



## 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](mailto:asso-hydraviation@orange.fr)

**BULLETIN n° 75**  
**DECEMBRE 2018**

**Dans ce numéro :**

**Le mot du Président 1**

**L'actualité du dernier semestre 1**

**Un Sunderland a Karouba 2**

**Rencontre inattendue de deux Albatross 3**

**Fête de la science 3**

**Travaux sur l'Albatross 3**

**Site internet Facebook 4**

**Dons et acquisitions 4**

**Boutique 4**

**Bulletin d'adhésion 4**

**Pouvoir pour l'A.G. 4**



# Les Ailes du Lac

## Le Mot Du Président

Cher(e)s Ami(e)s

L'année 2018 s'est révélée très laborieuse depuis la sortie du dernier bulletin. Les travaux sur le Grumman Albatross, sur le catalogue des moteurs exposés au Musée, le déchiffrement des livres donnés par Monsieur Magnani au Musée et des revues aéronautiques donnés par notre ami Gérard André se déroulent normalement. Tout ces travaux sont l'œuvre des bénévoles très actifs de l'Association que je félicite et remercie vivement, je ne peux les citer tous, mais ils se reconnaîtront. Vous pourrez d'ailleurs les rencontrer pour les féliciter lors de l'Assemblée Générale qui se tiendra le 12 janvier 2019 où je serai très content de vous y retrouver.

Je vous souhaite de passer de très bonnes fêtes et vous présente mes meilleurs vœux pour 2019, le mien est que notre Association continue à être opérationnelle et accueillante.

Très sincères amitiés

Jacques Lauray

## L'ACTUALITE DU DERNIER SEMESTRE

Depuis notre dernier bulletin, l'Association a été comme à l'habitude très active:

- ◆ Après une très forte activité lors du Rassemblement d'Hydravions de Juin, nous avons enchaîné sur des activités plus routinières:
- ◆ Début septembre, le forum des associations organisé par la municipalité a permis de faire connaître nos activités.
- ◆ Début Octobre, comme souvent nous avons eu le plaisir d'accueillir le Catalina de nos amis Anglais de Duxford pour une semaine d'entraînement équipage. Le beau temps était de la partie, nous les avons assistés pour les relèves équipages à la bouée et deux de nos membres ont eu le plaisir de voler sur cette machine mythique. Une panne mineure a toutefois perturbé le planning. Grâce à J. L. Langeard, le Catalina a pu être dépanné et rentrer en Angleterre sans souci. Avant leur départ nous avons eu le plaisir de partager le pot de l'amitié avec l'équipage.
- ◆ Malheureusement la Féria de l'air de Nîmes à laquelle nous devions participer a été annulée mais ce n'est que partie remise et nous y serons au printemps.....
- ◆ Le sujet de l'expo Musée à venir étant les bombardiers d'eau, nous nous attelons à la remise en état du nez de Canadair ce qui promet bon nombre d'heures de travail!!
- ◆ Par ailleurs, L'Albatross continue à nous occuper pas mal (surtout L. Delafosse)



- ◆ Richard Basque, toujours plein de ressources et de nouveautés nous a amené une de ses créations: un diorama d'un Latécoère 631 en situation à la bouée. Cette maquette a été achetée à Paris il y a fort longtemps et il y a deux ans Richard a entrepris la construction et la réalisation des sujets annexes, vedettes, ponton.... Si l'on regarde sous le niveau de l'eau, on peut voir le fond sablonneux du lac, les corps morts, les piliers du ponton, il ne manque que quelques brochets et sandres!

*Rendez-vous pour l'Assemblée Générale le 12 janvier à 17h00 au Musée!!*

Notre cher ami membre honoraire Pierre MERIOT nous a envoyé il y a quelque temps quelques-uns de ses souvenirs de campagne sur Sunderland. Dans les numéros 68, 70, 72 et 73 nous avons publié les articles "La flottille 7F à Dakar", "Un Sunderland sur la Seine", "Un Sunderland coule à Port Etienne" puis "Emotion à Douala". Nous vous proposons de feuilleter un nouvel épisode de ses souvenirs.

