

Après notre assemblée générale annuelle, tenue le 29 mars, le prochain rendez-vous de ce premier semestre était notre sortie annuelle, prévue les 22 et 23 mai, sur deux jours couplant agréablement l'histoire et la vigne, à Saint Emilion, et l'excellence aérienne avec la visite du centre DGA Essais en Vol de Cazaux.

Vous avez été nombreux à participer et à assurer ainsi le succès de cette initiative.

Nos rendez-vous de ce semestre ne sont pas terminés, puisque vous êtes invités à venir assister à la conférence que donnera Bernard Vivier, le 27 juin à 17heures, à la médiathèque de Pau et qui aura pour thème: « l'accès européen à l'espace, histoire et perspectives ».

Nous vous y espérons nombreux!

Ce dernier journal avant les vacances d'été est aussi l'occasion de vous souhaiter une belle période estivale.

A bientôt!

Le Bureau

AIRBUS a cinquante ans !

Le 29 mai 1969, le lancement de la production de l'A300 fut officiellement décidée par la signature d'un accord franco-allemand lors du salon du Bourget.

Airbus Industrie fut officiellement créé, d'abord sous forme d'un GIE, le 18 décembre 1970⁷.

Air France signa, le 3 septembre 1970, son intention d'achat pour six premiers exemplaires de la version B2, capable d'emporter 270 passagers.

Le prototype MSN001 (A300B1) fut officiellement présenté au public à Toulouse, le 28 septembre 1972.

Son premier vol aura lieu le 28 octobre de cette même année.

Si les premières années furent difficiles, avec un démarrage commercial très lent, Airbus trouva peu à peu sa place dans l'aviation commerciale et le lancement du très célèbre A 320 fit accéder l'entreprise aux plus hauts standards mondiaux. Une très belle réussite qui, cinquante ans plus tard, a conduit au duopole Airbus-Boeing, situation qu'aucun spécialiste optimiste de l'aviation commerciale n'aurait envisagée en 1969!



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

Tiger !

La BA 118 de Mont de Marsan a accueilli cette année le célèbre « Tiger Meet », exercice conjoint des unités aériennes des pays membres de l'OTAN, qui ont un tigre pour emblème.

Il est vrai que la 30^{ème} escadre de chasse ne manque pas de félins, une escadrille du 1/30 « Côte d'argent » ayant repris les traditions de la BR 127 et une autre du 3/30 « Lorraine » ayant repris celles de la SPA 162.



L'exercice s'est déroulé du 13 au 24 mai et a rassemblé environ 60 avions de chasse et 13 hélicoptères de près d'une dizaine de nationalités (France, Allemagne, Espagne, Angleterre, Italie, Portugal, Belgique, Autriche). Durant une dizaine de jours, 1 500 militaires ont conduit des opérations aériennes variées, dont des missions de défense sol-air, dans un environnement interallié.

L'importance de l'espace aérien militaire au dessus des Landes et de l'océan Atlantique a, comme on le comprendra, grandement facilité l'organisation et le réalisme des missions.



Ces exercices sont traditionnellement l'occasion de remettre des récompenses aux meilleures unités. Cette année, le « **Silver Tiger** », pour l'escadron qui s'est le mieux illustré lors des missions aériennes, a été attribué aux Jaguares de l'Esq.301 portugais.

Le « **Best Ops Squadron** » qui distingue l'escadron reconnu pour sa valeur opérationnelle au sol et en vol a été remporté par le 3/30 Lorraine.

Le « **Best Painted Aircraft** » pour l'avion le mieux décoré a aussi été remporté par le 3/30 Lorraine et son rafale D-Day (illustré ci-après).



Au 3/30, le tigre « spécial D-Day », très « 1944 » !



Un F-18 espagnol haut en couleurs

Sortie PWA – 3AF des 22 et 23 mai

Visite de Saint-Émilion et du site DGA - Essais en vol, à Cazaux

Le mercredi 22 mai, nous étions 41, dont 32 membres de PWA, décidés à découvrir le programme que notre secrétaire général avait concocté pour cette année 2019. Au rendez-vous, tous les participants étaient à l'heure et de bonne humeur, ce qui est essentiel pour la réussite d'une sortie ! Par ailleurs, divine surprise, après une météo plus que chaotique, nous allions profiter de deux jours de répit avec soleil et chaleur. Mario, notre sympathique chauffeur, nous a transportés sans problème jusqu'à Sauveterre-de-Guyenne (33) afin de nous restaurer dans l'auberge Saint-Jean-Baptiste. Ce fut une agréable surprise pour tous tant le menu était bon et copieux. Ça commençait donc très bien ! Un peu repus, nous nous sommes dirigés vers Saint-Émilion où nous attendait Élodie, notre guide.



