



Le journal de P. W. A.

Numéro 33
janvier 2015

Notre dernier trimestre 2014 a été particulièrement rempli, puisque nous avons pu organiser deux conférences : celle du colonel Jean-Joseph Brie, sur « l'affaire » des Mystère IV A de Séville, dont le récit détaillé commence dans ce numéro du Journal, puis, début décembre, celle de Bernard Vivier sur « L'aviation en 1914 », première d'une série qui nous conduira en 1918, réalisée dans le cadre des actions de rayonnement de la BA 118 de Mont de Marsan.

Par ailleurs, notre sortie annuelle s'est déroulée le 14 novembre et a, d'après les commentaires reçus des participants, été particulièrement intéressante, puisqu'elle a permis de découvrir deux exemples de toute la compétence et la technicité des PME aéronautiques du Béarn.

Une visite dont le thème était particulièrement cohérent, en cette année de salon AéroAdour où les PME étaient à l'honneur, avec la volonté de votre association de mettre l'histoire au service de l'aéronautique d'aujourd'hui.

En attendant de vous retrouver bientôt pour d'autres projets, nous vous souhaitons d'excellentes fêtes de fin d'année !

Le Bureau



N'oubliez pas de renouveler votre cotisation à PWA pour l'année 2015.

Vos cotisations sont fiscalement déductibles !

Vous pouvez adresser votre règlement à l'adresse ci-contre.

Membre individuel : 20 €

Adhésion « couple » : 30 €

Adhésion « bienfaiteur » : dès 100 €

Adhésion « entreprise » : 1000 €

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

L'aviation en 1914

Bernard Vivier nous a proposé, le 8 décembre dernier, une conférence sur l'aviation en 1914, qui avait pour titre : « 1914 : l'aviation s'impose aux sceptiques ». Cette conférence était la première d'un cycle initié par un groupe de travail qu'il dirige sur la BA 118 de Mont de Marsan, et qui nous fera suivre les progrès de l'aviation jusqu'en 1918.

Organisé avec l'association « Les amis du château d'Idron », cet événement a attiré une assistance très nombreuse et a permis de découvrir l'état des lieux de notre aéronautique militaire lors de l'entrée en guerre.

Diversité des avions, tous issus de modèles civils d'avant-guerre, faibles dotations sur l'ensemble du front, manque de pièces, écoles d'aviation fermées... et cependant une aviation dont l'utilité, d'abord contestée, s'affirme après la bataille de la Marne et qui devient vite les « yeux des troupes ».

L'aviation en 1915 sera traitée courant 2015.

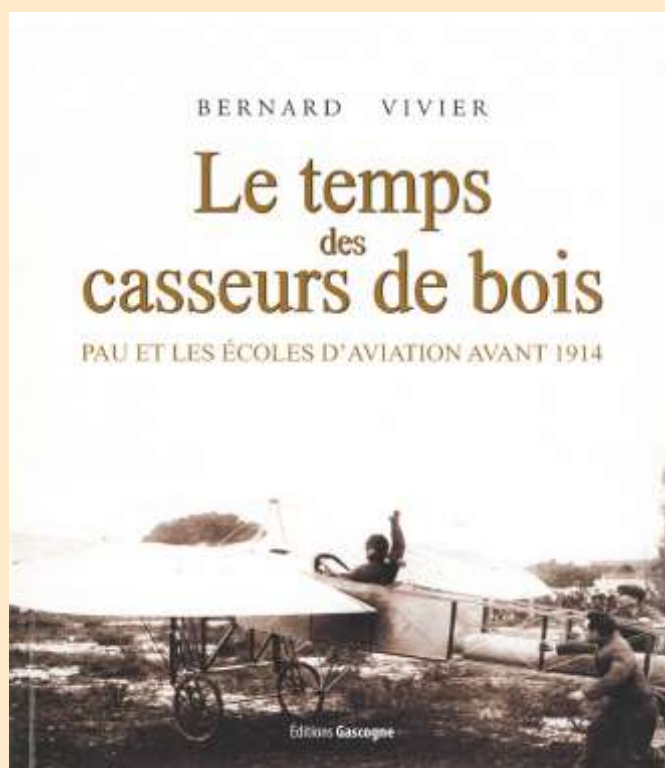
A l'issue de la conférence, Bernard Vivier a dédié son dernier livre, consacré à la vie quotidienne dans les écoles d'aviation, avant 1914 et qui a pour titre : « Le temps des casseurs de bois ».

