



LA LETTRE D'INFORMATION DE L'ASSOCIATION
"MÉMOIRE DE MERMOZ"

N°2 / DÉCEMBRE 2020

Biscarrosse

Capitale française de l'hydraviation

VISITE AU MUSÉE DE L'HYDRAVIATION ET DE L'HYDROBASE





“Biscarrosse Capitale française de l’hydraviation”

Membres actifs de l'Association

“MEMOIRE DE MERMOZ”, Martine et Alain VONACH

ont visité en Août dernier le Site historique et mythique de BISCARROSSE.

Enthousiasmés, ils vous font partager les photos ramenées.



Les Lacs Landais de Biscarrosse furent choisis en 1930 par l'Ingénieur Pierre-Georges LATÉCOÈRE comme base de montage et d'essais pour les hydravions LATÉCOÈRE qui deviendra le berceau de l'Hydraviation.



PIERRE-GEORGES LATECOERE
A CREE SUR CE SITE LA BASE DE MONTAGE ET D'ESSAIS
EN VOL-1930-1956-D'OU SONT PARTIS:
LA "CROIX DU SUD"
LE "LIEUTENANT DE VAISSAU PARIS"
LE "LIONEL DE MARMIER"
ET 120 AUTRES HYDRAVIONS
QUI ONT FAIT LA GLOIRE DE BISCARROSSE

Le Musée de l'Hydraviation et l'Hydrobase

Pour visiter ce Site historique et mythique où a commencé l'Aventure transatlantique en hydravion et retracer ce chapitre de l'épopée aérienne mondiale, "Les Amis du Musée de l'HYDRAVIATION", association amie ont été contactés.

● Réception chaleureuse et sympathique de Pierre FONTAINE, Président de l'Association et Lionel DELAFOSSE. Très pédagogues, ils ont animé, expliqué et disséqué la visite de cet "Exceptionnel musée" !

● Citons également Mme Sylvie Bergès, Directrice du musée ainsi que les responsables du Site et du Guide du Musée qui nous ont aidé et sont pour beaucoup dans la rédaction de ce document (texte en italique) ; nous les remercions vivement.

● Ce Musée ouvert depuis 1982 à l'initiative de passionnés d'aviation, pilotes, ancien pilotes, est aujourd'hui municipal. La documentation étoffée et importante est régulièrement enrichie de nouvelles pièces dans les différentes collections grâce et par les "Amis du Musée de l'Hydraviation".

● Unique en Europe, Il porte le label "Musée de France" et reçoit plus de 20.000 visiteurs par an.



"Le musée raconte l'histoire des hydravions depuis les précurseurs sur leurs étranges machines jusqu'aux appareils actuels du monde entier. Il propose à ses visiteurs d'entrer dans la légende, celle des vols transatlantiques vers New-York ou Fort-de-France, cela à l'âge d'or de l'hydraviation."



Vraiment conquis par cette visite, nous ne pouvions quitter l'Hydrobase de Biscarrosse sans réaliser notre baptême de l'Air en Hydravion et voler dans les pas des Pilotes de légende... à bord d'un PIPER PA 18 Biplace d'"AQUITAINE HYDRAVIONS" piloté par Jean-Luc... Un moment Magique !
Ce résumé en photos et les commentaires permettront de découvrir le contenu du musée et il est vivement souhaité de se rendre sur ce Site de légende!



Les points forts de la visite



HENRI FABRE, INVENTEUR DE L'HYDRAVIATION :

"Le Pionnier, ingénieur Marseillais. C'est lui qui est rentré dans les livres d'histoire comme le premier homme à avoir fait décoller un hydravion motorisé.

L'hydravion Canard est le nom du premier hydravion à avoir volé. Le 28 mars 1910, en France, près de Martigues (Bouches-du-Rhône), au bord de l'étang de Berre.

L'appareil parcourut 800 mètres au-dessus de l'étang et se posa sur l'eau : le premier hydravion au monde avait réussi son vol et son amerrissage"



LES HÉLICES :

"Plusieurs hélices enrichissent la collection du musée. Elles sont généralement fabriquées en bois durs contrecollés (noyer, acajou, hêtre, érable, etc.).