En la suivant et en écoutant ses commentaires pertinents, nous avons parcouru plusieurs siècles d'histoire, de la naissance du village au VIII^e siècle, à la Révolution Française, en passant par la domination anglaise. Nous avons découvert le riche passé de cette magnifique ville à travers ses principaux monuments : porte de ville, fortifications et monuments souterrains, dont le tombeau du saint patron Saint-Emilion, les catacombes et l'impressionnante église monolithe creusée au début du XII^e siècle (38 m de long pour 12 m de haut).

Située au cœur de la cité, elle rappelle l'activité religieuse de la ville au Moyen-âge et intrigue par sa conception hors du commun. Son clocher haut de 68 mètres est impressionnant lorsque l'on se trouve à sa base. L'église se cache ensuite derrière l'élégance de trois ouvertures en façade et d'un portail gothique souvent clos. Elle est aussi surprenante que fragile ce que nous avons constaté à l'intérieur.



Sortie PWA – 3AF des 22 et 23 mai

Visite de Saint-Émilion
et du site DGA - Essais en vol, à Cazaux

Nous aurions aimé poursuivre la visite par une déambulation dans la cité mais le temps nous était compté. Comme nous étions dans une région viticole de renommée internationale, nous sommes allés découvrir un chai, le vin de Saint-Émilion méritait bien notre visite ! C'est le Château La Croizille qui nous a accueillis. Après la visite du chai traditionnel du Château Tour Baladoz, les deux propriétés mitoyennes appartenant à un propriétaire belge, nous avons découvert le nouveau chai du Château La Croizille, d'architecture remarquable, qui répond aux dernières exigences techniques. Son espace de dégustation, surplombant la combe tel un promontoire, offre une vue unique à 360° sur le vignoble. Cette vue panoramique a beaucoup plu aux visiteurs que nous étions, tout comme la dégustation de deux vins.



La journée tirant à sa fin, Mario nous a conduits à La Teste-de-Buch où nous nous sommes installés à l'hôtel « Altica – La Teste Sud ». Après quelques difficultés dans l'attribution des chambres, nous avons rejoint le restaurant « Le Robinson Crusoë » où nous attendait un menu excellent et copieux qui a peut-être perturbé le sommeil de certains ! Mais quelques personnes précautionneuses ont pris le temps de faire une petite promenade digestive avant de rejoindre leur chambre.

Après une bonne nuit réparatrice et un petit-déjeuner perturbé par le nombre insuffisant de places, nous nous sommes rendus sur la Base aérienne de Cazaux, grâce à notre trésorier Bernard Vivier et au réseau de la 3AF et plus particulièrement dans la partie occupée par la Direction Générale de l'Armement-Essais en vol.

Sortie PWA – 3AF des 22 et 23 mai

Visite de Saint-Émilion et du site DGA - Essais en vol, à Cazaux

Nous avons été superbement accueillis par Hélène Biton-Lacaze, chargée de communication, Daniel Monlezun et Aurélie Béros, tous deux adjoints au Directeur. Enfin, Jean-François Rigal, le Directeur du site nous a présenté les nombreuses activités d'essais qui s'y déroulent. Partagés en trois groupes, nous avons ensuite découvert un Mirage 2000, les divers types de munitions aéroportées et l'atelier des parachutistes d'essai.



