



Hendaye, escale aérienne

Nous sommes en mai 1919, l'Europe est à genoux après quatre longues années de guerre. Le casino et la Villa Marie avec leurs convalescents de guerre, rappellent aux Hendayais, s'il en est encore besoin, que nombre de ces enfants sont morts sur le chemin des Dames ou sur d'autres zones de combat. Comment oublier quand le bruit des armes se fait encore entendre en Irlande, Turquie ou Grèce et que les journaux relatent tous les jours les négociations relatives au traité de paix avec l'Allemagne et l'Autriche-Hongrie.

Heureusement l'espoir en l'avenir est toujours vivace. Les progrès de la science et les avancées technologiques passionnent l'humanité qui croit en un monde meilleur. Au cœur de ces espoirs l'on trouve, tout comme une décennie auparavant, l'aéronautique. Elle touche tout autant l'imaginaire de l'homme qu'elle fait entrevoir des possibilités de voyages lointains. Les Etats, en quête de suprématie militaire et industrielle, répondent avec des réglementations et l'organisation de raids aériens. Les Etats Unis avec ses Curtiss préparent et promotionnent la traversée de l'Atlantique d'Ouest en Est, premiers vols à long rayon d'action. Les Anglais et les Français, pour impulser le développement des vols commerciaux, se basent sur les acquis obtenus dans la mise au point de bombardiers lourds pour proposer des prototypes d'avions civils de transport de passagers. Parallèlement des conférences internationales réglementant les vols internationaux sont convoquées, des décrets libéralisant le ciel français et autorisant la transformation des avions militaires en surplus, en engins civils sont promulgués.

Dans un tel contexte, la Grande Bretagne organise en ce printemps 1919, deux raids promotionnels, l'un sur l'Egypte à l'occasion de livraisons de six appareils De Havilland, l'autre de Londres à Madrid. Ce dernier rassemble quatre avions dont un français un Farman 50, un biplace De Havilland, un Bristol et surtout, la vedette, le Handley Page immense pour l'époque avec ses 38.5 m d'envergure, transportant 30 personnes. Malheureusement pour lui, la couverture médiatique française se reporte sur les préparatifs de traversée de l'Atlantique à partir de Halifax et les points du traité de paix soumis à l'Allemagne. L'effet de surprise n'en fût que plus important à Hendaye.

En effet, le 7 mai, à 18h30, un point noir apparait dans le ciel du côté de Suberhoa. Grossissant rapidement, l'aéroplane se dirige chaotiquement, avec un bruit irrégulier de moteur vers le seul endroit qui peut l'accueillir, Ondarraitz et sa plage. Un fait qui ne surprend pas trop les Hendayais puisqu'avant-guerre, les pilotes en formation dans les écoles d'aviation de Pau, de temps en temps, s'offraient cette petite fantaisie. Il se dit même, que le Directeur de l'une de ces écoles venait de cette façon, conter fleurette à sa fiancée Hendayaise. De même, Léonce Garnier, le premier à franchir les Pyrénées, au-dessus de Ganchurrizketa, utilisa la plage comme escale avant de repartir à Saint-Sébastien. Toutefois, aujourd'hui, l'engin posé sur le sable n'a pas la fragilité de ses prédécesseurs. Il est plus solide, plus grand. Le De Havilland donne une impression d'invulnérabilité.

C'est une escale imprévue, provoquée par un ennemi inattendu, un oiseau de taille respectable. Un volatile qui a percuté un hauban rigidifiant les deux ailes superposées tout en le brisant. Les ailes se sont mises à vibrer de façon inquiétante. De plus, le moteur Rolls Royce chauffe, l'avion perd de l'huile, les tubulures sont endommagées par la mauvaise qualité du produit. Les réparations après atterrissage s'imposent.

L'appareil, son pilote, le Capitaine Square, âgé de 24 ans, et le navigateur le Lieutenant Anderson, sont obligés de passer la nuit et la journée de jeudi pour effectuer les réparations qui s'imposent. L'avion est sous la garde d'un cordon de militaires du 49^{ème} R. I de Bayonne, la baïonnette au canon. Précaution nécessaire car toute la journée de jeudi, de nombreux badauds venus de Hendaye et d'Irun admirent un modèle d'avion, le DH4, qui laissera une trace dans l'histoire aéronautique britannique.

Enfin, le vendredi à 17h37, précisément, l'avion a pris son envol sur le sable de la plage pour se rendre en 8 minutes à l'hippodrome de Lasarte servant, à cette époque, d'aérodrome à Saint-Sébastien. Une réception au Consulat d'Angleterre, puis un dîner à l'Aéroclub attend l'équipage. Ils ne partent pour Vitoria, puis Madrid, que deux jours plus tard, empêchés par un temps exécrationnel sur la Côte Basque. Dans la capitale espagnole l'accueil est enthousiaste. Avec les autres avions du raid, et surtout avec le Handley Page en vedette, ils font de nombreux tours au-dessus du centre de la cité.

AGORA-TXINGUDI

Sources :

El Bidasoa du 11 mai 1919

ABC du 10 mai 1919

La Informacion 5, 6, 8, 9 mai 1919

La vie Aérienne du 22 mai 1919

España Automovil 15 mai 1919

Une photographie du Smithsonian Musée Aviation Washington