

En ce début d'été, nous sommes particulièrement concentrés sur le Salon Aéroadour, prévu du 19 au 21 septembre, dans le cadre des « Journées du 5ème RHC ».

Cette troisième édition s'avère dès à présent un succès pour ce qui concerne les réservations, puisqu'au moment où nous écrivons ces lignes, tous les stands disponibles ont été réservés. Nous aurons donc plus de 50 exposants ! Un succès partagé avec l'UIMM Adour, partenaire dans cette démarche.

L'activité aéronautique de notre région est aussi bien fournie en ce mois de juin, avec tout d'abord la cérémonie de retrait des Mirage F1, à Mont de Marsan, couplée avec la célébration du centenaire des premières reconnaissances aériennes de 1914, puis, ensuite, avec le meeting des 80 ans de l'Armée de l'Air à Cazaux, qui vient de se dérouler les 21 et 22 juin.

Rappelons enfin que les fêtes de l'hélicoptère se dérouleront de dernier week-end de juin à Dax ...

Nous vous souhaitons un excellent été, avant de vous retrouver en septembre pour « notre » salon !

Le Bureau



Le 8 avril dernier, le Commandant du 5ème RHC et ses officiers vous ont fait partager l'ampleur des opérations extérieures de l'ALAT et notamment du 5ème RHC qui verra, en septembre, près de la moitié de ses effectifs engagés en opérations extérieures ! La planche ci-dessus illustre bien l'étendue des engagements.

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

Mont de Marsan, 13 juin 2014

Une belle cérémonie, complétée par des présentations aériennes, s'est déroulée pour célébrer, le 13 juin dernier, sur la BA 118 de Mont de Marsan, les premières reconnaissances aériennes de la guerre 14-18, menées lors de la bataille de la Marne et le retrait de service des derniers Mirage F1 de l'Armée de l'Air, du GR 02/033 « Savoie ». Une page qui se tourne, après plus de 40 ans d'opérations pour cet excellent appareil qui aura, après le Jaguar, été de toutes les opérations extérieures.

Ce petit reportage, réalisé par Bernard Vivier, témoigne de cet événement et des (presque) derniers vols des F1. En fait, la dernière apparition publique de ce brillant serviteur aura lieu lors du défilé du 14 juillet sur les Champs Elysées, d'où les appareils rejoindront directement Chateaudun pour stockage.



Les Epsilon de « Cartouche Doré
Participeront aux « Journées du 5ème RHC »



Mirage F1B du 02/033 Savoie

Les 100 ans de la reconnaissance aérienne

L'Armée de l'Air célébrait aussi, à Mont de Marsan, les 100 ans de l'avènement de la reconnaissance aérienne, en 1914.

C'est, en effet, à l'occasion de la bataille de la Marne que l'aviation va démontrer aux plus sceptiques ses capacités opérationnelles en apportant, le 3 septembre 1914, la preuve que les armées allemandes, contrairement aux plans connus, passaient à l'est de Paris, en exposant leur flanc.

L'aviation de la VIème armée était alors commandée par le Capitaine Bellanger, célèbre aviateur formé à Pau avant guerre et qui, de sa propre initiative, envoya la MF16, sur ses Farman, et la REP 15 explorer l'est de Paris et non le nord, comme on le lui demandait !

Une conférence est actuellement en cours d'élaboration sur notre aviation en 1914, à l'initiative de la BA 118 et sous la conduite de B. Vivier. Elle sera proposée au troisième trimestre, dans le cadre des célébrations du centenaire de la Grande Guerre.



Farman MF7 « Long Horn » 1914



Tranchées vues d'avion



Appareil de la REP 15, septembre 1914, VIème Armée

**Le Meeting des 80 ans de l'Armée de l'Air
Cazaux, les 21 et 22 juin 2014**

L'Armée de l'Air, qui fête cette année ses 80 ans, dédiait son meeting national de l'air de Cazaux à cet anniversaire.

Appareils anciens (dont un Breguet 14), chasseurs de la seconde guerre mondiale et aviation d'aujourd'hui ont été abondamment illustrés lors des présentations aériennes.

Quelques clichés pour ceux qui n'y étaient pas...



Breguet 14



Spitfire Mk IX



Morane-Saulnier 410



Dassault 315 et 312 Flamant



P51 D Mustang

**Le Meeting des 80 ans de l'Armée
de l'Air
Cazaux, les 21 et 22 juin 2014**



Rafale Présentation « Solo »



Mirage 2000 NK3 du La Fayette



L'avenir serait-il électrique ?
Airbus « Innovation »



A 400 M Atlas



Caracal

DANS LE VENT DES HÉLICES

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

La SAMAR...