En route pour Karouba (Tunisie) qui fut une base de l'Aéronavale Française de 1917 à 1963

## UN SUNDERLAND A KAROUBA

### Préambule :

Cette intervention technique, quoique lourde (et peu onéreuse en personnel) ne relève pas de l'exploit, loin de là. Mais il m'a semblé intéressant de décrire ce qui pouvait se pratiquer dans les années 1947/1950, afin de le comparer aux possibilités d'aujourd'hui:

A l'issue d'un exercice GASM (Guerre Anti Sous-Marine) en Bretagne, je reçois l'ordre suivant du Commandant de la 7F: "Vous ralliez Toulon où vous prendrez passage vers la BAN de Karouba. Le Sunderland 7F2 y est abrité depuis un an. Vous le remettrez en état de vol. Deux quartier-maitres mécaniciens (avion et moteur) vous accompagneront. Les services techniques de Karouba vous fourniront les moyens nécessaires complémentaires (personnel équipements/électriciens, ateliers, logistique etc), Vous conduirez la remise en état de vol, jusqu'au point fixe complet. Vous rendrez compte alors, à la 7F, qui enverra l'équipage pour vols techniques et convoyage vers Dakar. Vous serez seul juge du déroulement des travaux. Bien évidemment, le CST (Chef des Service Technique) de Karouba sera tenu informé des problèmes éventuels »

Nantis de ces directives, nous voici à Toulon et embarquons sur un trimoteur Hydro Dornier 24 (9F) qui nous conduit à la BAN Bizerte Karouba, toujours au milieu de la forte odeur d'essence, bien connue, dans ce type d'appareils.

Nous arrivons dans cette base, en service d'été, en juillet, par la très forte chaleur habituelle de cette région.

Notre premier geste est d'aller reconnaître l'objet de nos futurs exploits! Le spectacle est pour le moins attristant, pour ne pas dire inquiétant. Imaginez le tableau ! L'appareil est au fond d'un hangar, couvert de poussière, chacun de ses 4 moteurs neufs (non équipés) reposent au sol, sur des pneus, les circuits électriques et exactors (hydraulique) pendent en dehors des fuseaux moteurs. Le premier contact est démoralisant.

Dès le lendemain matin, 6h30 (service d'été 6h30-13h00), mise au travail. Du haut de mon année de grade de SM (quel pouvoir, j'ai 22 ans) je me présente au CST. Accueil courtois (sans plus), mise au point des besoins immédiats, contact avec le personnel civil et nous voici tous les trois plongés dans notre tâche.

Habillage des moteurs, vérifications des réseaux, installation au déstockage des réservoirs, etc, inutile de décrire l'énormité de la tâche.

Les travaux avancent, nous écourtons (pour nous trois) le service d'été. Les concours nous sont à peu près fournis. Honnêtement, l'ambiance n'est pas bonne et les relations avec certains personnels civils, chargés de nous soutenir, se tendent. Exemple mon camarade mécanicien avion, effectue une vérification et contrôle complet des commandes de vol et gouvernes installées par les civils. Furieux, il me rend compte de malfaçons évidentes. Entre autres, les axes de gouvernes de profondeur ne sont pas fermés (pas de goupille!). Explication orageuse, bousculade, un civil tombe à terre. Imaginons l'ambiance.

Les jours passent, mais la confiance a disparu. Le grand jour est arrivé. J'effectue les pleins d'essence partiels. Appareil sur le parking pour le 1<sup>er</sup> point fixe. Nous avons des spectateurs... Sélection des réservoirs, alimentation par les principaux et là, les moteurs s'arrêtent en quelques minutes. Sourires narquois chez les "observateurs" Dans l'impossibilité de redémarrer, et saisi d'une crainte en laquelle je n'ose croire, nous débranchons les tuyauteries de sortie des réservoirs principaux sous une charge de 300 gallons d'essence, pas une goutte ne sort ! Les joints en cuir de stockage avaient été laissés en place par les personnels qui les avaient montés! Ambiance, explications avec le CST etc.

La mise au point générale s'effectue, ponctuée de nombreuses retouches, mais cela peut se concevoir. Point fixe final, essais radio et servitudes. Tout semble ok dans ce que l'on peut tester hors plan d'eau. Message à Dakar. En quelques jours l'équipage arrive.