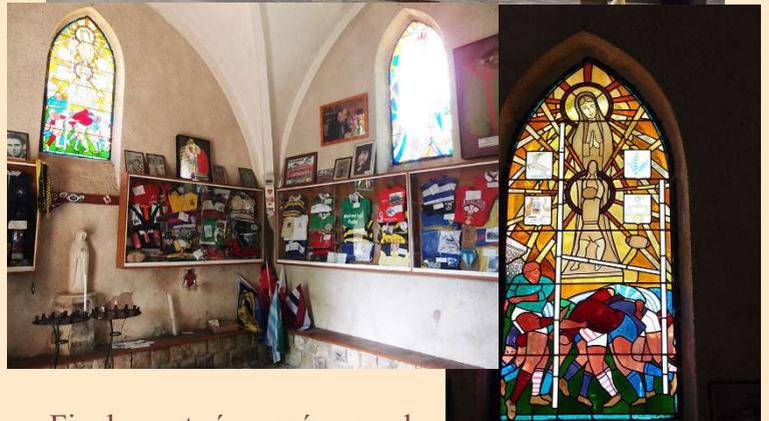
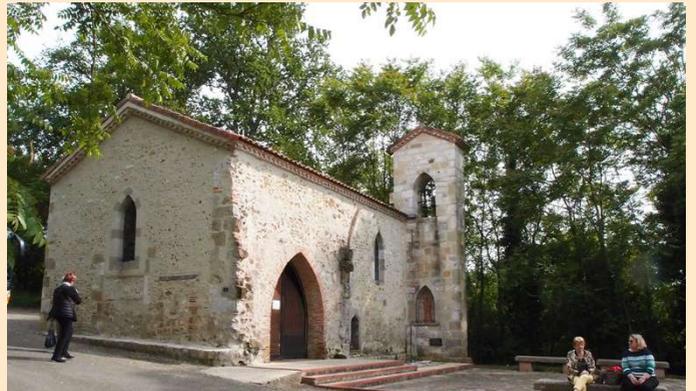
À ces trois points d'information les présentations nous ont été faites par des hommes passionnés par ce métier qui consiste à définir les domaines d'utilisation des différents matériels pour qu'ils soient employés dans les meilleures conditions opérationnelles et de sécurité par les forces.

Ces visites ont été fort appréciées de tous. Il était temps alors de nous rendre au restaurant du site où nous avons dégusté un excellent repas ponctuant ainsi de belle manière ces deux jours de disette !

Sur le chemin du retour, le secrétaire général a dévoilé la surprise qui était annoncée dans le programme. Il s'agissait de visiter la chapelle Notre-Dame du Rugby à Larrivière-Saint-Savin, à côté de Grenade-sur-l'Adour (40). Cette chapelle, méconnue du plus grand nombre des participants, construite en 1861 sur l'emplacement d'un ancien oratoire romain, fut

partiellement détruite. L'abbé Devert († 2012 à 88 ans), enfant du pays, a porté le projet de sa restauration à la suite du décès, le 10 septembre 1964 dans un accident de la route, de trois jeunes rugbymen, Jean Othats, Émile Carrère et Raymond Albaladéjo, frère de Pierre. Certains appellent cette chapelle le petit Lourdes du rugbyman.

Au fond, derrière l'autel, dans une niche, se trouve la statue dorée de la Vierge à l'Enfant. Quatre vitraux atypiques éclairent la chapelle : la Vierge à la touche, la Vierge au joueur blessé, la Vierge aux pèlerins et la Vierge à la mêlée. À côté, une salle d'exposition met en valeur une centaine de maillots, trophées et ballons offerts par de généreux donateurs. Un pèlerinage annuel a lieu tous les lundis de Pentecôte.



Enfin, finalement épargnés par la mauvaise météo et ravis de toutes ces découvertes, nous nous sommes séparés vers 18h30, très satisfaits de cette sortie où culture, gastronomie et technique aéronautique ont fait bon ménage !

Une petite histoire de la Défense Aérienne française (suite)

.../...Ulérieurement, lorsque les émetteurs récepteurs seront plus puissants, et donc capables de produire des lobes de détection un peu plus étoffés, la couverture moyenne ne sera plus utilisée.

L'altitude des avions est mesurée au moyen de plusieurs antennes à balancement AN7B ; chacune de ces antennes est orientée en azimut par une commande que manipule un opérateur. La durée de chaque mesure et le faible nombre des antennes ne satisfont généralement pas à la cadence des demandes d'altimétrie.

Les indicateurs panoramiques (IP 7) présentent la vidéo sur des écrans rémanents revêtus d'une glace sur laquelle les opérateurs soulignent au crayon gras les plots successifs de l'avion qu'ils poursuivent. Cette trace leur permet d'imaginer la position du plot qui devrait apparaître dix secondes plus tard, le radar tournant à six tours par minute. La qualité des plots est très variable et, trop souvent, le plot attendu n'apparaît pas.

