

## Editorial : Un nouveau président pour PWA

**Philippe Jean-Baptiste**, dirigeant de la MAP (Mécanique Aéronautique Pyrénéenne) a été élu à l'unanimité lors de la réunion du conseil d'administration du 21 mai dernier. Il remplace Carroll d'Arcimoles, qui avait annoncé son départ lors de notre assemblée générale du 19 mars 2008. Paul Mirat ayant pour sa part de nouveau les disponibilités pour accepter le poste de secrétaire, le bureau de l'association est ainsi constitué:

- Philippe Jean-Baptiste, président
- Paul Mirat, secrétaire
- Bernard Vivier, trésorier



*Philippe Jean-Baptiste*

En outre, le conseil a coopté un nouveau membre, André Broudeur, ancien directeur de Messier Dowty. L'équipe ainsi constituée aura la lourde tâche de mener à bien l'organisation des manifestations qui marqueront en 2009 le centenaire de la création à Pau des premières écoles d'aviation.

Le Conseil a également débattu des propositions à faire, notamment à la municipalité paloise, pour les manifestations du centenaire. Le programme final sera présenté lors du prochain Journal de PWA, mais nous pouvons déjà indiquer qu'en coopération avec le 5ème RHC un grand meeting aérien aura lieu au Pont-Long les **6 et 7 juin 2009**.

Nous aurons besoin de bénévoles à cette occasion, ainsi que pour d'autres manifestations et remercions dès à présent les membres qui pourraient donner un peu de leur temps de se faire connaître

## PWA participe à la "Nuit des Musées" avec le Musée des Parachutistes

Pour la "Nuit des Musées" le 17 mai dernier, PWA a fourni au Musée des Parachutistes une copie des toiles imprimées sur l'histoire de l'aviation à Pau, dont les originaux sont au Palais Beaumont.



Des photographies issues des collections de PWA et de M. Henri Marchand ont été exposées, et Bernard Vivier avait réalisé un diaporama de 3 minutes sur le thème "100 ans d'aviation à Pau", projeté en boucle sur un mur pendant la soirée.

L'une des bornes interactives de Beaumont a également été prêtée au musée.

A noter que nos toiles seront à la prochaine foire de Pau, préparant ainsi l'annonce des manifestations du centenaire...

**27 Septembre 2008**

## Visite PWA à Dax et Biscarrosse

Pau Wright Aviation organise à l'intention de ses membres une visite du musée de l'ALAT à Dax et du musée historique de l'hydraviation à Biscarrosse le samedi 27 septembre.

Programme (susceptible de modifications)

- 8h15** : Départ de Pau en autocar (parking Leclerc)
- 10h00** : Arrivée du car à Dax, visite du musée de l'ALAT
- 12h30** : Déjeuner et transfert vers Biscarrosse
- 15h00** : Arrivée du car à Biscarrosse, et visite du musée de l'hydraviation
- 17h00** : Départ de Biscarrosse
- 19h30** : Arrivée à Pau (parking Leclerc)

Le coût de cette journée est de **50 euros**, déjeuner inclus. Tous les membres intéressés sont invités à faire parvenir à PWA un bulletin d'inscription accompagné d'un chèque de 50 euros par personne

**Bulletin d'inscription  
disponible en page 6 de ce journal**

## Une certaine histoire

L'évocation des films consacrés aux héros de l'Aéropostale m'a donné envie de relire il y a quelques temps le livre qu'avait écrit Joseph Kessel au sujet de son grand ami Mermoz et m'a replongé dans des souvenirs d'enfance relatifs aux histoires que me contait mon grand-oncle, lui même pilote à l'époque au sein d'une des filiales d'Amérique du Sud de la célèbre entreprise.

Vous pourrez découvrir dans cet article une photographie de sa licence de pilote-aviateur que j'ai gardée précieusement au fil des ans comme on garde une relique. Je m'étais amusé à souligner avec humour que cette licence était signée par un certain Surcouf, alors président de la Commission Sportive de la Fédération Aéronautique Internationale.

