



Le musée de Baden, c'est quatre musées en un seul !

2 pl. Weilheim * T 02 97 57 27 89 * museedebaden@wanadoo.fr * <http://www.museedebaden.fr>

Lettre d'information de l'Association des Amis du Musée de Baden n°44 janvier 2014



Bonne année, à tous et à chacun, dans la joie et la bonne humeur, en gardant un peu de réserve pour les fêtes à venir!!! Soyez zeu-reux !!!

Et puisque le 1er de l'an est l'occasion des grandes résolutions, une suggestion: devenez bénévole! Les associations en cherchent ! Si vous avez des compétences, par exemple si vous maîtrisez l'informatique, si vous avez du temps, si vous avez le sens du travail en équipe... peut-être vous pourriez vous rendre utile au Musée des Passions et des Ailes? Contactez-nous!

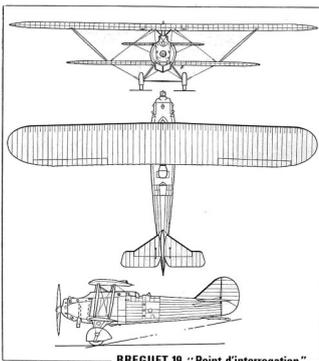
Un avion de légende, le Breguet XIX.

L'histoire du Breguet 19, qui contribua à la gloire de Joseph Le Brix, est une épopée. Dès la fin de la Grande guerre 14/18, on dénombrait 27 compagnies d'aviation. Dix ans plus tard, elles sont plus d'une centaine, ce qui explique la bagarre entre les constructeurs d'avions. Leur terrain publicitaire était les grands raids. Le Breguet 19 prend toute sa place dans cette chasse aux records. Au cours des années 20, les raids se succèdent à une telle cadence que les journaux ont presque trop de matière.

De tous ces records établis sur Breguet 19, équipé de moteurs Farman, Lorraine, Renault et plus généralement du célèbre Hispano-Suiza, citons quelques-uns.

21-4-1924 Paris-Tokyo par Pelletier-Doisy et Besin, qui parcourent 20146 km en 47 jours. Pour l'anecdote, précisons que le Breguet fut détruit à l'atterrissage à l'escale de Shanghai; les pilotes continuèrent leur vol sur un Breguet 14 prêté par les Chinois.

3-2-1925 raid Etampes-Dakar par Lemaître et Arrachart, avec une escale à Villa-Cisneros et le retour par Tombouctou et Casablanca: 3166km.



3-4-1925 Deux pilotes belges, Medaets-Vertagen et J. Coppens font l'aller-retour Bruxelles-Léopoldville, soit 18230 km.

Au cours de l'année 1925, le raid Paris-Téhéran par Dagnaux et Challe.

25-7-1925 Les Japonais Abé et Kawashi décollent de Tokyo pour Paris, où ils arrivent le 28-9-1925: 14130 km.

Du 5 au 18 mai 1925 Tentatives de 3 équipages espagnols, menés par Arozamena, Callarza, Loriga, de réaliser la liaison Madrid-Manille. Un seul équipage arriva à Manille.

1926 Liaison Paris-Omsk par Girier et Dordilly: 4715 km.

31-8-1926 Paris-Bender-Abbas par Challe et Weiser: 5174 km.

28/29-10-1926 Paris-Djask par Costes et Rignot: 5396 km.

28-11-1926 au 10-2-1927 Paris-Tananarive par Dagnaux et Dufort.

10-10-1927 envol du Breguet 19 baptisé « Nungesser-Coli », piloté par Costes et Le Brix, pour la première traversée de l'Atlantique sud et un tour du monde célèbre, soit un périple de 57000km.

Du 27 au 29-9-1929, un raid record de 7905 km par Costes et Bellonte.

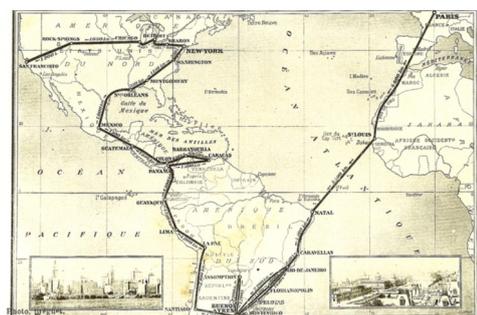
Du 15 au 17-12-1929 record de vitesse et de distance établi par Costes et Codos.

1/2-9-1930 Sur le Breguet 19 baptisé « Le point d'interrogation », Costes et Bellonte rendent la visite de Lindbergh à Paris et en 37 heures et 18 minutes atterrissent à New-York.

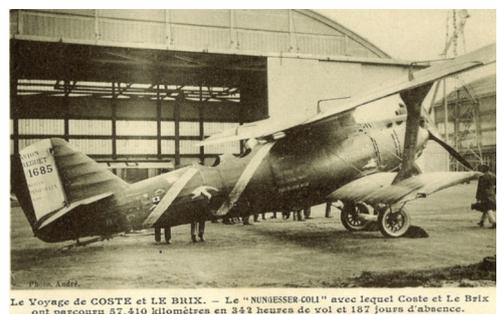
Tous ces records ont été homologués.

Arrivent les années 30; les rumeurs de guerre accélèrent la construction de prototypes de plus en plus performants. Le Breguet 19 est abandonné progressivement après avoir établi l'un des plus beaux palmarès.

Texte
d'André Le Boissetier.



Voyage de COSTES et LE BRUX. — La première partie du raid : Paris-San Francisco, 40.660 kilomètres en 240 heures de vol (10 Octobre 1927-2 Mars 1928).



Le Voyage de COSTES et LE BRUX. — Le « NUNGESSER COLI » avec lequel Costes et Le Brix ont parcouru 57.410 kilomètres en 342 heures de vol et 187 jours d'absence.