La faible luminescence de ces écrans cathodiques nécessite qu'on travaille dans une demi obscurité ; chaque opérateur règle son scope en contraste et en lumière à sa vue afin de tirer parti du moindre plot, cependant perdre son avion est l'inquiétude permanente. Moment d'émotion éprouvé par tous les contrôleurs :

« Où est mon chasseur ?... J'ai perdu mon chasseur !... Ah non, le revoilà... Ouf ! »

La qualité de la détection est aussi altérée du fait que les

te
pc
s émetteurs
num de puissance
r l'expérience a
montré que les ER 7C
avaient une certaine
tendance à prendre feu !
Ce petit



inconvenient disparaîtra avec les ER22....

La salle d'opérations est située dans la « cuve », large salle haute de trois niveaux, sur laquelle

donnent des «cabines » (chef contrôleur, officier d'identification, cabines de contrôle, etc) d'où il est possible d'observer les trois tables horizontales de marquage : celle du milieu, la plus grande, est la table de situation générale (TSG) qui présente le suivi des pistes significatives ; une table à sa gauche et une autre à droite sont respectivement la table de chasse (chasseurs en défense aérienne) et la table de « rats » (avions ennemis ou plastrons en très basse altitude signalés par le guet à vue), la tenue de cette dernière table sera rapidement délaissée pour la simple raison que le guet est rarement activé.

Sur la paroi face aux cabines, des tableaux d'affichage, «des totes », présentent de nombreuses informations (avions en alerte, missions en cours, ...) à l'aide de plaquettes (de formes et de couleurs variées) amovibles.

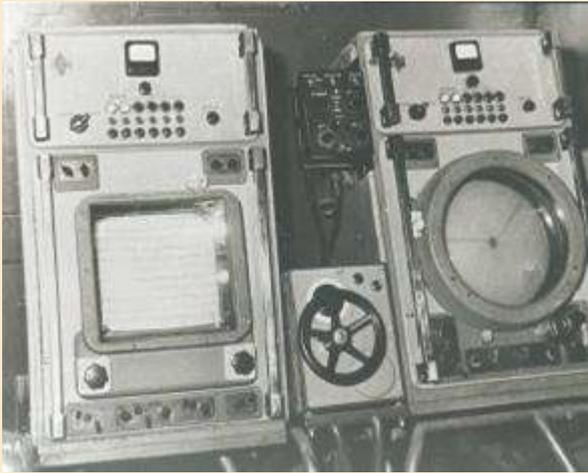
La première mission de la SMR se dénomme établissement de la Situation Aérienne Générale (SAG), ce qui consiste à :

- détecter et à identifier tous les vols situés dans l'espace aérien dont la surveillance lui est attribuée ;
- déterminer les vols présentant une menace, en assurer le suivi ;
- faire connaître cette menace aux échelons supérieurs de la défense aérienne ; cette dernière opération se dénomme le « reporting ».

Les tâches contribuant à l'établissement de la SAG sont détaillées par ailleurs; pour la période considérée (1950 à 1965), il faut noter que ces tâches se succèdent en cascade, avec de multiples manipulations et échanges verbaux téléphonés :

- elles nécessitent donc un nombre élevé d'opérateurs (jusqu'à cinquante),
- il s'écoule un délai important entre détection du vol, l'estimation de la menace et présentation de celle-ci sur la table de situation de l'échelon « décision » de la défense aérienne (plusieurs minutes).

Une petite histoire de la Défense Aérienne française (suite)



A partir de 1965, l'évolution des matériels, la mise en service des calculateurs et des liaisons par transmissions de données apporteront des atouts considérables à cette partie de la

mission : progressivement quelques opérateurs suffiront, mais surtout, l'échelon supérieur finira par connaître la situation aérienne pratiquement en temps réel.

En 1953/54 et hors les périodes d'alerte et d'exercice majeur, la SAG n'est établie que pendant les heures ouvrables.

La seconde mission des SMR est de contrôler les avions de chasse en mission d'interception et de les suivre au cours des vols de navigation la nuit en haute altitude, effectués sur un circuit inscrit dans le volume d'action de la station de rattachement.