Un ouvrage sur un sujet original, qui nous entraîne dans l'ambiance de l'époque, alors que des élèves aviateurs d'origines diverses apprenaient à piloter avec des objectifs très différents, selon qu'ils voulaient faire de l'aviation un métier, qu'ils étaient « sportsmen » fortunés ou militaires chargés d'expérimenter l'usage de l'avion dans les armées...

Ce livre, qui a reçu un bon accueil (il vient notamment d'être mis en vente à la librairie du Musée de l'Air et de l'Espace du bourget), est disponible dans les librairies spécialisées, ainsi que sur des sites internet comme FNAC, Amazon ou Decitre.

Aux éditions Gascogne, Z.I. des Saligues, 64300 Orthez.

Un film retraçant la place de l'aviation dans la « Grande guerre » a été ensuite projeté. Egalement réalisé dans le cadre des actions de la Base aérienne 118, il est destiné aux classes de CM2, mais a semblé à tous très pertinent pour un public plus vaste. Il sera bientôt utilisé en milieu scolaire, dans le cadre du centenaire de 1914-1918.



Visite de deux PME aéronautiques, le 14 novembre

Notre sortie annuelle avait, cette année, pour thème : Les PME aéronautiques en Béarn. Entre le pôle bordelais et le pôle toulousain, les Pays de l'Adour constituent, en effet le « troisième pilier » d'Aerospace Valley.

Mais la grande répartition géographique et la petite taille de nombreuses entreprises du bassin de l'Adour ne facilitent pas leur visibilité.

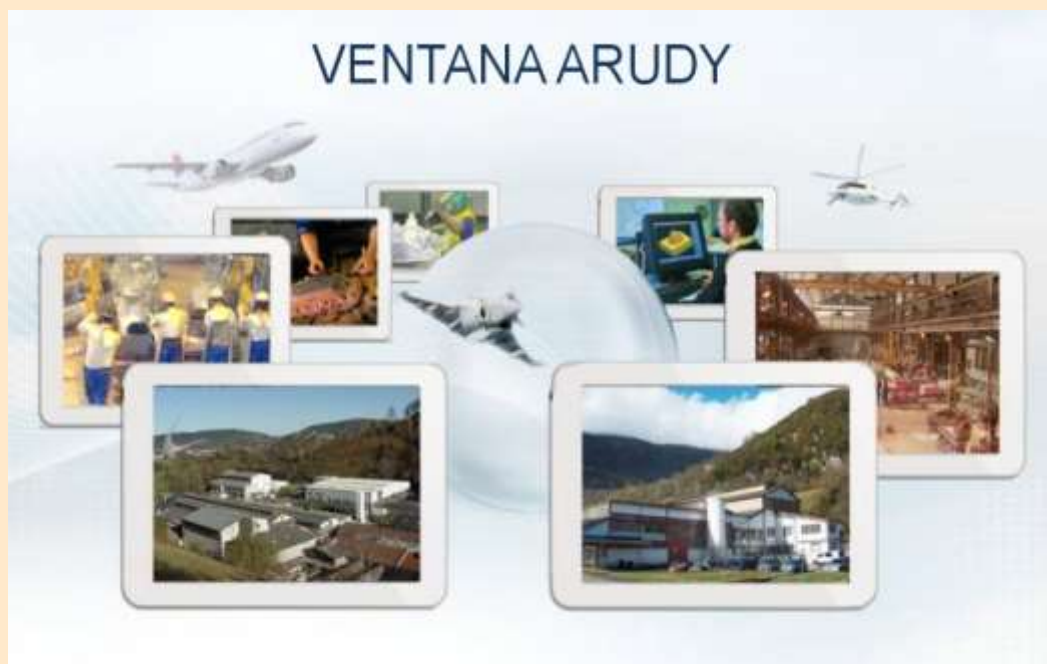
Ces entreprises sont partout et notamment dans de nombreuses zones a priori rurales.

Leurs activités sont souvent peu connues du public et leur savoir-faire, moins encore.

Nous sommes donc partis à la découverte de deux PME représentatives d'activités de premier plan dans la chaîne de fabrication des cellules et moteurs et membres de PWA :

La fonderie du Groupe Ventana à Arudy et la Mécanique Aéronautique Pyrénéenne (MAP), à Serres-Castet. Une opportunité peu fréquente d'approcher des métiers indispensables à notre aéronautique, avec la fonderie de précision et l'usinage robotisé de pièces primaires.

Une opportunité, surtout, de mieux comprendre le rôle des PME dans les grands programmes.