Souvent, il s'agit d'un mélange de bois. Dans le premier pavillon sont exposées une hélice bipale d'un Nieuport, une hélice bipale de Breguet XIV de 1917 et une hélice quadripale Chauvière pour moteur Renaults de 280 cv."



LES COURSES D'HYDRAVIONS (1912-1938) :

“Les hydravions de courses ont commencé à se développer avec l'organisation de grandes compétitions qui ont fait faire d'immenses progrès à l'aviation dans les domaines de l'aérodynamique et de la motorisation.

En mars 1912 est organisé le premier concours d'hydro aéroplanes. Parmi les épreuves se trouvaient les déjaugeages et amerrissages en eau calme, en eau agitée ou avec plusieurs passagers. Des véritables records sont établis. En avril 1913 se tient la première Coupe Schneider, l'une des plus célèbres. Il s'agit d'une épreuve de vitesse en circuit fermé dans laquelle s'affrontent les hydravions de différents pays.”

“Américains, Britanniques, Russes, Allemands, Français, Suisses, ... participèrent à cette conquête des records. Chaque record établi devient un record à battre.”



PIERRE-GEORGES LATÉCOÈRE :

Constructeur et créateur de la grande histoire des Lignes LATECOÈRE devenues par leur vente à Marcel BOUILLON-LAFONT la mythique AÉROPOSTALE.

“Fils d'un industriel, Pierre-Georges LATÉCOÈRE hérite des usines de fabrication de matériel ferroviaire basées à Montaudran à côté de Toulouse. Il a l'idée de récupérer des avions militaires de la Première Guerre Mondiale et de les transformer en avions civils.

Véritable visionnaire, sa célèbre phrase en dit long sur son caractère, sa personnalité déterminante : “J'ai refait tous les calculs, notre idée est irréalisable il nous reste qu'une chose à faire : la réaliser”.

Il met alors en place au fil des années 20 et malgré les difficultés, le transport de courrier par avion sur la ligne France-Espagne-Maroc (9 mars 1919) et crée ainsi ce qui deviendra l'Aéropostale (1927).

Il envisage ensuite la création d'une grande ligne reliant la France à l'Amérique du Sud. À partir de là se forment les premières lignes aériennes.”



12-13 MAI 1930

gère TRAVERSÉE POSTALE aérienne DE L'ATLANTIQUE SUD

Depuis 1928, la COMPAGNIE GÉNÉRALE AÉROPOSTALE (CGA) exploite la ligne Toulouse-Buenos Aires (Brésil) et utilise des avisos (bateaux) qui acheminent les sacs de courrier sur le tronçon maritime de plus de 3 100 km de Dakar à Natal. Mais quelle lenteur... 4 jours de perdue ! Seul, l'hydravion va répondre aux attentes.

L'ÉQUIPAGE

- Jean MERMOZ (chef pilote)
- Jean DABRY (navigateur)
- Léopold GIMIE (radiotélégraphiste)

EUROPE

AFRIQUE

AMÉRIQUE

En 21h10

3173 km

130 Kg de courrier transportés

DES VOLS À RISQUES

Au retour, et après 52 tentatives de déjaugeage échouées, l'atterrissage s'effectue dans une zone désolée de l'Atlantique. Le Latécoère 28-3 a permis à nouveau, 700 km de la côte africaine, dans une mer démontée. L'équipage et le courrier sont récupérés par le bateau de secours le Phénix. Le Latécoère 28-3 s'écrase dans l'Atlantique.

LATECOÈRE 28-3

« Corde de la Vauz » TRANSPORT POSTAL

DES LIGNES LATÉCOÈRE-AÉROPOSTALE À AIRFRANCE :

“L'avion puis l'hydravion indispensable pour traverser l'Atlantique Sud, sont bientôt employés pour le transport de courrier régulier. Pierre-Georges Latécoère fonda avec son associé Beppo DE MASSIMI, la Société des Lignes Latécoère, future Compagnie Générale d'Entreprise Aéronautique (CGEA) qui effectua le 24 décembre 1918 le premier vol Toulouse-Montaudran-Barcelone. Cette ligne est étendue jusqu'à Rabat et le premier courrier entre Toulouse et Rabat est acheminé le 1er septembre 1919. “La Ligne” comme on l'appelait alors est reprise par Marcel BOUILLLOUX-LAFONT et devient en 1927 la Compagnie Générale Aéropostale plus généralement connue comme “l'Aéropostale”. Cette ligne aérienne transatlantique est consacrée au service postal mais aussi au transport de passagers. »

