



PRÉCURSEURS ET INVENTEURS



L'homme a très tôt rêvé d'imiter le vol des oiseaux. Le français Clément ADER aux commandes de son avion *l'Eole* est le premier ayant déclaré avoir volé en **1890** à l'aide d'un moteur. Il est suivi du premier vol en avion motorisé et contrôlé par les frères WRIGHT(USA) en **1903**.

C'est dès **1670** que de nombreux précurseurs vont s'intéresser à l'envol d'un plus lourd que l'air depuis l'eau et se lancer dans l'aventure du bateau volant, vite dénommé l'hydro-aéroplane. Ainsi le constructeur et pilote BLÉRIOT a essayé d'équiper des appareils terrestres (ex. *Blériot II*) avec des flotteurs mais sans succès.

1910 - HENRI FABRE ET LA NAISSANCE DE L'HYDRAVION



Henri FABRE (1882-1984) a créé de toutes pièces le **premier hydro-aéroplane au monde**. Son premier appareil construit en **1908**, le **Trimoteur** était malheureusement trop lourd pour déjauger (*s'élever sur l'eau*) à cause du poids de ses trois moteurs. C'est avec son **Canard à flotteurs** que Fabre réussit à déjauger et amerrir sur l'étang de Berre le **28 mars 1910**. Ce vol a été certifié grâce à un **constat** rédigé par un huissier (copie du constat).



Un **flotteur d'origine du Canard Fabre** est exposé

au fond de l'atelier.

Henri Fabre, fils d'une famille de marins et de constructeurs de navires, a eu le soutien financier familial pour réaliser ses projets. Lorsque la fabrication d'appareils deviendra trop coûteuse, il se consacra à la réalisation de **flotteurs destinés aux avions** d'autres pionniers et aviateurs. À la fin, ruiné, il fabriquera des meubles. Il a épousé Germaine de Montgolfier et a atteint l'âge de 102 ans. En sachant qu'il a voyagé à bord du Concorde, on peut dire qu'il a connu toute l'évolution technologique de l'aéronautique.

En 1911, soit quelques mois après le vol d'Henri Fabre, un américain **Glenn Hammond CURTISS** prétendit être le premier à avoir réussi à déjauger avec son appareil le **Curtiss N°1** à flotteur central. Heureusement, le constat d'huissier authentifie qu'Henri Fabre est bien le premier à avoir déjaugé d'un plan d'eau et il entre ainsi dans l'histoire en tant que « père de l'hydravion ».

PREMIER HYDRAVION À COQUE : LE DONNET-LÉVÊQUE



En **1912**, l'ingénieur et pilote français **François DENHAUT** construisit le **Donnet-Lévêque**, **premier hydravion à coque**. Lors de ses premiers essais, François Denhaut laissa la coque plate. Celle-ci faisait l'effet d'une ventouse et n'arrivait pas à déjauger. Il aménagea ensuite un décrochement sous la coque appelé **redan**, qui créait une bulle d'air grâce à laquelle l'hydravion pouvait déjauger.

L'appareil était équipé de **ballonnets** sous l'aile inférieure qui permettaient à l'hydravion de se stabiliser sur l'eau.

Avec la construction du Donnet-Lévêque commença la production en série des hydravions. Ceux-ci ont été utilisés par la Marine. Une reproduction grandeur réelle de cet appareil se trouve dans le hall d'exposition.



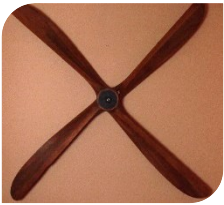
PREMIÈRE GUERRE MONDIALE

1914-1918

Pendant la **Première Guerre mondiale**, les deux types d'hydravions à flotteurs et à coque ont été utilisés. Leurs missions principales consistaient dans le **repérage** et la **surveillance des sous-marins**. La Grande Guerre va permettre un développement spectaculaire de l'hydraviation dans tous les pays industrialisés et une évolution importante au niveau de sa technologie.

Au début du conflit, les pilotes et copilotes jetaient toutes sortes de projectiles (briques, grenades, fléchettes cordes etc...) pour combattre les ennemis. Au fur et à mesure la technologie s'améliore et les avions et hydravions commencent à transporter des bombes et à être équipés de mitrailleuses. De nombreux essais furent nécessaires pour développer une mitrailleuse synchronisée qui permettait de tirer sans toucher les pales d'hélice

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 Renault de 280 cv.