Bien qu'il ne soit pas resté aussi longtemps dans la mémoire collective qu'un certain Comte de La Vaulx, j'ai eu il n'y a pas de cela deux semaines un choc en regardant avec les élèves de l'atelier aéronautique des extraits de la série de documentaires télévisés intitulée "L'Histoire de l'Aviation" de Daniel Costelle, dans le cadre des cours d'histoire que je dispense pour le BIA.

En effet, quelle ne fut pas ma surprise de découvrir à l'écran que la licence de pilote-aviateur de Louis Blériot, qui porte d'ailleurs le numéro 1 pour des raisons purement alphabétiques, avait été délivrée par le même homme. Sachant que Blériot a été breveté en 1909 et mon grand-oncle en 1921, et qu'il est fort possible que cette année-là n'ait pas été sa dernière au sein de la FAI, on se rend compte qu'à l'époque, l'aviation était peut-être encore davantage que maintenant une affaire de passionnés, et ce quel qu'ait été le poste ou la fonction qu'une personne ait pu tenir au sein d'une organisation aéronautique.

Il faut dire que lorsqu'on sait la valse des gouvernements en ce temps-là, dont certains ne duraient d'ailleurs parfois pas plus d'une journée, on a du mal à croire que le même homme ait pu présider aux destinées de la même communauté pendant une période aussi longue.

Pour l'anecdote, sachez qu'avant de remplir les fonctions de Président de la Commission Sportive de l'Aéro-club de France puis de celle de la FAI, Édouard Surcouf fut tout d'abord un éminent industriel qui fonda celle qui fut considérée historiquement comme la première entreprise aéronautique française.

**Stéphane Mayjonade**, animateur des formations du BIA pour notre partenaire l'aéro-club du Béarn, mais aussi chroniqueur émérite, met ce mois-ci son talent d'écrivain au service de l'association Pau Wright Aviation en nous rapportant l'histoire de son grand-oncle Gaston Dubourg, aviateur des temps héroïques

Sa compagnie était une fabrique de ballons dirigeables implantée à Boulogne-Billancourt, lui-même ayant dans le domaine de l'aérostation un passé émérite, tant d'ingénieur que de pilote.

Il céda son usine en 1907 à Henry Deutsch de la Meurthe qui donna alors à l'entreprise la dénomination commerciale d'Astra et commença à établir des liaisons de passagers avec les grandes villes de province. C'est ainsi par exemple que le dirigeable Astra "Ville de Pau" fut pendant quelques années un instrument de transport privilégié entre Paris et notre bonne capitale béarnaise.



*Le dirigeable Astra  
"Ville de Pau"*

Mais trêve de digressions et revenons à mon grand-oncle : issu de la marine, il obtint son brevet de pilote militaire (n° 8072) en août 1917 et celui de pilote-aviateur (n°8195) en septembre de la même année.

Quelques années après la fin de la guerre, il fut embauché comme pilote de poste et de marchandises sur la liaison Natal-Cayenne et une de ses tâches principales consistait alors à transporter le courrier à destination de la colonie française et tout particulièrement celui pour le bague (le courrier issu du bague partait quant à lui rarement par avion étant donné la surtaxe postale qu'impliquait ce mode d'acheminement et que les prisonniers ne pouvaient évidemment s'offrir).

Après quelque temps consacré à ce travail, il décida de s'établir en Guyane pour une période de trois années et intégra alors la STAG (Société des Transports Aériens Guyanais) au sein de laquelle il put faire aussi bien du transport de marchandises que de passagers (voir le prospectus ci-contre).

C'est de cette période qu'est tiré le récit suivant et cette histoire est tout à fait similaire à celles vécues par de nombreux autres pilotes d'alors, qu'ils soient aussi connus que Mermoz et Saint-Exupéry ou qu'ils aient œuvré de manière plus modeste, comme mon grand-oncle et tant d'autres de ses camarades.

Mais qu'importe, c'est avec des petites histoires comme celle-ci que l'on a fini par écrire dans le ciel l'Histoire de l'Aviation. Alors j'espère qu'à la lecture de ce récit, vous vous laisserez prendre, tout comme moi, au jeu de ce qui fut, il y a moins d'un siècle et pour tant de pilotes, une grande aventure qui s'apparente de nos jours à une formidable épopée.