LES HYDRAVIONS MYTHIQUES CHEZ LATÉCOÈRE :

“Plus de 120 hydravions Latécoère ont déjaugé du lac de Biscarrosse, mais certains ont profondément marqué Biscarrosse et l'histoire de l'Aéronautique. Latécoère 300 “Croix du Sud” - Les pièces détachées du Latécoère 300 hydravion postal baptisé “Croix du Sud”, sont acheminées par camions de Toulouse à Biscarrosse. L'équipage d'essais de la Société Latécoère réalise les essais techniques sur le lac de Biscarrosse. Les hydravions sont ensuite confiés à des pilotes de l'Aéronavale, les meilleurs pilotes de l'époque, pour des voyages expérimentaux destinés à prouver les qualités de l'appareil. Puis la “Croix du Sud” est remise à Air France pour les traversées postales entre Dakar et Natal. Jean Mermoz, célèbre pilote et idole de son époque, disparaîtra en mer sur cette ligne d'Amérique du Sud le 7 décembre 1936 avec l'équipage Pichodou, Lavidalie, Ezan et Cruveilhaer. La dernière phrase prononcée avant l'accident : “Coupons moteur arrière droit...”

JEAN MERMOZ, PILOTE DE LÉGENDE DE L'AÉROPOSTALE ET SES COMPAGNONS :

“Membre du trio mythique de pilotes de l'Aéropostale, il est surnommé l'Archange.



Né en 1901, il se rêve d'abord en ingénieur avant d'intégrer l'aviation militaire à 19 ans sur les conseils d'un ami.

Il passe son brevet de pilote en 1921 et part la même année pour une mission en Syrie, où il frôle la mort après être tombé en panne en plein désert. En 18 mois Mermoz a déjà cumulé 600 heures de vol.

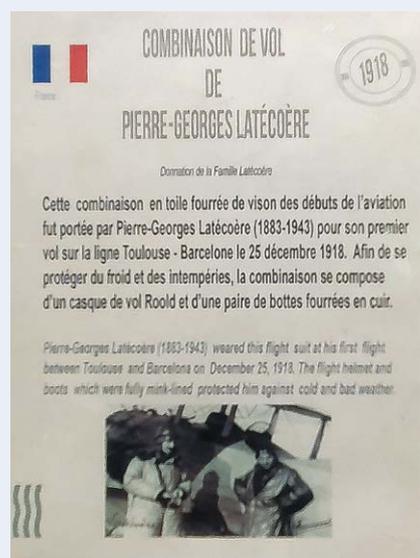
Démobilisé en 1924, il sera contacté par Didier Daurat pour intégrer les lignes LATECOÈRE. Il prendra en charge la liaison Casablanca-Dakar puis est envoyé

en Amérique du Sud pour développer le réseau de l'Aéropostale en 1929. Il y réalise des exploits incroyables : voler de nuit, franchir la cordillère des Andes.

Il ouvrira ainsi les lignes des Andes avec son ami Henri Guillaumet. Rappelé en France un an plus tard, il découvre le dernier-né des usines Latécoère, le LATECOÈRE 28.

C'est avec cet appareil équipé de flotteurs qu'il relie Dakar à Natal le 12 mai 1930, franchissant ainsi l'Atlantique Sud avec le radiotélégraphiste Léopold Gimié et le navigateur Jean Dabry.

Entre 1930 et 1936, il effectue 21 traversées à bord de différents hydravions, du Latécoère 28-3 “Comte de la Vaulx”, des débuts au Latécoère 300, 301 en passant par le Blériot 5190.”