COURSES D'HYDRAVIONS – 1912-1938

Les hydravions de courses commençaient 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. En 1926, le **Macchi M.39**, (appareil rouge accroché au plafond) représente l'Italie

à la Coupe Schneider. L'aile gauche est légèrement plus longue que l'aile droite pour permettre à l'avion de virer plus serré à gauche car le circuit n'avait que des virages en ce sens.



PIERRE-GEORGES LATÉCOÈRE

(1883-1943)

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.



Plaque émaillée des tarifs des lignes aériennes Latécoère pour l'envoi de courrier ou pour le transport de passagers.



La vitrine montre quelques-uns de ses **objets personnels** : chapeau, lorgnons, gants, makila (cane basque) ainsi que des médailles et la Légion d'honneur. Les enveloppes bordées de rouge faisaient partie des premiers envois par l'Aéropostale pour les distinguer des envois ordinaires.

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.

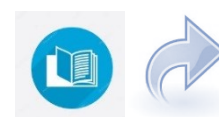


DE L'AÉROPOSTALE À AIR FRANCE

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 1^{er} septembre 1919.

« La Ligne » comme on l'appelait alors est reprise par **Marcel BOUILLOUX-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.



La **carte dessinée** par **Marcel MOINE**, l'ingénieur en chef de la Société Latécoère représente l'itinéraire et les étapes de la ligne **d'Amérique du Sud**. 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 10 minutes.



Si tout se passa bien à l'aller, il fallut au retour 52 tentatives avant que l'hydravion réussisse à déjauger. Une panne d'huile l'a finalement obligé à amerrir quelques kilomètres avant l'arrivée sur la côte africaine. Le navire « **Le Phocée** » est venu à leur aide et a pu récupérer l'équipage et le courrier, l'hydravion sera perdu.



Cet exploit a néanmoins permis de réduire à 4 jours la durée de transport du courrier entre Paris et Santiago du Chili, soit 13.380 km.

Pierre-Georges Latécoère avait lancé la construction de l'hydravion Latécoère 300 « *Croix du Sud* » pour l'Aéropostale mais celle-ci avait pris du retard. Il décide alors de transformer un Latécoère 28 terrestre en hydravion **Latécoère 28.3 « Comte de la Vaulx »**, en l'équipant de flotteurs.

À la suite de difficultés financières de l'Aéropostale mise en liquidation judiciaire en 1931, l'État français reprend en **1933** les actifs au sein d'un nouvel ensemble dénommé **Air France**. Il regroupe les compagnies françaises d'aviation : **Air Orient**, **Air Union**, la **CIDNA**, **SGTA- Farman** et la **CGEA**.

Les hydravions sont alors utilisés pour expérimenter des lignes régulières pour le transport du fret postal de l'Atlantique Sud et de passagers en Méditerranée – Lignes Antibes Ajaccio, Marseille-Alger, Marseille-Beyrouth la plus longue au monde. Des **Cams 53**, **Lioré et Olivier** et **Breguet** sont utilisés ...



RAIDS, EXPLORATIONS

Grâce à leur polyvalence, les hydravions explorent des contrées qui restent encore inaccessibles aux avions. Les raids se multiplient pour traverser l'Atlantique Nord ou Sud ou tout simplement pour découvrir le monde. Les hydravions des surplus militaires de la Première Guerre mondiale sont modifiés pour être adaptés aux exigences des grands raids puis des hydravions spécifiques sont développés tels que le Dornier Wal ou *les Sikorskys S-38 et S-39*.

NAVY CURTISS NC4 – 1919

1919 est le point de départ lorsque le **Curtiss NC 4** américain du Commandant Albert Cushing **READ** réalise la première traversée de l'Atlantique Nord par voie aérienne en 57 heures de vol cumulées.

EXPÉDITION ARCTIQUE DE ROALD AMUNDSEN

Le **Dornier Wal**, le meilleur type d'hydravion à coque entièrement métallique du moment, est utilisé par **Roald AMUNDSEN** - explorateur norvégien mondialement connu - pour ses expéditions au **pôle Nord en 1925**. Parti avec les Dornier Wal immatriculés N24 et N25, il doit abandonner le N24 tombé en panne à 250 km du pôle Nord. Pour pouvoir faire déjauger le Dornier Wal N25, les 6 membres d'équipage ont scié dans la banquise des blocs de glace qu'ils ont ajustés afin de faire une piste d'envol fortement inclinée d'où ils se sont laissés glisser pour déjauger. Cette expédition devient un des exploits les plus extraordinaires de l'histoire des grands raids aériens.



