



BULLETIN n° 80
SEPTEMBRE 2021

Dans ce numéro :

Le mot du Président 1

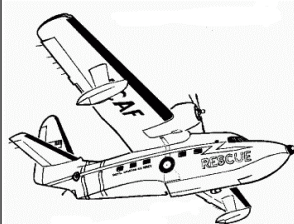
Perspectives 1

**Hommage à
Albert Leblanc 4**

**Stabilisation de
l'Explorer 2**

**Restauration de la
tourelle DO 24 2**

Bulletin d'adhésion 4



ASSOCIATION DES AMIS DU MUSÉE DE L'HYDRAVIATION

332, Avenue Louis Breguet – 40600 Biscarrosse

Tél : 05.58.78.74.81 / Fax : 05.58.78.81.97

site internet : <http://www.hydravions-biscarrosse.com>

e-mail : asso-hydraviation@orange.fr



Les Ailes du Lac

Le Mot Du Président

Mes chers amis (es)

Tout d'abord nous vous devons des excuses pour la parution tardive de ce bulletin: Après un début d'année bien perturbé par la pandémie, nous avons été conduits à organiser une Assemblée Générale en distanciel! Ce qui a perturbé fortement notre fonctionnement...

Nous vous remercions pour votre forte participation à cette AG très inhabituelle puisque nous dénombrons 65 pouvoirs et votes directs qui ont assuré un quorum positif pour la validation de notre AG!

Les quitus aussi bien pour le rapport moral que pour le rapport financier ont été prononcés à une quasi unanimité!

Le conseil d'administration s'est réuni et le bureau est reconduit dans son intégralité.

Au niveau du fonctionnement de l'AG, nos équipes sont toujours très actives, le Canard Fabre a été remonté en exposition pour la saison, les restaurations de la tourelle de Dornier 24 et du moteur de tracker sont terminées.

La sauvegarde sur DVD des archives vidéo VHS arrive à son terme! Merci à Jean Marc et Daniel pour ces travaux ingrats car répétitifs!

Avec Lionel, nous sommes allés à Aurillac pour prendre en charge la collection de maquettes de Monsieur Magnani qui nous a malheureusement quitté! Une collection impressionnante aussi bien par la qualité que par la quantité!

Comme vous le voyez, malgré le chaos qu'a apporté la pandémie, votre Association reste bien vivante grâce à ses membres actifs mais aussi du fait de votre soutien si précieux.

Recevez nos meilleures amitiés.

Pierre Fontaine

PERSPECTIVES

Le prochain R I H est planifié pour 2022 mais d'ici là, comme chaque année nous serons, espérons le, impliqués dans les manifestations traditionnelles comme la nuit des Musées, la fête de la science, le Rocket challenge, etc....

Dans l'immédiat, l'Association sera impliquée dans diverses manifestations: les 18 et 19 septembre pour les journées du patrimoine, le 25 pour "Les Grands Lacs à Vélo" et les portes ouvertes de l'Aérodrome des Grands Lacs, et enfin les 24 et 25 le Rocket Challenge.

Les travaux de restauration du cockpit de l'Albatross sont toujours d'actualité, ils reprendront dès que possible. Il est également prévu des travaux d'entretien et de peinture.

Sur le Canard Fabre, il reste à faire des travaux de protection des métaux et à réfléchir sur l'idée de pouvoir déplacer l'appareil pour des expositions temporaires (outillage pour assurer des montage, démontage rapides...)

Nous attaquons maintenant la stabilisation de l'Explorer afin de stopper les phénomènes de corrosion en attendant la restauration proprement dite.

Comme vous pouvez le constater, les travaux en projet ne manquent pas et si vous avez un peu de temps libre, nous serons très heureux de vous accueillir au sein de l'équipe selon vos compétences!

*Albert Leblanc, membre de notre Association nous a malheureusement quitté en début d'année!
En hommage à cette personne hors du commun à la fois par son charisme, sa personnalité et sa carrière: (il fut steward sur Latécoère 631 d'Air France et termina sa carrière comme chef de cabine sur Concorde!), nous avons eu l'idée de rééditer le texte qu'il nous avait autorisé à publier en 2014!*

Il raconte ici comment de juillet à novembre 1947 il effectua 16 rotations Biscarrosse Fort de France et retour! Ce document avait été confié à M. Jean Lasserre conservateur du musée Air France.