Ce vendredi 14 novembre 2014, sur le parking du Zénith, nous étions 30, dont 23 membres de PWA, à prendre le bus à destination d'Arudy pour découvrir "Ventana Arudy", nouvelle appellation de la Fonderie Messier. Depuis plus de 70 ans, cette fonderie a développé un savoir-faire inégalé dans la co-conception, l'industrialisation et la réalisation de pièces de fonderie sable de grande précision en aluminium et magnésium. L'accueil du groupe par Madame Élodie Cruz, Messieurs Pascal Lesage et Gérard Russo fut très chaleureux. Séparés en trois sous-groupes, nous avons découvert avec beaucoup d'intérêt le process de fabrication de pièces dont certaines très complexes avec :

- la réalisation d'un moule (fabrication des éléments et leur assemblage), la fusion et la pièce brute,

- le contrôle de la pièce (ressuage, radio),
- le traitement thermique.

Enfin, notre curiosité a été piquée au vif devant l'imprimante S15, imprimante en 3D, qui représente l'avenir pour la création des moules.



Quelques exemples de réalisations de Ventana



A Arudy...

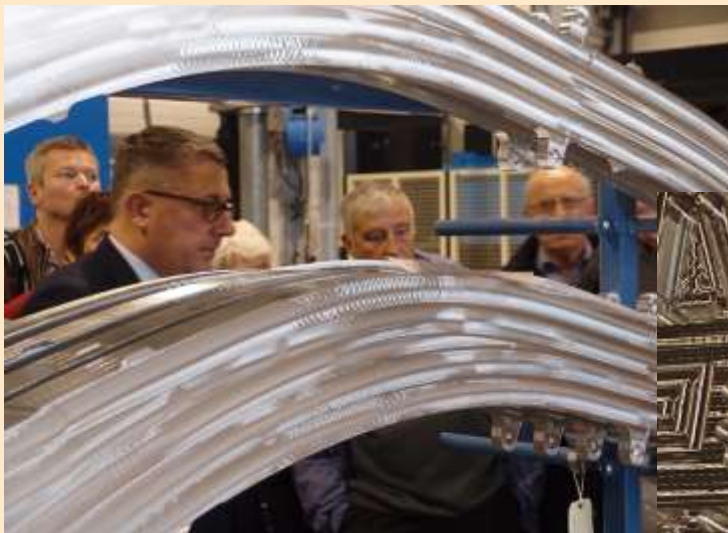
Après un excellent déjeuner pris à l'auberge « Le Tucq » à Gan, nous nous sommes rendus à Serres-Castet, dans l'entreprise de notre Président, la MAP (Mécanique Aéronautique Pyrénéenne). Créée en 1972, cette société est au service des industries aéronautiques et spatiales, européennes et internationales. Son activité principale est la sous-traitance mécanique de précision.

L'accueil par Messieurs Philippe Jean-Baptiste et Jean-Robert Fournier fut tout aussi chaleureux que celui reçu le matin. Séparés en deux groupes, nous avons tous apprécié le travail réalisé par d'imposantes machines qui permettent l'usinage de formes complexes et de grandes dimensions en 3 et 5 axes.

Faute de temps, nous n'avons malheureusement pas vu la chaudronnerie, l'atelier de tôlerie fine, ainsi que ceux de soudure, de montage et d'assemblage de pièces aéronautiques.

Vers 17h30, nous étions de retour sur le parking du Zénith, ravis d'avoir découvert deux entreprises dont le savoir-faire a agréablement surpris la majorité des visiteurs. Certains disaient même « je n'aurai jamais cru qu'une telle compétence technique se trouvait si près de nous ! ». Comme quoi, cette journée est loin d'avoir été inutile !

PWA remercie très sincèrement les personnes qui nous ont accueillis et ont pris de leur précieux temps pour nous faire découvrir le cœur de leur métier.



P. Jean-Baptiste montre des éléments de cadres pour Airbus



Exemple d'usinages...



Une jolie pièce pour Airbus Helicopters



Poste de rectification de planéité

« Séville, ou le jour où nous avons perdu six Mystère IVA en six minutes »

Par le colonel (er) Jean-Joseph Brie (EA 62)

*Confucius a dit : « Some days, it's better to stay in bed. »
Friday, 27 may 1966, was one of those days !*

Je dédie ce récit au capitaine Paul, chef de la patrouille, et à ses équipiers, tous unis dans la même galère.

Je le dédie également à Bruno, à Pierrot, et à Jean-Pierre qui, depuis de nombreuses années, me tannent pour que je l'écrive.

Je l'ai réservé en primeur à mes camarades, à l'occasion du 35e anniversaire de notre promotion.