LA DISPARITION DU LATHAM 47

Mai 1928 - Le dirigeable italien « **L'Italia** » part pour une expédition au pôle Nord aux commandes du général italien **NOBILE**, concurrent direct d'Amundsen. Pris dans une tempête, le dirigeable fait naufrage et se casse en deux. Une partie de l'équipage et avec elle une tente, une radio et des vivres tombent sur la banquise. Les autres membres de l'équipage, restés enfermés dans la nacelle du dirigeable qui dérive, ne seront jamais retrouvés. L'équipage sain et sauf envoie des appels de détresse et différents pays se mobilisent pour aller les secourir.



Roald Amundsen s'adresse à l'État français pour lui mettre à disposition un appareil pour secourir l'équipage. Le seul appareil que la France peut proposer est le **Latham 47** sur le point de partir dans l'hémisphère sud. Il n'est donc pas équipé pour les froids polaires. L'équipage de marins français récupère Amundsen en Norvège et s'envole vers le Spitzberg. On ne les reverra jamais. Seuls, le **ballonnet en bois** (*petit flotteur stabilisateur*) et le **réservoir d'essence** du Latham ont été retrouvés. Les survivants de l'expédition du général Nobile seront récupérés.

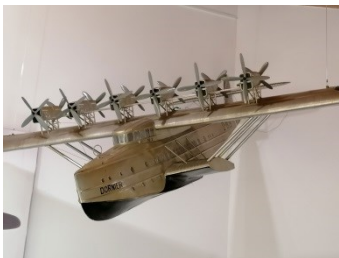




LA CONQUÊTE COMMERCIALE DES MERS

La découverte du monde et tous les exploits réalisés laissent entrevoir un avenir pour l'hydravation de transport. Dans l'entre-deux-guerres, les hydravions géants rivalisent avec les paquebots transatlantiques de l'époque et servent sur des lignes régulières de transport de passagers au-dessus des océans en reliant l'Amérique aux autres continents. C'est l'âge d'or de l'hydravation !

LE DORNIER DOX, LE GÉANT



Le DO X occupe une place à part dans l'histoire de l'hydravation. 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 CAPRONISSIMO CA 60

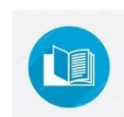


Cet hydravion à neuf ailes ou triple triplan construit en **1921** par le constructeur italien **CAPRONI** est destiné au transport de 100 passagers sur la traversée de l'Adriatique. Lors de ses vols d'essais, le fuselage de l'appareil a été lesté de sacs de sable en remplacement des passagers. Au moment du déjaugeage, les sacs de sable mal arrimés ont glissé vers l'arrière. La poutre maîtresse et la coque se sont cassées en deux. Malgré les efforts de Caproni pour reconstruire le CA 60, un incendie mettra fin à l'Aventure !

RAVITAILLEMENT ET CATAPULTAGE



L'autonomie des appareils en carburant est à l'époque souvent limitée, comme c'est le cas pour l'hydravion allemand **Dornier Wal** sur la ligne d'Amérique du Sud. A mi-chemin de son parcours était positionné le navire allemand Westphalen qui trainait une bache rigide sur laquelle l'hydravion venait se poser. Soulevé ensuite par une grue et posé sur le rail d'une catapulte, l'hydravion était ainsi ravitaillé avant d'être catapulté pour finir son voyage.



LES HYDRAVIONS SHORTS



L'hydraviation commerciale se développe dans l'Empire britannique entre 1936 et 1939. La Compagnie Imperial Airways commande des **Short S23** à deux ponts qui transportent courrier et passagers. Ils desservent l'Égypte, les Indes, l'Afrique de l'Est, l'Afrique du Sud, la Malaisie et l'Australie. Après la Seconde Guerre mondiale durant laquelle les hydravions Short joueront un rôle important, certains reprendront du service jusqu'en 1947.

ET LES SHORT DES IMPERIAL AIRWAYS ET BOAC



Les Short Class C de la **Compagnie Imperial Airways** puis de la **BOAC** (British Overseas Airways Corporation) commencent eux aussi en 1939-1940 à fréquenter le plan d'eau de Biscarrosse et l'hydrobase des Hourtiquets, créant ainsi une escale de déroutement pour leur ligne vers l'Afrique et les Indes.

Le **Short Mayo Composite** est l'une des plus étranges expériences du transport aérien civil sur la liaison Irlande-Canada.