Document reproduit ici avec l'aimable autorisation de l'auteur.

Je volais déjà au sein du PCB (personnel complémentaire de bord) d'Air France depuis plus d'un an quand j'ai été affecté à la division Laté 631. Arrivé le 23 juin 1947 à la base des Hourtiquets à Biscarrosse, j'ai été accueilli par le commissaire de bord Arbelot et le steward Noblet qui étaient là depuis deux jours. Il ne manquait que moi pour assurer le premier vol à destination de Fort-de-France dont le départ était imminent. Accompagné de mes deux amis, je suis allé me présenter au chef de la base, M. Morvan, et aux deux équipages techniques qui suivaient de très près les réparations, ainsi qu'au personnel de la base, puisque je m'y trouvais affecté pour une durée qui ne m'avait pas été précisée. L'accueil fut des plus chaleureux et je me suis trouvé tout de suite parfaitement intégré.

En fait, le départ n'eut lieu que treize jours plus tard, le 5 juillet, car l'hydravion n'était pas en état pour effectuer la traversée. Début juin, un vol d'essai vers Dakar avait révélé de nombreux ennuis mécaniques et donné de sérieuses inquiétudes à l'équipage. Ceci avait donc entraîné des mises au point plus longues que prévu et le SGACC (Secrétariat général à l'aviation civile et commerciale) n'avait pas donné son accord, ne voulant pas prendre les mêmes risques qu'avec le "Lionel de Marmier" au cours de sa croisière de démonstration vers l'Amérique du Sud fin octobre 1945. Les travaux en cours sur l'hydravion ne nous ont pas permis de le visiter; nous en avons donc seulement fait le tour, ce qui me le rendait encore plus impressionnant. J'en ai ressenti un choc, tellement les proportions me semblaient énormes: aucune commune mesure avec le DC-4 et encore moins avec les DC-3, Bloch 220 ou Bloch 161 sur lesquels j'avais déjà volé. Nous sommes partis déçus et notre attente devait se prolonger jusqu'au mois suivant. Ce ne fut que le 2 juillet, soit trois jours avant le départ, que nous avons pu monter à bord pour nous familiariser avec l'appareil. Nous avons tout de suite constaté qu'il n'était pas mieux équipé que les autres avions alors que le service qui était prévu à bord aurait demandé un armement bien particulier. Il allait nous appartenir d'adopter le "système D" bien connu en aviation...



L'entrée de l'hydravion, ou coupée, était située tribord arrière. Pour y accéder, il y avait deux possibilités: soit directement par un ponton, comme à Biscarrosse, soit par chaloupes au large, comme à Port-Etienne ou Fort-de-France. En franchissant la coupée, on pénétrait dans un espace de deux mètres sur trois environ. A gauche, la cuisine, fermée par une porte-passe-plats. En face, deux toilettes et à droite, une coursive centrale séparait les cabines et le bar. Pour se rendre dans la cabine principale, il fallait descendre deux marches d'inégales hauteur et longueur. Le bar était équipé d'un comptoir, de trois tables fixées au plancher, de trois banquettes qui étaient également utilisées comme réserves de boissons, neuf chaises non arrimées et une échelle escamotable qui donnait accès au cockpit. Il y avait au total 46 fauteuils-couchettes, situés dans 15 cabines de deux places et 4 cabines de quatre places. Treize cabines de deux places avaient un lavabo individuel; la cabine de deux places située à l'avant de l'appareil, ainsi que les 4 cabines de quatre places, situées au milieu, près du bar, avaient trois cabines-lavabos en commun. Toutes les cabines étaient fermées par des rideaux. La cabine avant était la moins confortable, car pour pouvoir effectuer les manœuvres à flot, il fallait demander aux passagers de se rendre au bar, l'insonorisation du fuselage par flocage avait été très mal réalisée et était inefficace. Il y avait un bruit insupportable dans le bar et dans les cabines de quatre sièges. Ce bar, qui était imposant, aurait dû être le lieu privilégié des passagers, mais il était impossible de s'y entendre et nous ne pouvions pas y faire des quarts de plus de quinze minutes. Il y avait également une cabine qui servait de réserve de vivres et de boissons avec une glacière et où nous pouvions nous reposer. La cuisine, assez vaste, disposait d'un plan de travail de chaque côté, et sur celui de tribord était fixé un réchaud à gaz, alimenté par une bouteille de butane fixée au-dessous par des sangles. A côté, se trouvait un évier à double bac et un système acoustique reliait la cuisine au cockpit. Avec Arbelot, nous avons mis au point les méthodes de chargement, de rangement et de service à bord, mais nous étions bien en deçà de ce qu'il faudrait faire tellement les charges de travail étaient importantes. Au cours du premier vol, nous avons dû improviser au fur et mesure de son déroulement, mais ce que nous avons prévu nous a cependant été d'une grande utilité.

