



ASSOCIATION DES AMIS DU MUSEE 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

BULLETIN n°73
DECEMBRE 2017

Dans ce numéro :

Le mot du Président 1

L'actualité du dernier semestre 1

Une émotion à Douala 2

Chantier Albatross 2

Anecdote Albatross 3

Site internet Facebook 4

Dons et acquisitions 4

Boutique 4

Bulletin d'adhésion 4

Pouvoir pour l'A.G.



Le Mot Du Président

Cher(e)s Ami(e)s

Nous voici au terme d'une année qui a bousculé notre vie quotidienne qui va devenir sans doute tout autre. Heureusement, à Biscarrosse, nous vivons un peu à l'écart de tous ces bouleversements politiques et de société, et en ce qui concerne notre Association nous continuons notre chemin .

Nos bénévoles locaux sont fidèles et actifs, nous n'avancions pas toujours aussi vite que nous le souhaiterions, surtout en ce qui concerne le Grumann, mais tous les travaux concernant l'association ont été menés à terme.

Vous lirez dans la rubrique 2017 les détails des travaux et événements qui se sont déroulés.

Nous déplorons la perte d'un ami très cher, un des plus anciens membres de notre Association **Maurice Mercier**. Sa mémoire restera présente parmi nous.

J'espère vous rencontrer lors de notre Assemblée Générale le 13 janvier et j'en profite pour vous souhaiter de bonnes Fêtes et vous présente nos meilleurs Vœux pour 2018.

Très sincères Amitiés

Jacques Lauray

L'ACTUALITE DU DERNIER SEMESTRE

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

- ◆ Début septembre, le forum des associations organisé par la municipalité a permis de faire connaître nos activités et c'est avec grand plaisir que nous avons « enrôlé » 3 nouveaux membres: Sylvestre, Lionel et Jean Pierre qui se sont très vite mis dans le bain et ont activement participé aux travaux sur l'Albatross tels que décrits en page 2.
- ◆ Toujours en septembre, le Musée a été sollicité par l'entreprise Latécoère de Liposthey afin d'animer la journée famille organisée pour le centenaire de la société. Nous nous sommes déplacés avec le simulateur de vol et encore une fois, cette animation a rencontré un vif succès.
- ◆ Le mois suivant, c'est la médiathèque d'Anglet où était organisé un forum des métiers de l'Aéronautique qui a demandé au Musée d'organiser une exposition et là encore, notre simulateur a passionné les jeunes et les moins jeunes.
- ◆ La superbe maquette du Catalina a été préparée pour une mise en exposition dans le hall courant janvier. Après avoir remplacé les hélices bipales adaptées pour le vol radiocommandé par des tripales plus réalistes, nous avons imaginé le système de suspension, effectué les retouches de peinture qui s'imposaient et procédé à un essai à blanc d'accrochage pour vérifier le centrage et la mise en condition
- ◆ Nous avons également assuré le rapatriement du Lake Renegade qui se trouvait au lycée professionnel de Peyrehorade.



Rendez-vous pour l'Assemblée Générale le 13 janvier à 17h00 au Musée!!

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

UNE EMOTION A DOUALA

Partis de Dakar Bel Air depuis quelque temps déjà, pour une mission longue dite "Tournée du Sud", nous avons fait escale à Benty (Guinée), Abidjan (Côte d'Ivoire) dont la lagune n'était pas encore ouverte à la navigation, (les grands cargos mouillaient alors au large de Port-Bouet et de grandes péniches assuraient le déchargement par rotations entre le cargo et les appointements grues).

C'était d'ailleurs acrobatique car sous les grues, la mer toujours agitée, obligeait à "pêcher" les marchandises dans les péniches qui montaient et descendaient sans cesse. Mais ceci est une autre histoire.

Nous nous présentons avec le 7F9 (Isidore) pour amerrissage sur l'énorme fleuve Wouri, à Douala.

Environnement caractéristique de l'hivernage, ciel gris plomb, fleuve gris (mirage), température de 40° et humidité de hammam. Le fleuve, très haut en débit, charrie des troncs d'arbres, de petits îlots avec quelque végétation, bref, le paradis pour notre coque légère et fragile.

Amerrissage parfait, et nous prenons le mouillage relativement près de la berge, en fait, presque au niveau des installations portuaires (modestes à l'époque).

Complément des pleins à 2.000 gallons (toujours les gallons anglais, les plus grands !), soit environ 10.000 livres, soit ... 50 futs de 2001, car bien sûr, nous allons faire marcher les pompes Japy.

On nous annonce l'arrivée du ravitailleur, sous une chaleur à tomber et, oh horreur, arrive vers nous une énorme barge, portant une centaine de fûts d'essence, et mue par un moteur antédiluvien, si l'on en croit les borborygmes qui s'en échappent, avec la fumée !