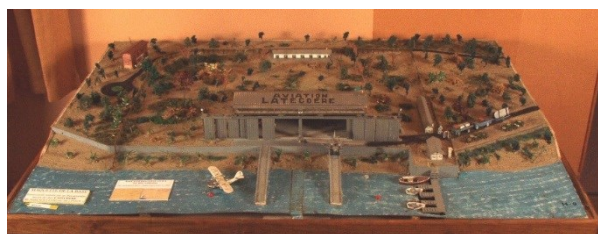


BISCARROSSE, VÉRITABLE PORTE DE L'ATLANTIQUE

Biscarrosse, porte de l'Atlantique ? Oui, Biscarrosse avec son beau plan d'eau allait devenir pour un temps le centre d'un gigantesque complexe aéronautique d'où sont partis les grands hydravions Latécoère et où les hydravions du monde entier avaient leurs escales.

LA BASE DE MONTAGE ET D'ESSAIS EN VOL LATÉCOÈRE

Lorsque Pierre-Georges Latécoère lance la production d'hydravions pour traverser l'Atlantique Sud, il recherche un plan d'eau idéal pour installer une **base d'assemblage et d'essais d'hydravions**.



Au début installé à Saint-Laurent-de-la-Salanque près de Perpignan dont le plan d'eau a de multiples contraintes, il découvre le lac sud de Biscarrosse : eau douce, cordon dunaire qui vient en protection des vents d'ouest et surface de 35,4 km² qui permet une ligne de déjaugeage sur environ 10 km.

La Base s'installe dès **1930** : grand hangar, bureaux et slips (rampes en anglais) permettant de faire glisser les hydravions jusqu'à l'eau. Les pièces cependant sont fabriquées dans les usines de **Montaudran** près de Toulouse et sont acheminées jusqu'à Biscarrosse par convoi routier. Alors que les hydravions Latécoère deviennent de plus en plus grands, le hangar de la base connaît un agrandissement et les toitures des deux bâtiments forment un V. En **1956**, la neige accumulée dans ce V à la suite d'un important épisode neigeux fait s'effondrer les toitures sur les hydravions se trouvant à l'intérieur du hangar. Cet incident inaugure la fin de la construction des hydravions Latécoère. Dans les années 50, on commence à construire des pistes d'atterrissage et des aéroports un peu partout à côté des grandes villes. On n'est ainsi plus dépendant des surfaces d'eau pour faire voler un avion. De plus l'avion terrestre demande moins d'entretien que l'hydravion.

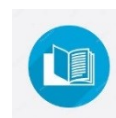
LES HYDRAVIONS MYTHIQUES DE CHEZ LATÉCOÈRE

Plus de 120 hydravions Latécoère ont déjaugeé du lac de Biscarrosse, mais certains ont profondément marqué Biscarrosse et l'histoire de l'Aéronautique.



Latécoère 300 « Croix du Sud » (au début du 2^{ème} pavillon) - 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 Cruveilher. La dernière phrase prononcée avant l'accident : « Coupons moteur arrière droit... ».



Latécoère 521 « *Lieutenant de Vaisseau Paris* »

Cet hydravion construit en 1935 pour le transport de passagers en réponse à l'hydravion allemand Dornier DOX est destiné à la traversée de l'Atlantique Nord. Ce « *paquebot du ciel* » français aux aménagements intérieurs somptueux, peut transporter jusqu'à 72 passagers. Il est employé de 1938 à 1939 par Air France Transatlantique, une compagnie créée par Air France et la « *Transat* » pour des vols expérimentaux entre **Biscarrosse et New York**. Le vol le plus célèbre reste celui de New York à Biscarrosse sans escale le **14 juillet 1939**. À bord de cet appareil se trouvent **Henri GUILLAUMET** en tant que chef pilote et Antoine de **SAINT-EXUPÉRY** en tant que passager. Le Latécoère 521 reliait également Biscarrosse à Fort-de-France pour des essais.

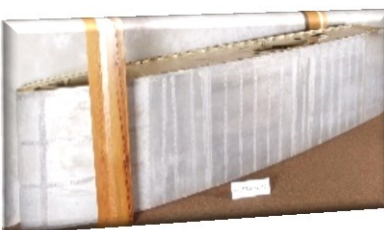


La petite théière provient de l'argenterie si légère exécutée en 1935 pour le Latécoère 521 « *Lieutenant de Vaisseau Paris* ».