Je me retournai et constatai qu'il manquait un bouchon. J'avais compris ! J'ai néanmoins continué jusqu'au Sinnamary et me suis posé dans l'embouchure du fleuve pour venir m'échouer sur la vase... à côté de l'autre avion.

Le moteur stoppé, j'ai constaté que j'avais une pale d'hélice très abîmée, le blindage étant arraché sur une longueur de dix centimètres, et le bois mâchuré. Le problème se posait ainsi : nous avions deux avions pour emmener deux passagers, mais une seule hélice !

Le résultat était le suivant : je dépannerai le premier avion, mais je resterai en panne à sa place. Je pensais bien n'avoir une hélice qu'après le retour de Petit à Saint-Laurent. Je tablais sur une semaine pour obtenir cette hélice de rechange. Il fallait donc camper en pleine forêt vierge, à une heure de pirogue du village de Sinnamary.

Il y avait toutefois un gardien de phare qui habitait un carbot construit sur pilotis. Les parois étaient en bambou. Il se composait d'une véranda sur laquelle on prenait les repas, et de trois pièces dont une nous fut attribuée, à moi et à mon mécano, pour y tendre nos hamacs et y prendre nos repas.

Le gardien de phare, qui était un breton du nom de Gousset, nous avait adoptés, jusqu'à ce que nous puissions repartir. Nous prenions nos repas avec lui et, sauf les moustiques, tout se passait bien. L'avion était échoué et l'ancre mouillée à cinquante mètres du carbot. Il fallait s'occuper en attendant l'hélice...

Je pris mon fusil et un sabre à abatis et partis en brousse à la chasse. Le premier jour, je revins bredouille. Mais les jours suivants, je participai au menu par l'apport de gibier...

**Guyane, 1921...**

En 1921, sauf erreur de mes souvenirs, en septembre, un avion était parti à destination de Cayenne, piloté par Petit et ayant à bord deux passagers, MM. Rotival et Laclache. Nous recevons dans la soirée un télégramme émanant de Sinnamary, à 250 km de Saint-Laurent, nous annonçant qu'il avait été obligé de se poser à l'embouchure du Sinnamary, ayant cassé son hélice, et demandant qu'on lui envoie une hélice de rechange.

Le lendemain matin, après avoir amarré à bord une hélice neuve, je décolle à neuf heures, à destination de Sinnamary où je devais déposer l'hélice de rechange, et prendre les deux passagers pour les emmener à Cayenne. Mais le voyage ne devait pas s'effectuer suivant ces prévisions. Et voici pourquoi :

Le plein d'essence se faisait par des bouchons de réservoir vissés sur des collerettes fixées à la partie supérieure de la coque, à l'aplomb, et sous le moteur.

Or, mon mécanicien avait bien remis les bouchons en place, mais avait omis de les "fariner" et, arrivé à 50 kms environ avant Sinnamary, je sentis un choc, suivi de vibrations anormales.



La première fois, j'avait fait une hécatombe d'alouettes de mer, mais les jours suivants, c'étaient deux cochons sauvages, un pécaré, des singes rouges, ce qui nous variait un peu les menus et nous permettait de nous évader des conserves habituelles.

Enfin, huit jours après notre amerrissage, nous voyons arriver le courrier de Cayenne qui vire au-dessus de nous pour se poser à l'embouchure du fleuve. C'était Corouge, le pilote, qui m'apportait une hélice et du pain, car nous n'avions pas de pain, on ne mangeait que du "conak" (manioc râpé et grillé). Nous avons donc récupéré l'hélice et Corouge a déjeuné avec nous et est reparti pour Cayenne l'après-midi. Puis, mon mécano et moi avons procédé au montage de l'hélice neuve.

Le lendemain matin, je voulais faire un vol d'essai pour voir la tenue de l'hélice, car nous savions bien qu'il en existait une série dont les collages étaient douteux. Après un vol de dix minutes, je me pose et viens au point d'où j'étais parti. J'examine l'hélice. Sur une des pales, trois lames étaient décollées !