Essais reconnus satisfaisants par l'équipage après quelques retouches électricité/équipement (et c'est ce qui explique ce qui suit). Mise à l'eau, prise de la bouée. Et là, le gros problème. Pour effectuer une petite correction, le QM mécanicien monte sur l'hélice placée en Y, passe la tête dans les capots et clac, le moteur vire au démarreur ! Coup de pale sur la tête, le QM tombe à l'eau. De la tourelle avant, je saute à la mer (ce n'est pas un exploit, il fait 30° extérieur). Pas de blessure. Je monte, furieux, au poste pilote où, bien sûr, on me dit que personne n'a actionné le démarreur. Mais au poste mécanicien, on a pris les contacts des bobines de départ. Test. Mauvais branchement des circuits. La cause de l'incident est incontestable. Retour en vedette. Débriefing. Imaginez encore l'ambiance. Pour créer un choc, le Chef de bord fait allonger le QM au fond de l'embarcation qui nous ramène à terre. Accostage devant le groupe de spectateurs qui ne sourient plus. Montrant le QM, le CA leur dit "voilà le résultat de vos négligences !" Puis, le choc passé, le QM se relève. La leçon a porté.

Nous ferons le 1<sup>er</sup> vol le lendemain, en fait nous en ferons 4 consécutifs, car à chaque dévirage après essais de mise en drapeau, chaque hélice refusera obstinément de reprendre sa position "vol" (cherchez l'erreur!).

Enfin, après un vol de rodage agréable qui nous conduira de Bizerte à Djerba, par Hammamet, Sousse, Sfax et Gabes, nous pourrons partir vers Toulon, puis Dakar, heureux d'avoir malgré tout, mené à bien cette intervention technique pour le moins peu fréquente.

P. MERIOT



## RENCONTRE INATTENDUE DE DEUX ALBATROSS

En 1947, deux grandes nations sans le savoir construisaient un moyen de transport différent qu'elles nommèrent ALBATROSS.

Les USA via la société Grumman construisirent en 1947 un avion pour les secours en mer nommé Albatross; dans le même temps l'Allemagne, via la société Messerschmitt, fabriqua l'Albatros une voiturette dédiée aux blessés de guerre.

Après la seconde guerre mondiale, la population allemande comptait un très grand nombre de blessés handicapés. L'ingénieur Fritz FEND qui pendant la guerre avait travaillé sur le premier chasseur à réaction Messerschmitt Me 262, commença à étudier des véhicules mû par la force musculaire.

Une première série vit le jour en 1947 (un levier à bras actionnait les roues), en 1948 FEND monte un moteur Victoria de 38 cm<sup>3</sup> et atteint 40 km/h jusqu'en 1950 et en vend 100 exemplaires. En 1951 FEND équipe sa voiturette d'un moteur RIEDEL de 4,5 Cv et en fabrique 150 exemplaires.

Au salon automobile de Genève en 1953 le KR 175 fit sa première apparition.

Au printemps 1955 ce fut le tour du KR 200 de voir le jour, équipé d'un moteur 2 temps Sachs de 9 Cv il poussait des pointes à 90 km/h, la particularité du KR 200 est sa marche arrière que l'on obtenait par **inversion du sens de rotation du moteur**. Sa forme aérodynamique, l'accès à bord par basculement de la verrière, la disposition biplace en tandem sont des points communs avec un avion. La période de fabrication du KR 200 s'étala de 1955 à 1964.

Nous avons pu réunir ces deux Albatros grâce à Tony FEDRIGO, qui a eu la gentillesse de nous prêter sa voiture de 1957 pour réaliser une série de photos sur le site du musée.

Lionel Delafosse



## FETE DE LA SCIENCE

Rendez-vous pris le samedi 13 octobre pour la Fête de la science en famille.

Nous voilà donc tous réunis, enseignants, membres du musée, représentants de la société Vermillion et l'association des Amis du Musée pour une visite guidée des différents ateliers sous la conduite d'Ursula Maurer.



Nous commençons notre visite par les ateliers du musée pour finir par ceux situés au PEP 40 et au bord du lac. Nous avons pu apprécier l'ingéniosité de tous les participants pour faire découvrir ce monde merveilleux de la science et de ses pouvoirs.

Après ce petit circuit de 3 heures, nous nous sommes retrouvés autour d'un excellent pique-nique offert par la société Vermillion, après avoir repris des forces, nous étions en place pour recevoir le jeune public et les parents.