“La Vitrine contenant la tenue de vol d'origine de Pierre-Georges Latécoère. Il n'était pas pilote mais il participait aux vols d'essais. La tenue permettait de le tenir au chaud car l'intérieur était entièrement fourré de vison. Il portait également un masque en cuir pour se protéger des gelures au niveau du visage. Les bottes fourrées s'enfilaient par-dessus les chaussures.”

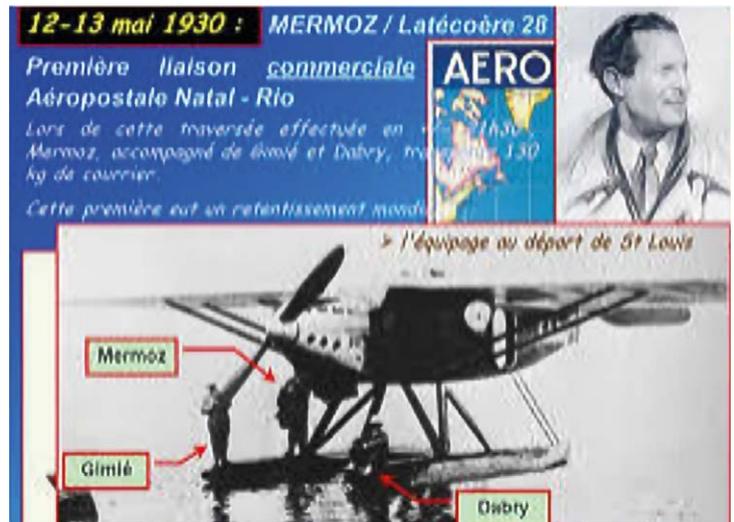


Les documents qui mettent Jean Mermoz à l'honneur.

“Seuls des avisos (navires loués à la marine nationale) peuvent transporter le courrier à partir de 1928 en parcourant les 3200 km séparant Dakar de Natal. Cinq jours sont alors nécessaires mais en 1930 à bord du Latécoère 28-3 baptisé “Comte de la Vaulx”, le célèbre pilote Jean MERMOZ et son équipage réalisent les 12 et 13 mai 1930 la première traversée commerciale de l’Atlantique Sud entre Dakar et Natal, réduisant ainsi la durée de transport du courrier à 21 heures et 30 minutes.”



Le Latécoère 28-3 baptisé “Comte de la Vaulx”



ANTOINE DE SAINT-EXUPÉRY :

“Son nom est à jamais lié à l’Aéropostale. Très tôt passionné par l’aviation, ce Lyonnais né en 1900 effectue son baptême de l’air à l’âge de 12 ans sur l’aérodrome d’Ambérieu-en-Bugey, dans l’AIN. C’est en 1926 qu’il entre dans l’histoire de l’hydraviation en étant embauché par la compagnie LATÉCOÈRE pour le transport du courrier entre Toulouse et Dakar. Il fait alors partie de la grande aventure de la LIGNE, qui l’amènera à Buenos Aires en 1929.”



Henri GUILLAUMET :

“Comme Mermoz et Saint-Exupéry, il fait partie des grands noms de l’aviation française. Né en 1902, ce pilote a participé à la gloire de l’Aéropostale, aussi bien en Afrique qu’en Amérique du Sud. Après un baptême de l’air à 14 ans sur un Voisin, il obtient son brevet de pilote à 19 ans.”

LES HYDRAVIONS DE GUERRE :

A chaque guerre ses avancées technologiques et l’hydraviation ne va pas échapper à la règle.

→ 1^{ÈRE} GUERRE MONDIALE :

- > En fin du conflit l’Aviation Maritime Française disposait de 1264 hydravions.
- > A cette époque les principaux constructeurs sont français, allemands, britanniques, américains, Italiens et même japonais.
- > Quelques marques, FBA pour la reconnaissance, Tellier 200 ch bombardiers transporteurs, des Donnet-Denhaut, Nieuport 1913, bombardier- torpilleur Short Type 184, Spowith, etc.
- > Les Allemands sont équipés de FF-49, Lohner E, Curtiss, Felixtowe F.2, etc.
- > Les Italiens de Macchi.