Un dilemme se posait alors : devais-je entreprendre le voyage ? C'était dangereux. Je n'avais que peu de chances d'arriver à bon port, mais beaucoup plus d'y rester. Car la rupture d'une hélice sur un hydravion entraîne presque toujours la catastrophe par rupture des commandes (ce qui m'est arrivé une fois et fera prochainement l'objet d'un autre récit).

Après avoir tout pesé, je me décide à monter au village pour télégraphier à Saint-Laurent et à Cayenne pour qu'on m'envoie une autre hélice ; et je commençai à envisager de réparer la première. J'attendis encore une semaine.

Et le jour du passage du paquebot faisant la liaison, un courrier me fût dépêché en pirogue, me demandant d'aller au village prendre livraison d'un colis venant de Cayenne. Nous partons aussitôt dans la pirogue et prenons livraison d'une hélice à Sinnamary.

A notre retour donc, remontage de la nouvelle hélice, qui ne m'était pas très sympathique, le laquage en étant douteux. Ce travail effectué, nous voulons faire un vol d'essai. Catastrophe ! Impossible de mettre en route : pas d'allumage, sauf sur la magnéto de départ. On démonte une bougie : pas d'étincelle. On nettoie les distributeurs des magnétos. Après ces opérations, même résultat. Devant cet état de fait, je dis à mon mécano : "Démontons les magnétos !".

On démonte donc les quatre magnétos et nous nous installons sur la table de la véranda. Nous nous organisons pour ne pas perdre de pièce, en les stockant dans des vieilles boîtes de caméras. Je ne savais pas ce que nous allions trouver.

Au démontage de la première, je compris. L'isolant de l'induit, étant donné le long séjour au soleil tropical, avait fondu et supprimait l'entrefer. A tel point que je fus certain ensuite, qu'au moment où nous avions essayé de mettre en route, l'induit s'était soudé aux inducteurs.

Il ne me restait plus qu'à dépanner ! Pour cela, il me faudrait de l'alcool à brûler pour pouvoir dissoudre la gomme laque. Notre hôte n'en avait pas. Il nous propose de monter avec sa pirogue jusqu'au village, et nous voilà partis ! En tenant compte de l'évaporation qui ne manquerait pas de se produire, je considérai qu'il nous fallait au moins deux litres d'alcool.

Mais au village, pour se procurer ces deux litres : impossible. Je réfléchis à une solution possible et pour résoudre les problèmes différemment, je décidai d'acheter trois litres de tafia, le supplément pouvant nous servir à prendre le punch ! Et nous redescendons avec trois litres de tafia.

Ne voulant travailler qu'à la lumière naturelle, nous reprenons notre remise en état le lendemain matin. Afin de m'assurer que c'était bien suffisant, je nettoie et remonte une magnéto, et je l'essaie. Le résultat était probant : ça "gazait". Aussitôt, on attaque les trois autres, et le lendemain soir, c'était terminé.

Le cinquième jour, nous remontons les magnétos sur le moteur. On met en route. "Au poil !" Néanmoins, je monte sur le plan supérieur pour voir l'état de l'entoilage... C'était lamentable.



La licence de pilote de Gaston Dubourg



Enfin, nous décollons quand même et faisons un vol, juste le nécessaire pour voir le comportement de l'hélice. Un petit tour, et amerrissage de nouveau.

Examen de l'hélice... Je me mis alors dans une fureur indescriptible... C'était comme la précédente ! Que faire ? M'étant préalablement mis en quête pour envisager tous les moyens possibles pour réparer, je demande au gardien de phare si le maréchal-ferrant était bien outillé. Il me dit qu'il pensait que oui.

Donc, le lendemain matin, nous embarquons l'hélice d'origine dans la pirogue et, en route à nouveau pour le village, direction le maréchal-ferrant !

Le maréchal-ferrant... Un grand hangar, une forge, une enclume, une perceuse à manivelle, des tenailles, dégorgeoirs, chasses, chasses à parer, marteaux à devants, toutes choses qui ne m'intéressaient pas en l'occurrence.