En ce qui concerne notre situation à bord, il faut se replacer dans le contexte des conditions de travail de l'époque. N'ayant pu récupérer après la guerre l'inscription au registre "C" du transport aérien public, les commissaires de bord, hôtesses et stewards, n'étaient pas considérés comme navigants; nous n'étions que du personnel complémentaire de bord (PCB). De ce fait, nous n'étions pas limités en heures de vol et il n'y avait donc pas de relève d'équipages en cours de rotation. Il faut cependant remarquer que sur cette ligne très particulière, il n'aurait pas été possible de les prévoir. Mais après le premier vol, Arbelot est allé à Paris et un quatrième PCB est venu nous rejoindre. Notre rôle était donc double, au sol et en vol; nous avions, comme nous disions, double casquette! Ainsi à Biscarrosse, le chef du service hôtelier était secondé par un seul manutentionnaire et nous devions lui apporter notre concours pour les différentes préparations de l'hydravion avant le vol et après le vol pour le déchargement. A bord, nous étions stewards, cuisiniers, garçons de cabine et plongeurs pour la vaisselle.

Suite de la page 2

Le matin du départ, nous arrivions à la base à 10h00 pour faire l'inventaire et la préparation de tout le matériel non consommable: assiettes, couverts, verres, plateaux, tasses, casseroles, poêles, serviettes en papier, couvertures, draps, alèses, oreillers, torchons, tabliers, une toute petite poubelle, etc. Ce travail nous prenait environ deux heures. De retour à notre domicile, on nous réveillait à 22h30, ramassage à 23h30, arrivés la base à 23h45. Nous terminions le chargement des boissons, des vivres frais, des boîtes de conserve et des pains de glace. Nos passagers commençaient leur voyage à la gare d'Austerlitz, départ vers 19h00, dinaient dans le train et arrivaient à Bordeaux à 0h30. Ils prenaient alors un car jusqu'à Biscarrosse où ils arrivaient vers 1h45 pour passer les formalités de police et de douane dans un baraquement où des rafraîchissements leur étaient servis. Dès leur descente du car, nous prenions contact avec eux, puis nous les conduisions à bord et nous les installions dans leurs cabines.....

L'horaire de décollage était fixé à 3h00. Sitôt après le décollage nous devions monter les couchettes. Le système était très mal étudié et nous donnait beaucoup de mal pour en venir à bout, d'où perte de temps et fatigue supplémentaire. Les sièges étaient placés en vis-à-vis et les dossiers se relevaient pour former la couchette supérieure. Quant aux sièges qui devaient se transformer en couchette inférieure, ils étaient dotés d'un système différent et il fallait ajouter une alèse, un drap-housse, une couverture et un oreiller. Ces opérations de transformations nous prenaient en moyenne une heure et demie.