Latécoère 631, à l'époque le plus grand hydravion au monde

Le Ministère de l'Air lance en 1937 un marché pour la fabrication d'un hydravion de ligne pour la compagnie aérienne Air France. La société SNCASE avec son hydravion **SE 200** et Latécoère sont sur les rangs. La société Latécoère avec le **Latécoère 631** est finalement choisie. Baptisé « **Le Lionel de Marmier** », l'hydravion pouvait transporter jusqu'à 40 passagers (couchés). Le prototype a été saisi par les Allemands en 1942 et amené à Friedrichshafen en Allemagne où il a été bombardé et coulé dans le lac de Constance. Le deuxième appareil, caché dans les environs de Toulouse est ramené à Biscarrosse et vole en 1945. Il effectue les trajets **entre Biscarrosse et les Antilles** (Fort-de-France) avec escale à Port-Etienne à partir de **1947**. Cette ligne régulière de transport de passagers est interrompue au bout d'un an après l'accident du 2 août 1948 où l'appareil est perdu corps et biens dans l'Atlantique. Les 631 sont ensuite transformés en hydravion cargo pour le fret vers l'Afrique. Après des accidents répétés les Latécoère 631 sont interdits de vol en **1955**.



Le tronçon d'aile de Latécoère 631

Au milieu de la pièce est exposé un **tronçon d'aile du Latécoère 631 « Lionel de Marmier »**. Cet élément correspond au trait rouge sur la photo du cartel. Une cinquantaine de ces pièces constitue l'aile du Latécoère 631 soit une envergure de plus de 57 m. À l'intérieur de cette aile se trouve une sorte de tunnel permettant aux mécaniciens de se déplacer pour intervenir en plein vol en cas d'un incident au niveau des moteurs.

La cabine du Latécoère 631

C'est une réplique fidèle et tout est d'origine : les hublots, fauteuils, tablette, appliques lumineuses, lavabo, porte-serviette, accessoires de toilette, échelle... Puisque le voyage durait 1 jour et demi entre Biscarrosse et les Antilles avec une escale, les passagers pouvaient dormir à bord de l'hydravion. Pour cela, les sièges se transformaient en **lits superposés**. Le billet équivalait aujourd'hui à 10.000 euros.



L'HYDROBASE TRANSATLANTIQUE DES HOURTIQUETS



La seule hydrobase en France voit le jour à Biscarrosse en 1937 sur ordre du ministère de l'Air. L'Hydrobase transatlantique des Hourtiquets a permis aux Latécoères 521 et 631 de la Compagnie Air France des vols vers les Antilles et New York. D'autres compagnies étrangères, telles que Pan Am se sont servies de cette base pour faire escale à Biscarrosse. Pendant la Seconde Guerre mondiale la base est occupée par les Allemands qui la dynamiteront lors de leur départ. Elle sera ensuite partiellement reconstruite et demeurera opérationnelle jusqu'en 1958.

ESCALE À BISCARROSSE POUR LES BOEING DE LA PAN AM



Un accord sera signé avec la compagnie aérienne **Pan American World Airways** permettant à Boeing de concevoir un hydravion commercial, **le Clipper**, capable d'emmener des passagers sur des trajets transatlantiques. Une ligne New-York-Berre (13) prévoyait même une escale à Lisbonne et à Biscarrosse. Elle était assurée par le **Boeing 314** baptisé « **Yankee Clipper** » puis par le « **Dixie Clipper** ». Cette ligne a été interrompue en 1939.

La Seconde Guerre mondiale met fin au développement des traversées commerciales expérimentales ou régulières.



ROGER BONNOT

Le **Capitaine de Vaisseau BONNOT**, officier de marine et premier **commandant de bord** du **Latécoère 300 « Croix du Sud »** et du **Latécoère 521 « Lieutenant de Vaisseau PARIS »** a joué un rôle déterminant dans le choix du site des Hourtiquets pour la création de la première hydrobase d'Europe et seule hydrobase en France. Cette collection d'objets personnels témoigne de la vie de ce célèbre commandant : carnets de vol, press-book, photos, décorations et cravate de Commandeur de la Légion d'Honneur, caricatures, insignes...

La loupe gravée provient du Latécoère 300 « Croix du Sud ».

LOUIS BREGUET



Le constructeur aéronautique Louis Breguet est né à Paris en 1880. Il reprend rapidement l'entreprise familiale où il travaille notamment sur des moteurs. En 1911, il fonde la Société Anonyme des Ateliers d'Aviation Louis Breguet qui lui permet de réaliser ses premiers hydravions, les HU-1, 2 et 3 puis les Breguet militaires 521 «Bizerte», 730 ou 790 pour les plus célèbres.