Je lui demande s'il avait un fer à souder. Il me fait voir un gros fer à souder, ce qui me fait plaisir. Je lui demande s'il avait de la soudure d'étain, du sel ammoniac, de l'esprit de sel, etc. Il me dit qu'il avait tout ce qu'il me fallait, sauf du "clinquant"... et des rivets.

Je plongeai alors dans un dépôt de gadoues et recherchai quelques boîtes de conserve vides, dans le meilleur état possible. Ensuite, j'allai chez le menuisier lui acheter des clous qui pourraient jouer le rôle des rivets. Et je revins avec ce matériel.

Pendant ce temps, mon mécano avait dépouillé la pale abîmée de la partie du blindage endommagé sur environ dix centimètres. Aussitôt, je me mis à fabriquer un blindage de remplacement.

Je ne dirai pas que cela a été sans mal. Tirer cela d'une boîte de conserve !

Enfin, j'y suis arrivé. Autre problème : le rivetage avec des clous ! Du côté de la tête, cela allait tout seul, mais l'écrasement était difficile, surtout que, sous l'armature, il n'y avait que du bois mâchuré. Enfin, tant bien que mal, j'y suis arrivé

Ceci fait, un bon décapage s'avérait nécessaire. Et le fer à souder sur la forge ! Il s'agissait d'enrober ma réparation par un solide glacis d'étain, ce qui fut fait. Heureusement, le maréchal-ferrant avait une bonne qualité de soudure...

Après cela, un bon coup de râpe pour égaliser, et avec la lime la plus douce que j'ai trouvée, je gratte, et finition au papier de verre ; puis un léger brunissage avec une vieille queue de soupape que j'avais récupérée

L'équilibrage... Il sera ce qu'il pourra ! Je ne pouvais pas laisser l'avion plus longtemps exposé à la lune de la nuit, puis au soleil, sous peine de ne plus pouvoir décoller un prochain jour. Après être revenus auprès de l'avion, nous procédons au remontage de l'hélice.

Le lendemain, cela faisait 32 jours que je m'étais posé. Nous embarquons notre matériel et... décollage. Pas de vol d'essai préalable car j'avais confiance dans cette hélice (mais beaucoup moins dans le comportement de la cellule).

Décollage laborieux. Enfin, je réussis à sortir l'avion de l'eau, mais les difficultés commencèrent... Plein tube, l'avion grimpe difficilement. Je m'y attendais, mais pas à ce point. Arrivé à cent cinquante mètres d'altitude, toujours plein tube, l'avion refusait de s'élever plus haut. Ce qui m'inquiétait le plus, c'était de constater qu'il y avait "grosse mer", avec des lames de deux mètres. J'espérais bien éviter d'avoir à me poser dedans.

J'ai regretté de n'avoir pas suivi ma première idée qui avait été d'utiliser de la colle de poisson. Bien sûr, je n'avais pas pu faire venir de l'émaillite de Saint-Laurent dont j'aurais enduit l'extrados de mes deux plans, car cela aurait retardé de quatre jours au moins mon départ. La suite des événements m'apprendra que j'aurais mieux fait...

Au bout de vingt minutes de vol, je m'aperçois que mon altitude diminuait, quoi que volant à plein gaz, avec minimum au badin. Que faire ?

J'étais vent arrière. Je fis demi-tour en espérant pouvoir revenir à mon point de départ, et refaire l'enduisage. Mais la situation, au retour, ne s'améliore pas.

Dix minutes de vol après, j'étais tombé à cinquante mètres, donc, obligé de me poser. Le grand problème c'est que, dans ce cas, ou tout se passe bien, ou... on casse tout !

Il fallait se poser lame en travers, donc, choisir une crête de lame. Ce que je fis après avoir réduit, et je me posai comme une fleur sur une crête. Mais la suivante me fauche le flotteur de l'aile gauche !

Mon mécano sort et se place sur l'extrémité de l'aile droite pour équilibrer, et nous réussissons à revenir à notre point de départ, mais avec un avion inutilisable.

J'envoyai un télégramme au commandant Dutertre. Il me répondit de démonter l'avion et de l'embarquer sur un bateau de liaison qui le chargerait à bord.