→ 2^{ÈME} GUERRE MONDIALE :

- > Les hydravions seront également employés par les 2 camps pour toutes sortes de missions ;
- > Reconnaissance, lutte anti-sous-marine, torpillage, surveillance, sauvetage ...
- > Consolidated PBY CATALINA, Short Sunderland S25, S26, Supermarine Wairus, Fairey Swordfish, Heinkel 59 He115, Breguet 521, et aussi pour la France Dewoitine, Levasseur, Latécoère, Loire, Lioré, POTEZ, Besson, Loire, CAMS, Latécoère, Gourdou-Lesseure, etc.
- > Les Allemands sont équipés de Dornier, Blohm & Voss.
- > Les Russes Beriev.
- > Les japonais Aichi, Mitsubishi, Kawinishi.

LES MAQUETTES :

Des dizaines de très belles maquettes de la plupart des constructeurs du Monde entier sont exposées :

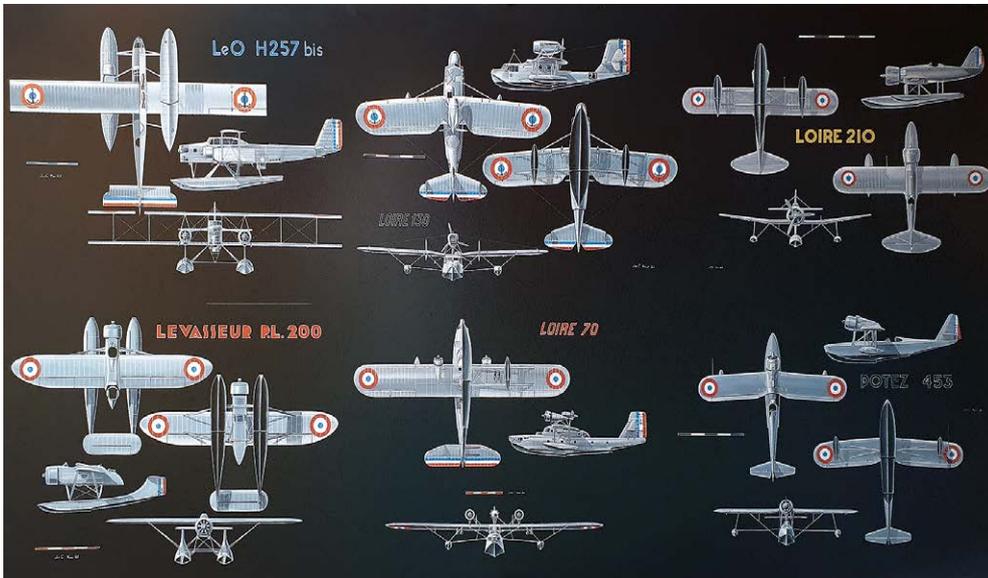
Les divers types d'hydravions à coques ou à flotteurs, de l'aviation civile ou militaire y sont représentés.



Le Latécoère 410



La salle des maquettes



Présentation des avions de gauche à droite : LeO H257 bis, Loire 130, Loire 210, Levasseur P.L. 200, Loire 70, Potez 453