Le contrôle est exercé par :

- le Contrôle d'Attente et Recueil (CAR) qui assure :
- la veille des fréquences radio sur lesquelles les avions prennent contact,
- la prise en charge, le retour (recueil) des patrouilles et, le cas échéant, l'attente avant passage à l'approche,
- la répartition des patrouilles entre les cabines,

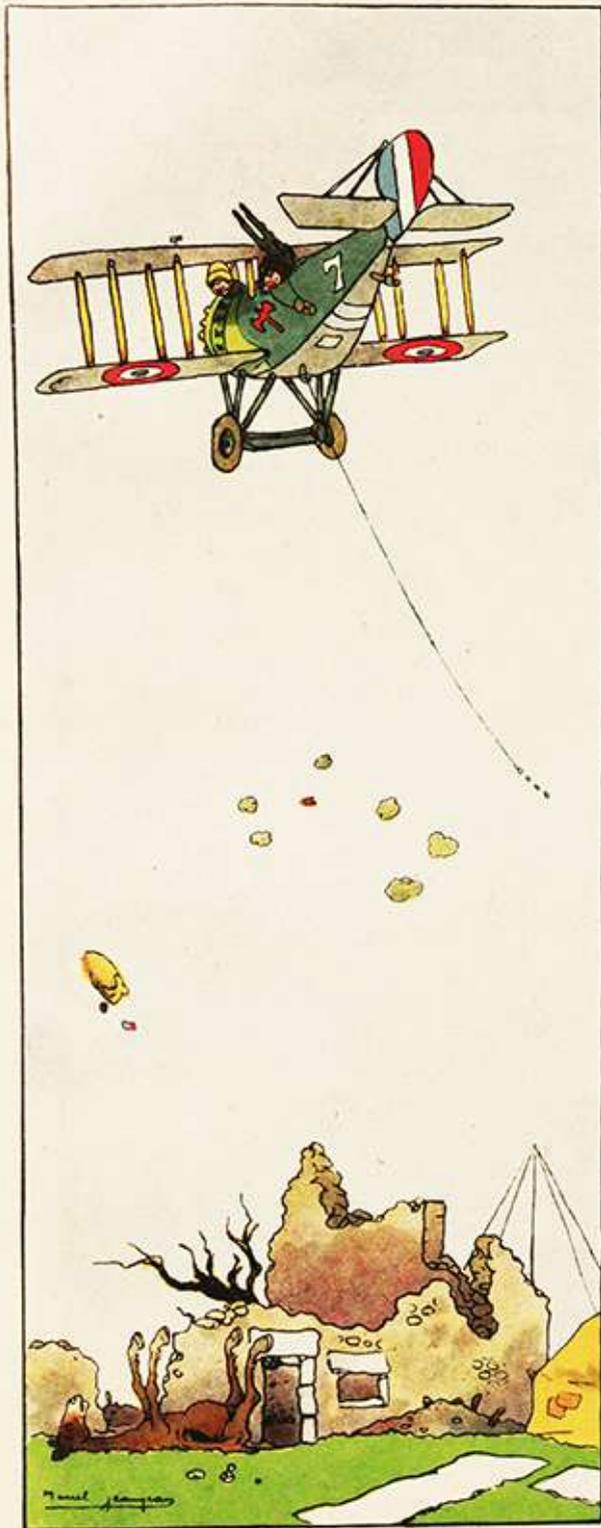
- la surveillance et l'assistance éventuelle aux cabines.
- les cabines d'interception (jusqu'à cinq)
- le Centre de Triangulation Radio (CTR) qui :
 - veille les fréquences radio de détresse
 - localise par triangulation les vols qui contactent ou ceux que les contrôleurs ont perdu dans les trous du radar.

L'équipage d'une cabine de contrôle comporte un officier contrôleur (la plupart sont du contingent - le service militaire dure 18 mois), deux sous-officiers (un assistant et un navigateur) et deux hommes du rang, lecteurs sur écran radar :