Je repars donc, en hydroplanant pour remonter le fleuve jusqu'au village. Je m'échouai près du quai, sur de la vase. Il fallait alors préparer le chargement de l'avion : démontage et désassemblage des plans et de l'empennage. Et il fallait prendre garde à la marée qui se faisait sentir jusqu'au village, avec des différences de hauteur d'eau d'environ cinquante centimètres.

L'opération devait s'opérer comme suit : je ne démonterai pas la cabine centrale, ni le moteur. Il s'agissait toutefois d'amener la coque déséquipée contre le bateau, et de l'accrocher à la grue. Je demandai donc aux autorités du port de mettre à ma disposition une goélette, ce qui ne posa aucune difficulté.

J'enlevai donc, au sec, le côté gauche des plans. Ensuite, à marée haute, la goélette vint se ranger contre la coque, à la place des plans gauches démontés. On amarra la cabine centrale au mât de la goélette, et aussitôt, nous nous mîmes au démontage du côté droit, dans la flotte à ce moment-là. La coque se trouvait à flot, amarrée au mât de la goélette qui pouvait manœuvrer avec son moteur auxiliaire. Elle alla donc jusqu'à son mouillage avec la coque de l'hydravion, en attendant l'arrivée du paquebot prévue deux jours plus tard. Pendant ce temps, nous avons désassemblé les deux plans, emballé les mâtures et les haubans, et tout préparé pour le chargement.



Tout s'est passé normalement pour l'embarquement de l'hydravion. Mon mécano et moi avons pris passage à bord, après avoir remercié tous ceux qui nous avaient aidé. Et nous voilà repartis pour Cayenne.

Le lendemain, nous y débarquons, et le pilote Corouge arrivait. Je devais repartir avec lui l'après-midi, mais je fus pris d'un accès de bilharziose. J'avais, de plus, un ulcère à la cheville gauche due aux piqûres de moustiques durant les moments de bricolage, pieds nus dans la vase. Le colonel Fraissinet me fit hospitaliser à Cayenne, et j'y restai quinze jours.

Je pus enfin rejoindre Saint-Laurent, dans l'avion piloté par Massot, un pilote arrivé durant mon absence.

Voilà comment s'est terminé un voyage qui était prévu pour durer deux jours au maximum

Gaston Dubourg, 1921

## Pour nous contacter

### Pau Wright Aviation

Palais Beaumont - 64000 Pau

+33 5 59 11 21 06

+33 6 75 29 47 33

+33 6 64 39 21 24

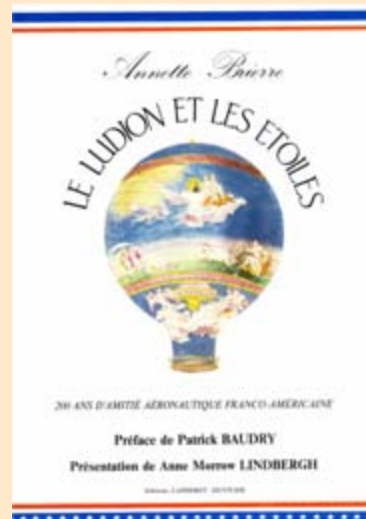
e-mail : [pauwright@free.fr](mailto:pauwright@free.fr)

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

## Note de lecture

**Le ludion et les étoiles**, d'Annette Pierre... Trouvé par hasard en farfouillant chez un libraire de Pau (il y en avait d'ailleurs plusieurs exemplaires)...

Ce livre retrace différents épisodes d'amitié franco-américaine dans le domaine de l'aéronautique, en commençant bien sûr par le séjour des frères Wright à Pau, et s'achevant avec la participation française à certains vols de la Navette spatiale.



# Bulletin d'inscription

Visite du 27 Septembre 2008

à Dax et Biscarrosse

**pour les membres de Pau Wright Aviation**

Nom : .....

Prénom : .....

Nombre de personnes participant à la visite : .....

Le coût de cette visite est de **50 euros** par personne.

Je joins à ce bulletin un chèque de .....euros (50 x .....)

Bulletin à renvoyer par courrier postal avant le 1 Septembre 2008 à :

**Pau Wright Aviation  
Palais Beaumont  
64000 Pau**