En 1939, P.G Latécoère vend sa base de Biscarrosse à Breguet qui l'exploitera jusqu'en 1954.

Le portrait en buste a été réalisé par Chaliapine.



L'EFFORT DE GUERRE

À la veille de la Seconde Guerre mondiale, le nombre d'hydravions construits dans les différents pays du monde atteste des progrès techniques réalisés mais également du peu d'intérêt pour l'hydraviation militaire.

 L'Armée de l'Air créée en 1933 est équipée d'avions, les hydravions étant utilisés par l'Aéronautique Navale. Cette période de l'entre-deux guerres voit émerger les nouvelles missions confiées aux aéronefs de la Marine, notamment celles de **surveillance**, **d'observation**, **d'exploration** (Patrouille maritime et hydraviation embarquée) et celle du **torpillage**.

Pierre-Georges Latécoère a quant à lui construit un hydravion **torpilleur** le **Latécoère 298**. En tout 96 exemplaires de cet appareil ont été montés sur la base de Biscarrosse. Le **moteur Hispano-Suiza** équipait cet appareil. La **boîte à outil** correspondante était plutôt de petite taille.



A la veille de la Seconde Guerre mondiale, l'école de pilotage sur hydravions d'Hourtin (33) est équipée de **CAMS 37 : hélice, radiateur en cuivre, réservoir d'huile...** ont été retrouvés dans le lac Nord de Biscarrosse à Cazaux.



Les hydravions de grand gabarit sont employés à la **lutte anti-sous-marine**. Ces hydravions de reconnaissance sont souvent la version militaire d'appareils civils. Ainsi le Latécoère 300 « *Croix du Sud* » devient le **Latécoère 302 « Mounayres »**. Trois Latécoère 302 composent l'Escadrille E4 basée à Biscarrosse et commandée avant-guerre par le **Capitaine de Corvette JOZAN**.

LE CONSOLIDATED CATALINA PBY



Cet hydravion américain conçu par la société Consolidated et baptisé « **la Reine des mers** » a été l'hydravion le plus construit dans le monde avec **3282 exemplaires**. Très apprécié par sa polyvalence, cet hydravion **amphibie** peut se poser sur terre ou sur l'eau. Pour cela, il est équipé de roues et de ballonnets escamotables. Il fut largement utilisé pour les patrouilles lointaines en Atlantique ou dans le Pacifique en raison de la fiabilité de ses **moteurs en étoile Pratt et Whitney** à 1200 CV. Il sera également utilisé par de nombreux pays alliés.

Mais le Catalina a été employé pour différentes missions : militaire, espionnage, lutte contre les incendies de forêts (il est l'ancêtre des Canadair), réalisation de films documentaires (Commandant Cousteau). Certains, rares pièces de collection, volent encore aujourd'hui et le lac de Biscarrosse les accueille lors du **Rassemblement International d'Hydravions** ou pour la formation des pilotes.



L'HYDROBASE TRANSATLANTIQUE DES HOURTIQUETS

La France a pris du retard sur la conquête commerciale de l'Atlantique Nord et il lui faut d'urgence une hydrobase. Plusieurs grandes villes de France proposent leurs candidatures pour l'accueillir. **Biscarrosse tant par sa situation géographique que par son histoire aéronautique est choisie.** La construction de l'hydrobase des Hourtiquets située sur la rive côté ouest du lac de Biscarrosse débute en 1938 : les premières traversées expérimentales pour les Antilles et New York



à bord des **Latécoère 521 et 522** démarrent en 1939. L'hydrobase des Hourtiquets possédait un tarmac et des hangars de maintenance, des bureaux, une tour de contrôle et un hôtel pour pouvoir accueillir les passagers.

Sa construction s'achève en **1939** pendant l'occupation allemande. Y seront alors basés des **Blohm und Voss 222 Viking et 138**, des **Dornier 24**, des **Heinkel 60** et des **Arado 196**. L'occupant quittera définitivement la base le **23 août 1944** en détruisant ce qu'il pouvait.

