



Hendaye les yeux au ciel

En cette année 1930, l'inquiétude s'infiltré dans tous les milieux. La crise économique étend ses effets délétères en Europe. Le tourisme s'en ressent fortement. Les Américains ne voyagent plus sur notre continent. Les crises politiques espagnoles freinent la venue des familles espagnoles sur Biarritz, Saint-Jean-de Luz et Hendaye. L'ambition de faire de la Côte Basque une zone touristique d'été et d'hiver s'estompe. Pourtant, dans le marasme qui s'installe, l'aviation est toujours aussi ambitieuse.

Les capacités d'innovation de l'industrie aéronautique accompagnent son développement, outre le militaire, sur trois axes. Prudente sur le transport aérien de passagers, laissant les dirigeables anglais et allemands engager la compétition avec les paquebots au-dessus de l'Atlantique, elle mise sur les hydravions, le tourisme aérien et l'aviation populaire.

Les hydravions semblent être la panacée à l'époque. Une multitude de modèles sont fabriqués. Ils donnent un sentiment de sécurité lors des voyages sur les mers. De plus, un simple plan d'eau, non aménagé, permet leurs atterrissages et décollages. Biscarosse y voit un avenir grandiose.

Le tourisme aérien est basé sur le survol de régions difficilement accessibles, combinant le plaisir du vol avec celui de la découverte de l'inconnu sous des angles originaux. Il doit être organisé, rationalisé, s'appuyer sur des équipements terrestres. Le congrès de Pau, réunit les responsables aéronautiques et les élus intéressés pour développer cette activité dans leur ville. On y trouve les représentants des municipalités de Pau, Biarritz et Bayonne. Ils promeuvent, une ligne aérienne de base Biarritz-Pau-Saint-Gaudens-Carcassonne, où se raccrocherait des boucles survolant les vallées Pyrénéennes les plus pittoresques. Certaines seraient dotées d'hydravions pouvant se poser sur les lacs des hauteurs, les moins accessibles.

L'aviation populaire se développe dans deux directions autour des aéroclubs ; les petits avions faciles à construire par les amateurs éclairés et le vol à voile. Vingt ans plus tard, le rêve de Roland Garros est repris et poursuivi « faire que chaque français soit en mesure de piloter un avion ». Pour cela une lutte contre le coût et sur la fiabilité des moteurs de 15 à 20 CV est engagée. Les revues spécialisées publient des plans, des amateurs bricoleurs et passionnés se lancent dans l'aventure. De son côté, le vol à voile connaît un important développement. L'appareil est rudimentaire. Il a besoin d'une aide externe pour prendre son envol et atteindre les courants aériens. La localisation du « champ d'aviation » détermine le mode de tractage. Dans la plaine un avion l'amène dans les courants ascendants. Sur un promontoire, il est tracté par une automobile dont la vitesse lui permettra de s'élever puis de se lancer dans la vallée à la recherche de courants favorables.

L'aéroclub du Pays-Basque, situé à Parme, où fait escale le Paris-Bordeaux-Biarritz-Madrid et ses quelques voyageurs, est intéressé par les deux méthodes. Madame Ansaldo et ses coéquipiers Mr Ansaldo, Galtier et Papeil, sur l'Avia 11A s'élèvent depuis Parme à la recherche des courants porteurs. La Rhune est tentante, ensorcelante. Mr Ruamps est attiré, il effectue, avec la complicité de l'aéroclub et avec succès, trois vols en octobre 1930, mai et juin 1931, en partant de la Petite Rhune sur un planeur Zoegling et en atterrissant dans les champs autour d'Ascain. Un succès qui induit une visite sur le terrain des responsables de la Fédération de Vol à Voile et de l'Aéroclub afin d'étudier la faisabilité

d'un projet de station permanente. Celle-ci, situé sur la Petite Rhune à 470m de hauteur, comprendrait un hangar protégé par une redoute existante (sic).

De l'autre côté de la Bidassoa, les velléités d'implantation d'un aérodrome à Irun ou Fontarabie sont plus anciennes et plus commerciales. Le projet, est né en 1911 à l'occasion de la course d'avions Paris-Madrid, pour répondre aux interrogations du service des sports du Petit Parisien sur les dimensions de l'aérodrome d'Ondarreta à Saint Sébastien. Il n'est pas concrétisé en cette occasion, mais est remis au goût du jour par les tractations relatives à la ligne Paris – Madrid. Le Directeur du Tourisme Espagnol ne supporte pas qu'un vol de ce type fasse escale à Biarritz et non à Saint-Sébastien. Contrairement à 1911, cette fois-ci la balance penche du côté de Biarritz. Pourtant les diverses interventions ministérielles conduisent le Roi Alphonse XIII à signer en février 1921 et 1926, deux « Real Orden ». L'une classe d'intérêt général et de service public, l'aéroport de Saint-Sébastien devant être construit à Plaiaundi. L'autre autorise la Sociedad Aera Española à établir une ligne aérienne Irun – Canaries. Le projet d'aéroport se concrétisera trente-trois ans plus tard.

Pendant ce temps les Jeunes Hendayais, à la fois, admiratifs et envieux des vols planés des mouettes et de leur science de l'air, pris dans l'enthousiasme suscité par le projet de la Rhune, envieux des avancées administratives des voisins s'intéressent aux Joncaux et à ses possibilités. Un terrain plat, entouré de collines, bordé par un fleuve. Des conditions propices à la création de courants ascendants et d'un champ d'aviation pour les exploiter. Henry Martinet, dont les affaires périclitent y voit un outil qui permettra de développer la clientèle Anglaise du Golf d'Abbadia.

Malheureusement quelle que soit la teneur et le sérieux de ce projet, après vérification, la mémoire collective Hendayaise n'en garde pas trace à ce jour.

AGORA-TXINGUDI

Sources :

Les Ailes du 6 novembre 1930,
Les Ailes du 2 juillet, 28 août, 22 septembre, 16 octobre 1931
La Côte Basque du 22 juin, 9 novembre et 16 décembre 1930
L'Indépendant des Basses Pyrénées du 5 novembre 1930
Uranzu du 13 février 1926
El Bidasoa du 21 février 1926