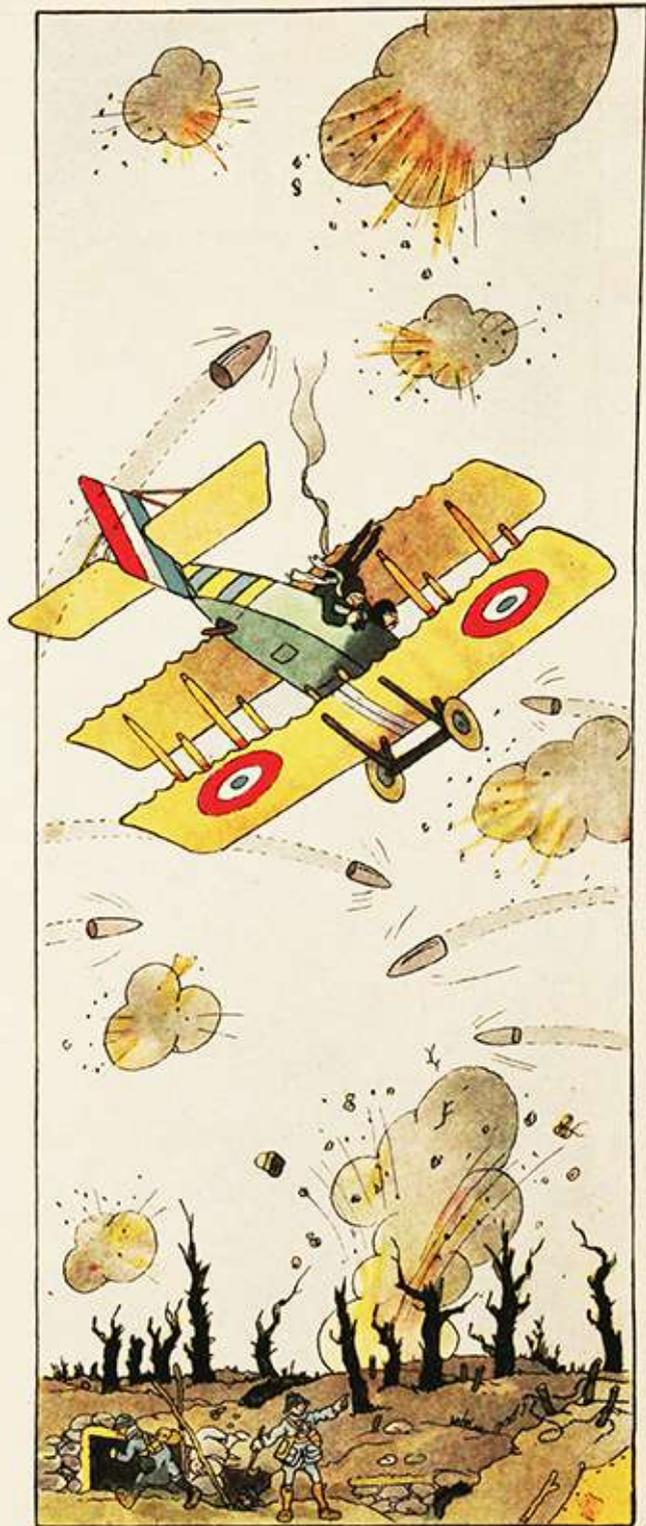
- le contrôleur guide ses avions selon les directives du chef contrôleur, qui désigne les raids à prendre à partie pendant les exercices ; en période de « routine », le contrôleur est généralement laissé libre de choisir lui-même ses objectifs,
- l'assistant assure les liaisons téléphoniques avec la salle, surveille le marquage à la table de chasse et indique aux lecteurs les pistes à suivre et à diffuser,
- le navigateur suit le chasseur et son plastron sur sa table de tracé et estime leur position dans les trous du radar; il transmet à voix ses estimations au contrôleur.
- le lecteur scope panoramique lit la position du chasseur et du plastron au profit du navigateur, du marqueur-filtreur (mafi) de la table de chasse et du lecteur site; tous sont sur le même circuit téléphonique.

Chacun de ces cinq opérateurs a un micro (ou un combiné) et des écouteurs et pour un fonctionnement optimum, chacun doit entendre tous les dialogues à la radio (haut parleur), au téléphone ou à voix.

Les cabines d'interception constituent le «fer de lance » de la station et leur efficacité dépend beaucoup de la cohésion de ces équipages ; c'est pourquoi une émulation certaine joue entre les personnels susceptibles d'y accéder. Après un certain temps d'entraînement, chacun sait ce qu'il a à faire et chacun s'applique, un équipage s'est constitué, comme dans un avion. P.áu. Wright Aviation



Le Réglage d'Artillerie.



La Liaison d'Infanterie.