L'envol des **Latécoère 631** reprend en **1945** à partir de cette base. Mais une série d'accidents entraîne une interdiction de vol de ces hydravions et avec celle-ci un ralentissement de l'activité de la base. En **1963**, l'hydrobase considérée comme inutile sera cédée au ministère des Armées et incluse dans le périmètre du **C.E.L** (Centre d'Essais des Landes) : les anciens bureaux, la tour de contrôle ont été classés et l'hôtel réhabilité et utilisé par les armées.

LA SECONDE GUERRE MONDIALE

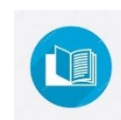
1939-1945

Véritable machine à tout faire, l'hydravion est employé dans diverses missions durant tout le conflit. Mais l'avion se développe (pistes en dur de grandes dimensions, trains d'atterrissage plus robustes permettant de construire des avions plus gros) et rend l'hydravion moins nécessaire.

BLOHM UND VOSS BV 222



Cet hydravion militaire fut le plus grand et le plus lourd de la guerre. Lors de l'attaque de la base des Hourtiquets par des Mosquitos anglais, plusieurs de ces appareils ont été détruits. Le BV 222 était équipé de 6 moteurs. Ce **moteur BMW** à 1200 CV a été renfloué et restauré par les bénévoles de **l'Association des Amis du Musée**. Un système permet de le faire tourner et de voir le fonctionnement intérieur de ce moteur, tels que les pistons grâce aux cylindres coupés.



LES HYDRAVIONS MILITAIRES

ENREGISTREUR DE VOL DE FRANCOIS HUSSENOT



Il s'agit d'une des premières **boîtes noires** : sa couleur orange devait permettre de la repérer plus facilement dans l'eau après un accident.

LES HYDRAVIONS DE L'AERONVALE FRANÇAISE

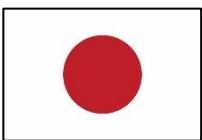
L'**émetteur et récepteur Radio** de la marque SARAM 311 équipait le **Latécoère 523 Altaïr**, un hydravion de reconnaissance et de patrouille. Trois exemplaires ont été construits pour la marine française. Le **Breguet 730/731** construit sous l'occupation allemande et mis en service en 1946 reçut également le nom Altaïr. Les trois autres étant les **Véga**, **Sirius** et **Béllatrix**. Ils seront utilisés jusqu'en 1959. L'ancre exposé un peu plus loin appartenait au Latécoère 523.

PANNEAU DES APPAREILS UTILISÉS PENDANT LA SECONDE GUERRE MONDIALE

Ce panneau présente l'utilisation et le nombre d'exemplaires d'hydravions construits durant la Seconde Guerre mondiale, en ne tenant compte que des séries supérieures à 50 exemplaires. La couleur verte montre que la vocation essentielle de l'hydravion est bien la **surveillance** et la **détection des sous-marins**. Il est à remarquer que sept prototypes ont franchi le cap de 1000 exemplaires. Alors que des centaines de milliers d'avions sont construits, seuls 10 000 hydravions le seront...



LES HYDRAVIONS ETRANGERS UTILISÉS PENDANT LA SECONDE GUERRE MONDIALE



Les Japonais construisirent le **Kawanishi Emily**, le meilleur hydravion de son époque et surtout le plus rapide de la Seconde Guerre mondiale. Ils seront également les seuls à construire des hydravions de chasse comme le **Mitsubishi Zero**.

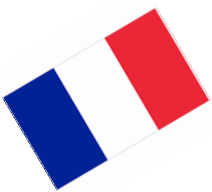


Le **Short Sunderland** fut très efficace contre les sous-marins allemands (U-Boot) qu'il pourchassa et détruisit durant la bataille de l'Atlantique.

À noter le plus célèbre des avions chasseurs anglais, le **Supermarine Spitfire** très peu connu dans sa configuration hydravion.

VITRINE DE L'AÉRONAVALE FRANÇAISE

Cette vitrine regroupe plusieurs pièces appartenant aux appareils de l'Aéronavale française, telles que divers instruments de bord, pistolets lance-amarres, gyrocompas, compas de Marine, sextant, volant d'un SCAN 20. Au centre est exposé **l'uniforme d'un Maître Principal de l'Aéronavale**.

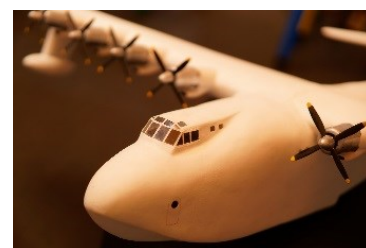


Après-guerre, le développement des grands aéroports et la fiabilité des moteurs entraînent également l'abandon progressif de l'hydravion. Après les années 60, l'hydravion civil ou militaire perd de son attrait et la production en série se limite aux hydravions de sauvetage, aux hydravions légers utilisés pour le tourisme et les loisirs, le transport des personnes ou petit fret mais également dans la lutte contre l'incendie.

