est formel et il y a un article qui va paraître sur la revue du transport aérien — il a vu des traçantes qui passaient entre le moteur gauche et le poste de pilotage du Dakota : ça fait pas beaucoup ! Moi, j' étais plongé sur les instruments, la « bachouse » sur le nez, mais lui l'a nettement vu.

Le Dakota encaissait très bien mais il avait un inconvénient. Au départ, c'était un avion civil, il avait des réservoirs non auto-obturants, autrement dit, un seul projectile incendiaire ou un éclat incandescent et pfuitt. .. D'ailleurs, tous les Dakota qui ont été touchés sont devenus des boules de feu. Même les largueurs qui étaient à la porte ne s'en sont pas sortis.

Je termine l'histoire de Dien Bien Phu. Donc le 7 mai à 17 h 30, nous larguons et le petit gars du gonio, un bordelais qui s'était marié par procuration et qui est mort en captivité chez ces grands humanistes que sont les viets, à ce qu'on nous raconte maintenant (grands humanistes, car nous qui étions les assassins), me dit d'une voix que je n'oublierai jamais, il nous a dit: « arrêtez votre parachutage, c'est fini. C'est fini. Dites à vos camarades de rentrer ». Ca vous tord les tripes. En ce qui concerne l'Armée de l'Air, elle n'a absolument pas à rougir. Elle a engagé 200 avions, de chasse, de bombardement et de transport ; elle en a perdu en vol ou au sol 62 ; ça fait un tiers. Pas de commentaire.



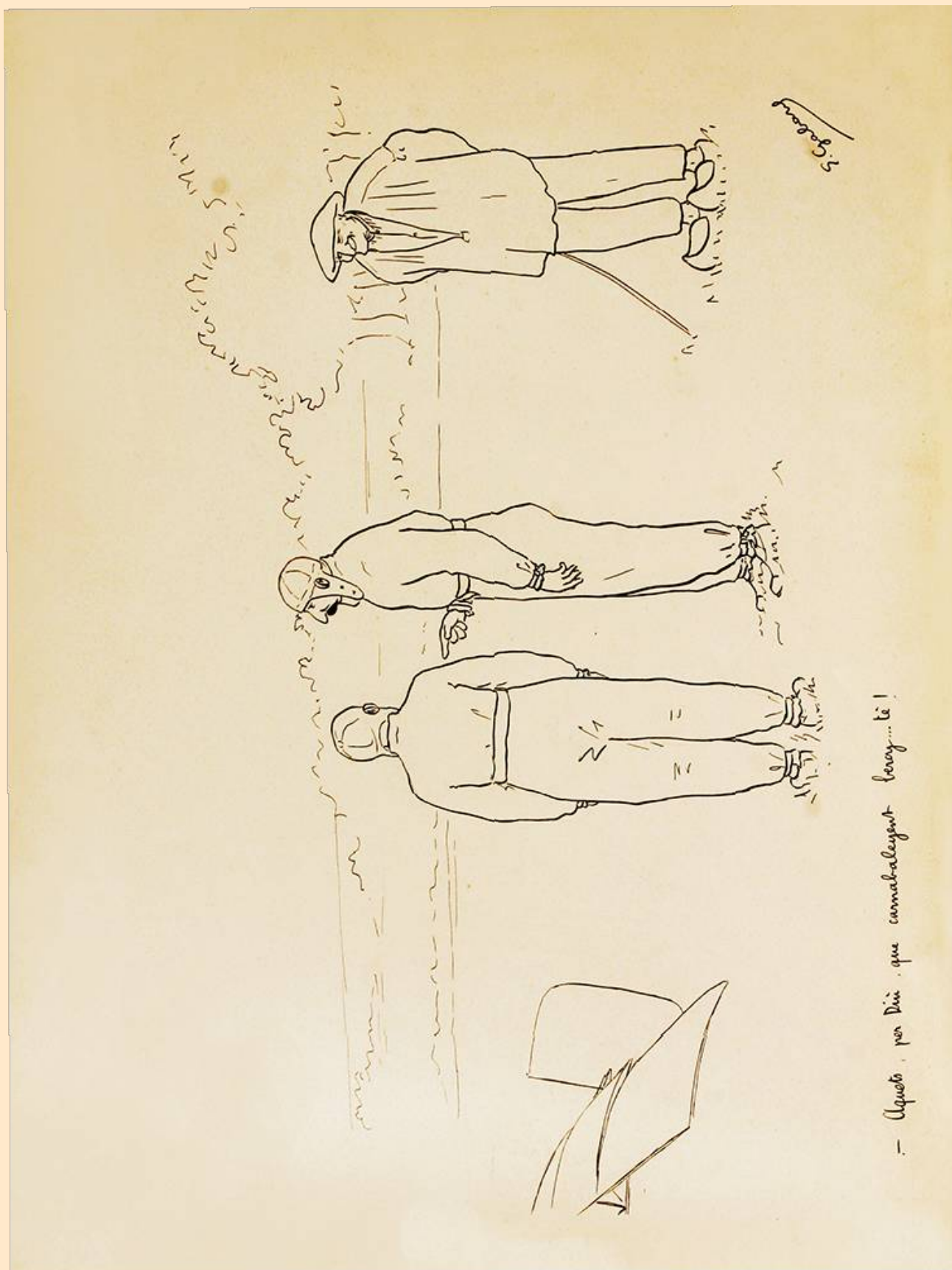
B 26 « Invader » en mission

DANS LE VENT DES HÉLICES

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

Dien Bien Phu





Dessin N°15 d'Ernest Gabard

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