Tout ce beau monde descend, cul au courant et s'approche de notre pauvre Isidore.

Prévoyant le pire, avec notre Chef de Bord et tout l'équipage, nous nous précipitons avec tout ce dont nous disposons comme défenses.

Le rapport des volumes (et des masses) entre « eux et nous » est impressionnant.

Le "monstre" se rapproche et, à l'instant ad hoc, se doit de battre en arrière, ce qui ne manque pas d'étouffer net le propulseur néanderthalien. Tout ceci arrive sur nous, nous étalons à peu près l'impact, et l'ensemble bascule vers la droite, venant en appui sur l'hélice de l'extérieur droit, dont une pale se plie comme guimauve au soleil!

Afin d'améliorer la situation, la masse de l'ensemble nous fait déraiper le mouillage et, lentement, nous voilà en train de descendre tous ensemble.

Quelques secondes plus tard (c'est très long, alors !) le propulseur exténué a pu être remis en route, et la situation s'éclaircit. Nous voici re-stabilisés et, après une longue matinée de "boscoterie", les pleins sont complétés (à la main bien sûr), l'appareil nettoyé, et ... demain, nous changeons l'hélice car pour aujourd'hui la ration d'émotions et de fatigue a été jugée suffisante. Il faisait, je crois, + 42° à 13H00 mais quelle ambiance, tous ensemble autour de la bière (fraîche) à évoquer, dans le carré, au pont inférieur, notre première matinée à Douala.

La vie à bord s'organise. Deux mécaniciens dormiront à bord chaque nuit d'escale ... en cas ... de quoi que ce soit.

En fait, tout se passera bien et nous poursuivrons vers Libreville, Pointe Noire et Brazzaville avec toujours beaucoup de travail, mais aussi de péripéties qui étaient le sel de notre métier.

P. MERIOT

LES BENEVOLES SE MOBILISENT POUR L'ALBATROSS

Parmi les derniers travaux à effectuer sur l'Albatross avant sa mise en place sur l'esplanade du Musée, la réfection des boudins de dégrivage nous a paru tout à fait dans les compétences des bénévoles.



didiercarre-photographe.com

C'est ainsi que nous nous sommes retrouvés durant trois journées à remplacer ces boudins qui étaient irrécupérables, par du "liner" fourni par le Musée. Ces travaux se sont très bien déroulés et tout le monde est satisfait du résultat. A noter que ce liner est tenu par des réglottes fixées par quelques 900 vis!! Inutile de préciser que les visseuses achetées par l'Association ont été très appréciées et rapidement amorties....

Quelques réglottes manquantes ont été habilement refabriquées par Lionel.

Nous avons également routé les fils électriques qui serviront à alimenter les diodes installées en lieu et place des feux de navigation.



didiercarre-photographe.com

L'ALBATROSS A FAILLI NE PAS VOIR LE JOUR

Notre ami Lionel aidé de Hans continue à numériser les archives du Musée. Au hasard de ses travaux il a découvert une anecdote sur l'histoire du Grumman Albatross qu'il nous livre ci-après:

Reportons nous en novembre 1944. A cette époque, démarrait l'étude d'un projet visant la réalisation d'un grand amphibie.

Selon les spécifications du bureau aéronautique de l'US Navy, l'appareil devait être capable de transporter deux tonnes de fret sur 2000 km. à une vitesse de croisière de 370 km/h. William Wange, chef du bureau d'études, pressa ses gens afin de parvenir à un résultat avant la fin des hostilités. Ce résultat ne fut pas atteint et le projet fut suspendu par la Navy aux fins de révision. Cependant, comme il n'était pas question d'une annulation pure et simple du contrat, les travaux se poursuivirent et le nouvel avion, désigné XJR2F-1 Albatross effectua son premier vol le 24 octobre 1947, conduit par les pilotes d'essais Fred Rowley et Carl Alber.

Avec l'Albatross, Grumman était un des rares constructeurs dont les projets s'étaient poursuivis malgré la fin de la guerre. Les essais et la mise au point de l'Albatross se poursuivirent durant dix mois et la satisfaction de l'US Navy se manifesta sous la forme d'une commande portant sur six avions, commande passée en juin 1948. A cette époque, il était question de réduire les armements un peu partout, mais, par contre, il venait d'être créé, au sein du Military Air Transport Service (MATS), successeur du fameux Air Transport Command, une division appelée Air Rescue Service. Ceci incita le Pentagone à considérer l'Albatross comme une machine capable d'assurer les missions de sauvetage projetées par le nouvel organisme. Le résultat de ces négociations fut que l'appareil fut commandé par l'US Air Force à 20 exemplaires sur le budget de 1948, plus 32 autres sur le budget 1949 et, enfin, 16 sur le budget 1950. L'Air Force désigna ce nouveau matériel SA-16-A et le premier appareil de série livré vola le 20 juillet 1949 avec, aux commandes, le même équipage que celui qui avait décollé le prototype XJR2F-1.