Dessins : GBA (2eS) Bruno LE MOINE

Promotion EA 62

En ce mois de mars 1966, nous voici donc, le premier tiers de la promotion, sur la base aérienne de Cazaux, en OTU (Operational training unit), à l'escadron de chasse 2/8 « Nice », équipé de *Mystère IV*, pour poursuivre notre cycle de formation au difficile mais si beau métier de pilote de chasse.

Là, pour la première fois, nous volions avec une combinaison « anti-g », pleine de lacets partout, ancêtre de l'actuel pantalon du même nom et qui nous faisait plus ressembler à des prédécesseurs de Patrick Baudry tirés d'un livre de Jules Verne, qu'à des pilotes de *Mirage 2000*.

Cazaux. Bien que lieutenants, nous n'étions encore que des poussins. Une base magnifique au bord d'un lac, une escadre de chasse, un avion d'homme, monoplace, des instructeurs, chefs et sous-chefs de patrouille expérimentés, qu'il n'aurait pas fallu appeler « monit » depuis le macaronage à Tours ; nous n'étions plus élèves pilotes, mais pilotes de chasse à l'instruction. La transmission du savoir avec un je-ne-sais-quoi de magique, fait, pour ceux qui le transmettaient, de rigueur et de fermeté mais aussi de compréhension et de complicité, et pour nous, d'humilité, de confiance et d'obéissance presque aveugle. Le matin, tous les avions étaient en ligne impeccable sur le parking devant l'escadron, et nous allions



bavarder avec les mécanos qui s'affairaient à la préparation pour le vol : pleins de kérosène et d'oxygène, petits dépannages, et changements de configuration (avion lisse ou bidon de 625 litres, paniers roquettes, bombes ou armement des canons ou encore équipement en « biroutier » suivant la mission).

Et puis, un jour, la nouvelle tombe : l'escadron est désigné pour effectuer un voyage de fin de stage à l'étranger. De telles missions étaient parfois déclenchées afin d'accoutumer les pilotes aux procédures internationales de navigation. C'est ainsi que des patrouilles simples (4 avions) s'étaient déjà rendu, entre autres, en Belgique et en Italie. Le fait que la promo soit exceptionnelle n'était probablement pas étranger au fait que, pour la première fois, il avait été décidé de porter l'effectif de ce huitième voyage à six avions. Objectif : Séville, à l'occasion des célèbres fêtes saintes de Pentecôte (la « *Romería del Rocío* »).



Inutile de décrire l'exaltation et la fébrilité qui régnaient dans la salle d'opérations de l'escadron quand, de sa blanche main innocente, le sergent-chef marqueur martiniquais tira au sort, dans un calot bien entendu, les noms des trois stagiaires privilégiés (Tonton, Jean-Joseph et Pépé), puis celui d'un remplaçant (Pierrot) qui devait rejoindre Séville par avion de transport avec l'échelon technique.

Difficile de décrire les nombreuses pressions et les propositions plus ou moins honnêtes dont les heureux désignés furent l'objet pour céder leur place. Pierrot, le remplaçant, n'était pas le seul à s'enquérir tous les matins sur l'état de notre santé ; en bons chasseurs, il nous a fallu d'ailleurs mettre en application l'un des principaux préceptes du métier : la surveillance de nos arrières.

Pendant plusieurs jours, le chef de la future patrouille, le capitaine Paul, commandant de l'une des deux escadrilles, aidé de ses deux autres leaders, le capitaine Olivier et le sergent-chef Michel, collectent les divers documents et autorisations nécessaires et préparent la mission. La veille du départ, le jeudi 26 mai, nous traçons l'itinéraire sur la carte de radionavigation au 1/2 000 000e et