Pendant que les passagers dormaient, nous passions fréquemment en cabine et au cockpit, et c'est seulement à ce moment que nous pouvions prendre une heure ou deux de repos couchés par terre, enroulés dans des couvertures, dans la cabine de réserve de vivres, car il n'y avait pas de poste de repos. Mais bientôt, il fallait commencer la mise en place du petit déjeuner; 46 plateaux, napperons, tasses, soucoupes, verres, couverts, assiettes, serviettes, beurre, confiture, croissants. Au fur et à mesure que les passagers se réveillaient, nous les servions dans leurs cabines. D'autres, malgré le bruit assourdissant, venaient prendre leur café au bar. Il fallait alors débarrasser, transformer les couchettes en fauteuils, plier les couvertures, draps et alèses. Les deux stewards étaient alors mobilisés pour laver la vaisselle tandis que le commissaire pouvait avoir plus de contacts avec les passagers. A peine la vaisselle terminée, il fallait songer à préparer le déjeuner: ouvrir les boîtes de conserve de légumes, réchauffer les pièces de viande, préparer des plateaux, puis servir en cabine. Vu la longueur de l'hydravion, le trajet parcouru par un steward pendant le service avait été évalué à deux kilomètres.



Pour mettre de l'ordre dans notre office, nous ne disposions, comme je vous l'ai dit plus haut, que d'une toute petite poubelle, et nous avions résolu le problème d'une façon un peu particulière. Nous appelions le commandant pour savoir s'il n'y avait pas de bateau en dessous et l'un de nous maintenait la porte de l'hydravion entrouverte et l'autre jetait les bouteilles vides, boîtes de conserve et détritiques par-dessus bord. Après le service du café et des digestifs, les passagers pouvaient de nouveau se reposer avant l'arrivée à Port-Etienne, après 11h30 de vol.

Là, le temps d'escale prévu était de quatre heures, car il fallait transvaser dans l'appareil 32.000 litres d'essence avec des pompes à main. Les passagers étaient donc conduits à terre dans des vedettes de la Marine nationale et ils étaient accueillis par le chef d'escale, M. Gely, qui était célèbre dans toute l'AOF et l'AEF pour ses connaissances radio et son sens de la débrouillardise, mais aussi pour avoir écrit un livre sur les gastéropodes. L'agent hôtelier, M. Vasseur, était chargé du ravitaillement, et on imagine aisément le mal qu'il avait pour se procurer des vivres dans un endroit aussi inhospitalier. Nos passagers étaient accueillis au sol dans des hangars de fortune, mais ils y trouvaient des rafraîchissements et ils pouvaient ensuite aller se dégourdir les jambes dans le village, au milieu des "hommes bleus". Pendant le temps d'escale, nous en profitions pour débarquer, après en avoir dressé l'inventaire, tout le matériel sale, ainsi que la viande pour la faire précuire avant le dîner. Puis retour du matériel à bord, nouvel inventaire et embarquement des rôtis.

Peu après le retour à bord des passagers, c'était le décollage vers Fort-de-France. A peine arrivés à l'altitude de croisière, nous servions le dîner. Il ne nous restait plus qu'à remonter les couchettes pour nos hôtes, refaire la vaisselle.

Seize heures de vol! une fois le petit déjeuner servi et les couchettes démontées, nous arrivions enfin à destination et nous nous posions dans la splendide baie de Fort-de-France. Nous avions passé plus de trente-cinq heures à bord. Une sacrée "journée" de travail !

Après deux jours de repos à Fort de France, le vol de retour devait repartir vers Port-Etienne à 13h00. Bien sûr, nous montions à bord vers 10h00 pour surveiller l'embarquement du matériel. L'hydravion étant ancré au large, nous recevions les passagers au fur et à mesure qu'ils arrivaient à bord dans les petites vedettes.

L'appareil était très lourd au départ de Fort-de-France, et, avec la température élevée et le vent pratiquement nul, le déjaugeage ne s'en trouvait pas facilité. Le commandant de bord était parfois obligé de faire plusieurs tentatives: si après deux minutes et trente secondes l'hydravion n'avait pas décollé, il réduisait les gaz et recommençait. Après la troisième tentative, il fallait retourner la bouée pour faire un complément de plein et attendre l'après-midi que le vent se lève pour repartir. Ce report ne faisait qu'augmenter notre temps de service pour un vol qui était plus long que l'aller. La température dans la cabine frôlait les 30 degrés, car pendant six heures, compte-tenu de la masse de l'appareil de la température et de la puissance limitée des moteurs nous restions à l'altitude de 300 mètres; cela rendait le vol très inconfortable de par la chaleur et les turbulences. Au poste de pilotage, le navigateur devait, pour faire le point astronomique, monter sur le siège du mécanicien des trois moteurs tribord pour accéder à l'ouverture, fermée par une trappe d'où il faisait ses visées, la tête à moitié à l'air, car il n'y avait pas d'astrodôme. Or, une nuit, cette trappe s'est décrochée, heureusement sans heurter l'empennage. Tout l'hydravion s'est trouvé en dépression et nous avons dû condamner toutes les toilettes. Vous pouvez imaginer les ennuis que cela nous a occasionnés...