Nous avons donc reçu les familles en leur expliquant les différents ateliers, afin que chaque enfant puisse participer à celui qui lui plaisait le plus (les fusées à eau ont eu beaucoup de succès) munis chacun d'un petit bracelet (il faut bien les comptabiliser...) et participation à un tirage au sort pour gagner une BD sur les Landes, tirage qui eu lieu au PEP 40 en fin de journée.

Donc voilà une journée réussie sous le soleil, avec des enfants heureux de participer à toutes ces activités et les parents qui ont pu apprécier gracieusement la visite du musée, le tout dans une ambiance où le sourire et la découverte ont été présents au cours de cette journée, les plus chanceux ont pu voir et approcher de près des hydravions et même faire un petit tour au-dessus lac grâce à Aquitaine Hydravion.

Merci à tous pour votre implication dans ce village de la science.

Dominique Delafosse

## TRAVAUX EFFECTUES SUR L'ALBATROSS

Notre ami Lionel, bien secondé par Guy et Gilbert continue à œuvrer sur l'Albatross. C'est ainsi que l'installation électrique se poursuit:

- Pose du feu anti-collision, pose du tableau électrique dans l'armoire outillage de l'avion, raccordement du transformateur 220 V/12V dans le tableau électrique, (tous ces équipements fournis par l'Association)
- Raccordement de la VMC en cours
- Remise en état des canalisations de purge des carénages de poignées d'accès, nettoyage des grilles de ventilations, pose de grillage dans les orifices de ventilations, pose du hublot de contrôle du train avant.

## SITE INTERNET

Petit rappel! Il existe maintenant un portail général dédié à l'hydraviation qui a été créé par la municipalité de Biscarrosse. L'adresse en est:

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

Si vous désirez recevoir le bulletin par courrier électronique, communiquez nous votre adresse, cela nous permettra de réduire notre consommation de papier. Merci de votre collaboration. Enfin, pour être de notre temps, l'association est maintenant sur « Facebook »:

<https://www.facebook.com/>

[AMIS.DU.MUSEE.DE.LHYDRAVIATION](https://www.facebook.com/AMIS.DU.MUSEE.DE.LHYDRAVIATION)

## DONS, ACQUISITIONS, DEPOTS

- Cartes postales Mermoz, Breguet XIV.
- Cartes de vœux Air France, Dakar, Laté 28, Istres, Ministère de l'air
- Photos de la base Latécoère prises du Taron Don de M. Delhorbe
- Cartes postales Breguet XIV, Laté 298, Grumman Albatross RIH 2018 Don de M. JP Blanquat

Merci aux généreux donateurs! Tous les documents sont consultables au Musée.

## LA BOUTIQUE

ARTICLE	PRIX	ARTICLE	PRIX
T shirt	10	Encyclopédie	20
Porte clef "Remove before flight "	5	Autocollant plastifié Albatross	1
Porte clef mousqueton	4	Stylo Association	2
Porte clef "Danger siège éjectable"	4	Livre de J.M. Geneste "Si l'hydravion m'était conté "	10
Guide du Musée de l'Hydraviation	14,90	Porte clefs Association	2
Gilet Reporter	30	Carte postale Rassemblement	1
Gilet Safari	25	Planche aquarelle J. Bellis "100 ans d'Hydraviation"	6
Ecusson brodé	5	Planche aquarelle J. Bellis "Hydravions Militaires"	6
Sac à dos brodé	10	Planche aquarelle J. Bellis "Hydravions Civils"	6
Casquette	10	Planche aquarelle J. Bellis "Hydravions du Rassemblement"	6
Visière	2	Pins dorés Canadair, Catalina, Supermarine, Sunderland, Hélice	5

Frais d'envoi : 6 Euros

## FORMULAIRE DE COTISATION A L'ASSOCIATION année 2019

RENOUVELLEMENT :

NOUVELLE ADHESION :

Montant de la cotisation annuelle : 20 Euros

Cocher la case correspondante

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

## POUVOIR

Je soussigné (e).....donne pouvoir à M..... de me représenter à l'Assemblée Générale de l'Association des Amis du Musée Historique de l'Hydraviation à Biscarrosse le 12 janvier 2019

Ne pas oublier de faire précéder la signature de la mention manuscrite : "Bon pour pouvoir".

Signature:

Formulaire à retourner à l'Association: 332 rue Louis Breguet 40600 BISCARROSSE