QUELQUES HYDRAVIONS REMARQUABLES

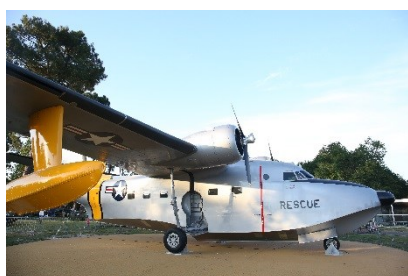
LE HUGHES H-4, LE PLUS GRAND DE TOUS

Howard HUGHES, milliardaire américain avait pour ambition de construire l'hydravion le plus grand du monde pouvant transporter jusqu'à 300 passagers ou soldats. Le « **Spruce Goose** » (oie de sapin) aussi appelé **Hercule** n'a volé qu'une seule fois sur 1,5 km à 20 m d'altitude le **2 novembre 1947**. Il se trouve aujourd'hui à l'Evergreen Aviation and Space Museum dans l'Oregon aux Etats-Unis.

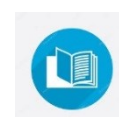


LE GRUMMAN ALBATROSS, HYDRAVION UNIVERSEL

Maquette de la nouvelle acquisition 2018 ! Cet appareil américain a fait sa carrière surtout dans le **sauvetage et le secours en mer** à partir de **1947**. L'hydravion décliné en plusieurs versions était capable de travailler par tous les temps et sur une grande distance. Son **système radar** AN/AP31 placé dans le radôme de nez, les grandes variétés de système de navigation et de radio le rendait très performant dans la réception des signaux. L'adaptation d'un système de ski et l'ajout de fusée pour le décollage **JATO** (Jet Assisted Take Off) en faisaient un appareil aux multiples missions (patrouille, destruction d'iceberg, transport sanitaire, lutte anti sous-marine, recherche et sauvetage, transport d'homme ou de fret). C'est la raison pour laquelle il servira dans les forces armées américaines et dans **22 pays** de par le monde.



Vous pouvez admirer l'appareil en grandeur réelle, exposé dans l'espace extérieur du Musée !



LES BOMBARDIERS D'EAU

Le principal usage actuel des hydravions est la lutte contre les incendies sous forme de bombardiers d'eau.



AIR TRACTOR



Cet appareil construit aux Etats-Unis est utilisé par l'Espagne pour des travaux agricoles. La version **AT-802 F**, aussi appelée **Fire Boss**, peut prendre jusqu'à **3524 litres**. L'écopage se fait par les flotteurs et le largage par le fuselage.

BERIEV BE-200



Le **Be-200** russe à réaction est un bombardier d'eau employé pour lutter contre les incendies de forêt. Contrairement au Canadair (capacité de 6000 litres d'eau) son réservoir d'eau peut contenir jusqu'à 20 tonnes d'eau ou **20.000 litres**. L'écopage (*puiser l'eau à l'aide d'une sorte de pelle aménagée au-dessous de la coque de l'hydravion*) ne dure que **14 secondes**.



LE CANADAIR



Les hydravions « bombardiers d'eau » de la Sécurité Civile française, longtemps basés à Marignane (étang de Berre à côté de Marseille), ont été transférés à Nîmes.



Le premier bombardier d'eau utilisé, le **Catalina** américain, a servi de 1963 jusqu'à 1969 pour la Sécurité Civile. Lui a succédé le **Canadair CL 215** construit par la société canadienne **Bombardier**. Celui-ci d'une capacité d'eau de 5400 litres a été remplacé en 1994 par une version plus récente le **Canadair CL 415**. Ce dernier pouvait écopier jusqu'à **6130 litres d'eau en 12 secondes**. L'eau est ensuite répartie dans deux cuves à l'intérieur de l'appareil.

AUJOURD'HUI, des constructeurs développent les prototypes de demain, capables de satisfaire les problématiques civiles ou militaires. N'oublions pas que 70% de la surface de la Terre est recouverte d'eau. Saturation des aéroports, réchauffement climatique et montée des eaux, surveillance des côtes et sécurité maritime... autant de missions à accomplir pour l'hydravion auprès des populations et de leur environnement. **Alors l'hydravion est-il en train de renaître ?**