En janvier 1950, la Navy américaine affecta à l'appareil une désignation nouvelle et l'appela UF-1. Parmi les avions commandés par la Navy, un sur cinq reçut l'appellation UF-1T et était logiquement destiné à l'entraînement des équipages et aux étudiants de l'Académie naval US. Le prototype avait reçu des moteurs Wright R-1820-74 de 1425 cv chacun. Les appareils de série furent équipés de moteurs Wright R-1820-76A de même puissance. Les UF-1 et SA-16A sont plus lourds de 465 kg, que le tout premier XJR2F-1, alors que la différence sur les poids à vide équipés atteint plus de 1800 kg. On voit donc la masse des aménagements spéciaux qu'ont reçus les Albatross de série. Les six premiers appareils livrés à l'US Navy, ainsi que le prototype ont été aménagés pour les transports multiples au service de la flotte. Un équipage de trois hommes seulement fut retenu, cependant que le fuselage était aménagé pour le transport de quatorze passagers ou de douze blessés couchés ou encore de 1900 kg de fret. L'équipement radio et de navigation était normal et standard, sans aucun dispositif ou appareil spécial.

Avec la création de l'Air Rescue Service et la notion nouvelle de l'avion de sauvetage, la configuration de l'appareil fut radicalement changée. Celui-ci devait maintenant de par sa fonction, être capable de voler, de se poser, de décoller, en un mot de travailler sous tous les temps et dans toutes les conditions. Pour le rendre apte à cette nouvelle tâche, l'Albatross reçut alors un nouvel équipement de dégivrage complet, une installation de chauffage de la cabine de même qu'une très importante installation radio, radar, de navigation et de communication. Celle-ci comporte, notamment, les postes classiques émetteurs et récepteurs UHF et VHF, un radiogoniomètre automatique, un radar de recherche, placé sur les premiers types, dans des fuseaux montés sous la voilure et, sur les appareils actuels, dans un radôme de nez. Parallèlement, la capacité des réservoirs fut accrue sensiblement. Alors que le prototype ne comptait que sur les 2550 litres de ses deux réservoirs de coque, les modèles de série disposent, en plus, de réservoirs externes de voilure d'une capacité unitaire maximum de 1135 litres et de deux autres réservoirs installés dans les ballonnets latéraux pouvant recevoir chacun 756 litres. Avec la charge maximum de combustible, l'Albatross est capable de franchir 4350 km, ou encore de tenir l'air près de 23h.

Une des particularités de l'Albatross est que son équipement radio et radar dont nous venons de parler a été établi compte tenu du travail spécial qui lui est demandé. Il est en effet, souhaitable qu'un avion de sauvetage soit capable de recevoir des signaux émis par n'importe quelle source, quels que soient son degré de perfectionnement, son âge, sa puissance d'émission, etc... Pour parvenir à ce résultat, l'appareil a été muni de récepteurs capable de capter toutes les émissions, depuis les basses jusqu'aux très hautes fréquences. D'une manière générale, l'Albatross emporte la plus grande variété d'appareils de radio et de navigation connue à l'époque.

Lionel Delafosse

L'ALBATROSS HU16 B EN CHIFFRES

Caractéristiques

- Masse maxi au décollage : 17 010 kg
- Masse à vide : 10 401 kg
- Surface alaire : 96 m²
- Hauteur : 7,88 m
- Envergure : 29,47 m
- Longueur : 19,16 m

Performances

- Vitesse de croisière : 200 km/h (108 kts)
- Vitesse de décrochage : 119 km/h (64 kts)
- Distance franchissable : 4 589 km (2 478 nm)
- Plafond opérationnel : 6 553 m (21 500 ft)
- Vitesse ascensionnelle : 7,4 m/s (24,278 ft/s)
- Vitesse maximale HA : 380 km/h (205 kts)

Motorisation

- 2 moteurs à cylindres en étoile **Wright R-1820-76**
- Puissance unitaire : 1063 kW (1 445 ch, 1 425 hp)
- Carburant (volume) : 4 069 l (1 075 US Gal.)

Nota:

Notre exemplaire (HU16 A) est sensiblement différent en envergure (24m)

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

- Carnet mécanicien Laté 631 (F. Bore)
- Dessins Hydros (J. Bellis)
- Photos Laté 631 sous hangar base Latécoère 1956
- C D Manuel Grumman Albatross Air Sea Rescue

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



ARTICLE	PRIX	ARTICLE	PRIX
T shirt	10	Encyclopédie	20
Porte clef "Remove before flight "	5	Autocollant plastifié	1
Porte clef mousqueton	4	Stylo	2
Porte clef "Danger siège éjectable"	4	Livre de J.M. Geneste "Si l'hydravion m'était conté "	10
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 2018

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 13 janvier 2018

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