La guerre d'Algérie se termine. Le vent du boulet arrive, le vrai, pas la mule de Tarbes. Ils voulaient me foutre en état-major. J'ai réussi à leur prouver que j'étais un type complètement

analphabète, bomé, bête, qui savait à peine lire et écrire et totalement inapte en état-major.

Ils

m'ont proposé - capitaine très ancien, très décoré... On voyait arriver de jeunes commandants d'escadron... ce n'est pas leur faute : ils n'avaient pas fait grand chose. Ça les mettait, eux, dans une fausse position et nous aussi.

Donc les vieux, on les poussait. On m'a fait fleurir un haut commandement de Chef des Moyens Généraux sur une base de chasse. Je leur ai dit :

« Non, là, les pieds de châlît et les cuvettes de chiottes... »

C'est là que de bons copains m'ont fait affecter à la SAMAR sur un avion magnifique. Le

C'était une machine sublime. Tous les pilotes d'Air France qui en ont fait, ont, quand on leur en parle, la larme à l'œil.

Beaucoup de possibilités, en particulier d'autonomie. En croisière normale, à 280 nœuds, on avait 13 heures d'autonomie; en séquence économique, on avait 20 heures... !



Constellation SAR français

DANS LE VENT DES HÉLICES

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

La SAMAR...

Pour vous donner une idée, je suis allé à la recherche d'un bateau japonais qui était en feu à 1000 nautiques de Dakar et je suis allé me poser à Recife, au Brésil !

Une recherche d'un F 104 Starfighter au large de la Sardaigne : 18 h 50 de vol. Les Italiens en étaient fous !

C'était en juin, on avait décollé de nuit de Toulouse. On est revenu de nuit et on avait encore du pétrole dans les poches.

C'était décourageant et exaltant. Décourageant : par exemple, nous avons cherché, avec nos camarades espagnols, parce qu'il y avait des accords internationaux avec nos camarades espagnols, italiens, anglais de Malte, un avion de tourisme appartenant à un industriel de Bretagne qui avait décollé de Nice pour Palma de Majorque. La marine a mis un escorteur pour le chercher.

On a cherché, on a cherché, on n'a rien trouvé. Finalement, on l'a retrouvé : il filait le parfait amour avec sa secrétaire à Pise, là où il y a la Tour qui penche... Ce fumier-là, quand il a été interrogé par une commission d'enquête à son arrivée en France, a eu le culot de dire: « Mais je ne comprends pas tout ce branle-bas de combat. Je n'ai jamais lancé de message de détresse. Je ne vois pas pourquoi tous ces cons là m'ont cherché »...Voilà !

Par contre, l'affaire du Manolos... c'est un bel exemple. Le Manolos, c'était un petit cargo, un caboteur espagnol qui avait été pris dans une tempête en hiver, au large des Baléares et qui s'était cassé en deux.

Ils ont lancé un message de détresse en disant qu'ils mettaient la chaloupe à la mer. C'était en hiver, les espagnols ont demandé notre concours. Pendant trois jours on a cherché, on n'a pas trouvé la chaloupe.

Le quatrième jour, j'étais en recherche, je me dis: « Quand même...! ». Le Centre de Coordination de Sauvetage Directeur, c'était Palma de Majorque. Il me file une zone. Ce cargo transportait des billes de bois, des troncs d'arbres, et les billes de bois, ça ne coule pas! Si on était dans la bonne zone, on devait les voir. Alors je dis au radio :

« contacte la marine à Toulon et demande leur quels sont, en cette saison, les courants marins ». On a eu la réponse cinq minutes après : « en cette saison 30 nautiques plein sud, 30 nautiques par jour ». Alors j'ai dit : « ce n'est pas compliqué, on va faire 90 nautiques ». On a fait 90 nautiques, on a commencé à voir des billes de bois qui flottaient et on a trouvé le canot avec une dizaine de zèbres qui faisaient des signaux désespérés. On a pu dérouter un pétrolier qui passait dans le coin. Ils ont été récupérés et les espagnols nous ont très gentiment invités huit jours après et nous ont dit: « On ne les aurait pas retrouvés... » .

Ce soir-là, ils étaient à bout, après quatre jours, ils n'avaient plus rien à manger, plus rien à boire, le froid... Ils n'auraient pas survécu une quatrième nuit. Voilà, on était contents. Et à la SAMAR, au temps où j'y suis resté, nous avons sauvé 203 vies humaines.

Voilà ! Vous pouvez siffler si vous voulez ! Et maintenant, à la soupe... Et que je ne me casse pas la gueule en descendant... !





— L'air... n'y par plus hayt alai, esquet alai que deloran fufé ne tote comen leus canolids.

Dessin N°17 d'Ernest Gabard

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