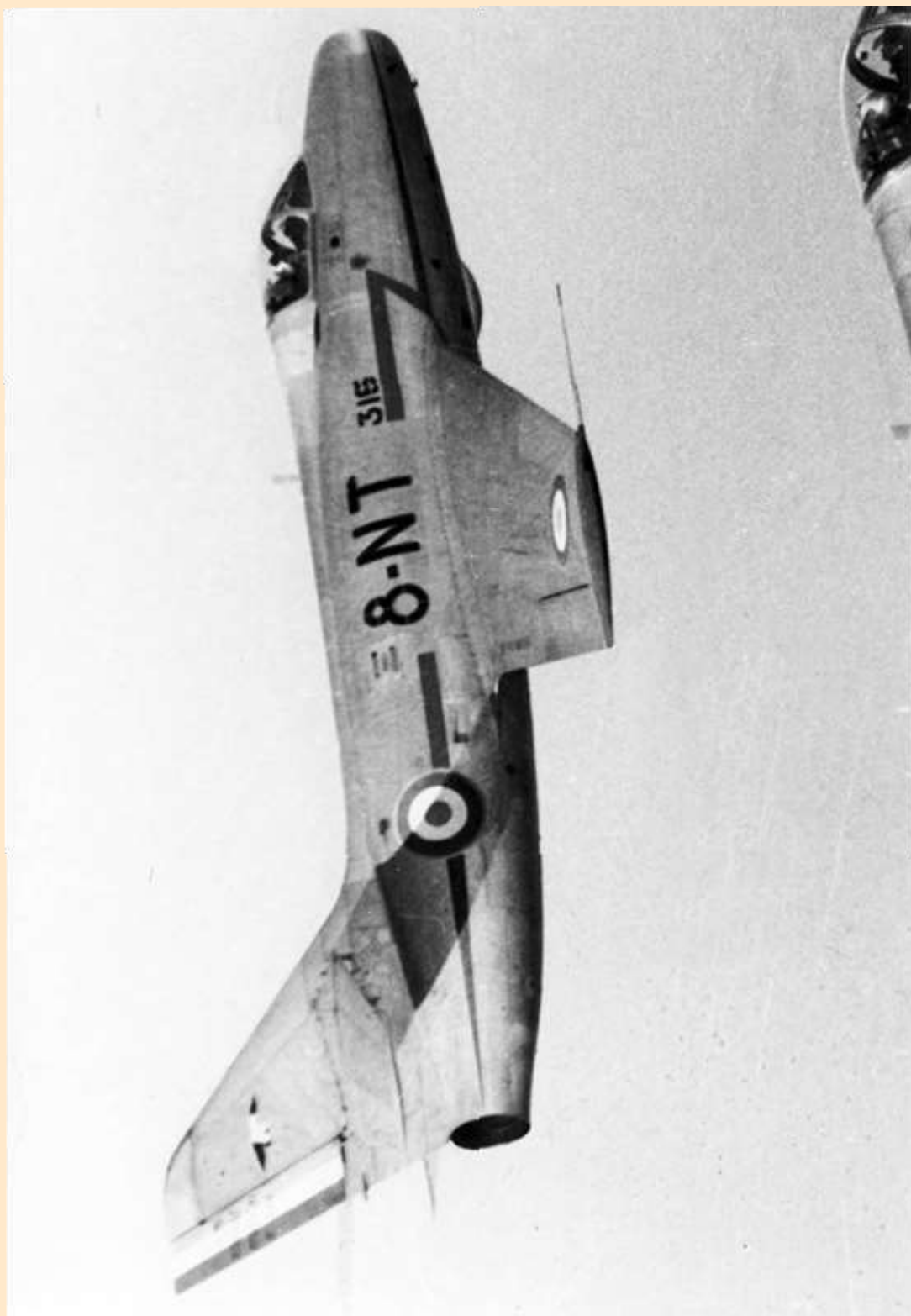
sur la carte au 1/1 000 000e de l'Espagne qui nous avait été distribuée (édition 1952, la seule disponible à l'escadre !). Puis, je vais passer la soirée chez mes parents, en région bordelaise, où j'en profite pour récupérer le magnifique costume que j'ai fait confectionner chez le tailleur du village (il ne faut pas plaisanter avec l'image de marque de l'Armée de l'air à l'étranger, ni avec celle des pilotes de chasse français face aux petites Sévillanes). Ce brave tailleur, qui n'avait pas eu le temps de préparer la facture de son œuvre me dit qu'il n'était pas inquiet : je paierai à mon retour...

Le 27 mai au matin, dernier regard scrutateur des copains... et surtout de Pierrot. La santé et le moral sont de fer. Nous peaufinons la préparation de la mission. Avant d'aller déjeuner, nous amenons nos petites valises au bureau de piste pour que les mécanos les installent dans le compartiment *ad hoc* derrière la verrière.

Repas au premier service. Au mess, un collègue me rembourse une belle somme d'argent que je lui avais prêtée quelques semaines auparavant. Voilà qui fera mon affaire pour acheter en Espagne la belle veste en daim dont je rêve depuis longtemps. De retour à l'escadron, je fais récupérer ma valise qui contient mon portefeuille. Autant mettre les billets à l'abri et leur éviter la sueur de la combinaison de vol.



« Séville, nous voilà ! »



Mystère IV A, 8ème EC - 2/8 « Nice », côté SPA 73