La maquette du Catalina

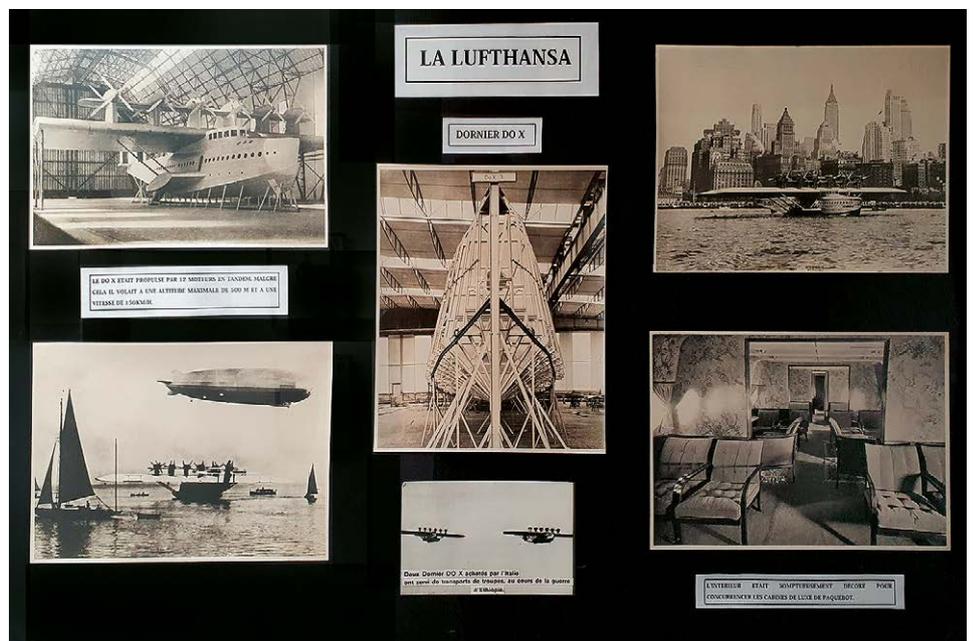


Le Cams-Potez 161

L'AVIATION COMMERCIALE :

LE TRANSPORT DES PASSAGERS : LE DORNIER X :

“LE DORNIER DOX, LE GÉANT Le DO X occupe une place à part dans l'histoire de l'hydraviation. La société allemande Dornier construit en 1929 cet hydravion, véritable palace volant qui pouvait transporter jusqu'à 169 personnes, un record ! En revanche, il était extrêmement lourd et volait au-dessus des eaux malgré ses 12 moteurs à 500 m d'altitude et à 150/km. Il était surnommé le “paquebot du ciel”. Il réalise entre 1930 et 1931 un tour du monde. L'intérieur était très luxueux pour pouvoir accueillir des passagers plutôt aisés.”



LE COIN DES MOTEURS :



LOUIS BREGUET, UN CONSTRUCTEUR EXCEPTIONNEL :

“Issu d’une famille à l’origine de nombreuses innovations scientifiques, Louis-Charles Breguet naît à Paris début 1880. Dès 1909 il conçoit son 1^{er} avion et fonde deux ans plus tard la Société Anonyme des ateliers d’aviation Louis Breguet et réalise ses premiers Hydravions HU-1,2 et 3 puis d’autres hydravions utilisés pendant la seconde guerre mondiale : Breguet Bre 521, 730, 790 dont le 1^{er} vol eu lieu à Biscarrosse. En effet, en 1939 Louis Breguet a racheté l’hydrobase Latécoère.”



LES APPAREILS
ET MODÈLES
GRANDEUR
NATURE
SONT EXPOSÉS
DANS LE HALL
DU MUSÉE.



LE GRUMMAN HU-16 (1947), DÉNOMMÉ L'ALBATROSS, PIÈCE PHARE À L'ENTRÉE DU MUSÉE :

Dernière acquisition du musée (2014), utilisé dans 22 pays, pour le sauvetage en mer, permettant aux pilotes de s'approcher au maximum des blessés dans des conditions extrêmes.

Sa restauration a nécessité plus de deux ans de travaux menés par 33 stagiaires qui en ont profité pour valider leur diplôme !



HISTOIRE DU GRUMMAN HU-16A ALBATROSS

LA CARRIÈRE AUX ETATS-UNIS

Notre exemplaire, construit aux Etats-Unis, vole le 9 juillet 1951. Il est utilisé par l'US Air Force avant d'être remis puis vendu à l'Italian Air Force vers 1960.

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

VERSIONS	SA-16A/HU-16A
Envergure / Span	24,38 m
Longueur / Length	18,49 m
Hauteur / Height	7,39 m
Poids à vide / Empty weight	9 442 kg
Poids maximum / Weight maximum permissible	13 204 kg
Vitesse / Speed	300 km/h
Distance franchissable / Maximum range	4 310 km

AFFECTÉ À L'ARMÉE DE L'AIR ITALIENNE

Affecté au sein du 15^e Stormo, notre Grumman Albatross N°15-6 effectue toute sa carrière en Europe pour des missions de reconnaissances, recherches et sauvetages en mer en Méditerranée. Il est retiré du service actif en 1982.