Suite de la page 3

Durant ce vol, nous devions préparer et servir le déjeuner, faire la vaisselle, préparer et servir le diner puis avant l'amerrissage à Port-Etienne, après dix-sept heures et quarante minutes de vol, préparer et servir le petit déjeuner et démonter les couchettes. Pour le vol de retour, l'escala n'était que de trois heures, car il y avait moins de carburant à embarquer pour la dernière étape d'environ onze heures et trente minutes; nous touchions Biscarosse dans la nuit.

A l'arrivée de notre première rotation, de retour à l'hôtel de la plage où nous étions logés, nous avons eu la désagréable surprise de trouver nos bagages qui nous attendaient au pied de l'escalier. Mme Condoux, la propriétaire, avait eu la généreuse idée de sous-louer nos chambres à des estivants ! Après trente cinq heures d'amplitude, il ne nous restait que la plage pour nous reposer après un vol aussi pénible. Heureusement, M. Belliard, agent administratif qui nous avait conduits à l'hôtel à minuit, nous a offert spontanément de nous héberger chez lui ; il n'avait qu'un grand lit, mais nous avons été que trop heureux d'y dormir tous les trois, sans faire de manières et sans poser de questions.

Albert **LEBLANC**

ARTICLE PROTÉGÉ PAR COPYRIGHTS, NON REPRODUCTIBLE....

STABILISATION DE LA STRUCTURE DE L'EXPLORER

Hébergé depuis bien des années sous la structure souple du Musée, sur la demande de la directrice, nous avons entrepris de stabiliser cette pièce unique qui a beaucoup souffert lors du crash en juin 2001 au nord de Blois. En outre le temps a fait son œuvre et la corrosion est bien installée!

L'Explorer est né en 1987 à l'initiative d'Hubert de Chevigny. Il pouvait accueillir cinq personnes, et se poser et décoller partout dans le monde. En effet, il a été conçu pour l'exploration, il disposait donc d'un train d'atterrissage classique, mais aussi de patins pour la neige et la glace, et sa coque lui permettait de se poser et de décoller sur l'eau.

L'Explorer II, dit l'Avion voit le jour en 1992 pour la chaîne de télévision Canal +, qui élabore alors des reportages sur la faune et la flore avec Stéphane PEYRON. Cet avion, de construction «type ULM», est un véritable studio volant. Dix sept caméras sont réparties sur le fuselage et il transporte tout le matériel de montage des émissions. Une fois posé l'Avion était utilisé comme une caravane et logeait les occupants qui se chauffaient grâce à une cheminée intégrée dans l'appareil.



RESTAURATION DE LA TOURELLE DU DORNIER 24

Dans le numéro précédent des Ailes du Lac nous vous avons exposé l'histoire des deux Dorniers 24 qui ont été sabordés lors de l'évacuation de la base le 19 août 1944.

Après la restauration de la tourelle de queue, l'équipe s'est attaquée à la restauration de la tourelle latérale. Gros travail car la corrosion a fait son œuvre et les parties vitrées étaient bien sûr absentes! Malgré tout, le résultat est là, la mise en place des parties vitrées a été complexe du fait des rayons de courbure et la peinture a été refaite dans le respect de l'original....



FORMULAIRE DE COTISATION A L'ASSOCIATION année 2021

RENOUVELLEMENT :

NOUVELLE ADHESION :

Montant de la cotisation annuelle : 25 Euros

Cocher la case correspondante

| | | | |
|--------------------|--|--------------------|--|
| NOM : | | Prénom : | |
| Adresse : | | | |
| Code Postal : | | Ville : | |
| Téléphone fixe : | | Téléphone mobile : | |
| Adresse internet : | | Signature : | |