LE SAUVETAGE DU GRUMMAN ALBATROSS

Alors que l'hydravion basé à Cuneo en Italie est destiné à être ferrailé, la Ville de Biscarrosse décide de le sauver et d'en faire un élément emblématique de son histoire aéronautique.

Le Grumman Albatross est rapatrié par convois exceptionnels jusqu'à Biscarrosse en juillet 2014. 2 ans 1/2 de travaux de restauration ont été nécessaires avec le soutien de nombreux partenaires institutionnels, associatifs et privés pour une mise en situation au musée le 14 mai 2018.

Sa principale utilisation sera le sauvetage et le secours en mer (Air Rescue et Coast Guard). Il servira dans les forces armées de 22 pays.



MUSEE
HYDRAVIATION

Ville de
Biscarrosse

L'HYDRAVIATION D'AUJOURD'HUI :

“Outre les gros appareils à coque, de petits hydravions à flotteurs dont la majorité est amphibie, sont régulièrement utilisés partout dans le monde pour des vols de tourisme et de loisirs, notamment au Canada”.

- > Les hydravions légers, les hydros-ULM sont en vogue.
- > Les Bombardiers d'eau dont le plus connu “Le Canadair”, sont encore actifs aujourd'hui.



Sources : Le Site et Le Guide du Musée nous ont aidés à la rédaction de ce document.



Nous espérons que ce document incitera le plus grand nombre à se rendre dans la “Capitale de l'Hydraviation” pour la visite de ce Musée hors-norme et assister au prochain “Rassemblement International bisannuel des Hydravions”.



Retrouver sur le Site du “Musée de l’Hydraviation”
plus de détails sur ce qui vous a été présenté.

www.hydravions-biscarrosse.com



“Aquitaine HYDRAVIONS”,
première école d’Hydravion en Europe,
forme des pilotes de toute l’Europe
à la qualification Hydravion,
et propose des Baptême de l’Air :

www.aquitaine-hydravions.fr



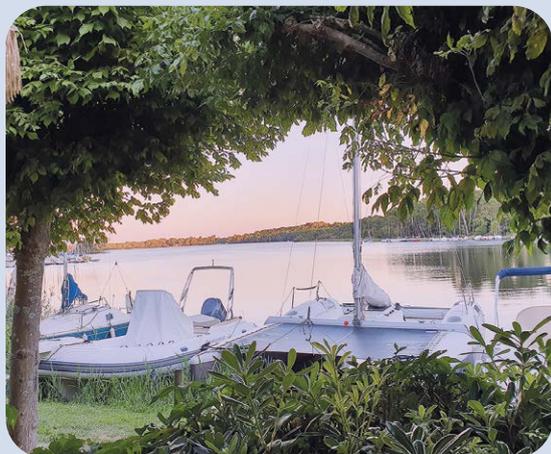
Tous les deux ans se tient
sur le Site de BISCARROSSE,
dans ce magnifique cadre, le
“Rassemblement International des Hydravions”
qui cette année a été annulé
pour les raisons sanitaires connues.

La date du prochain meeting
n’est pas encore fixée.



HEBERGEMENT CONSEILLÉ

*Nous avons particulièrement apprécié
notre séjour à Biscarrosse
à l'Hôtel-Restaurant "LA CARAVELLE",
Cadre romantique au bord du Lac de Cazaux,
accueil de qualité et convivial
de M^{me} Nicole CHARLOTTEAUX,
également membre de notre association.*



"La caravelle" HÔTEL / RESTAURANT

5314, Route des Lacs - 40600 BISCARROSSE

Tél. : 05 58 09 82 67

www.lacaravelle.fr



Association "MÉMOIRE DE MERMOZ"

15, allée A. Marquet - 95560 MONTSOULT - Tél. : 01 34 73 90 83

Internet : memoiredemermoz.fr - Courriel : c.libes@orange.fr

Loi 1901 - Parution JO 2075 21/10/2006 - Siret 495.095.05.000.19 - CCP 610 6574 W LA SOURCE

Réalisation de la lettre d'informations n°2 / Décembre 2020 :

Rédactionnel : Martine et Alain VONACH

Crédit photos : Alain VONACH

Mise en page : Vincent COUPPEY

