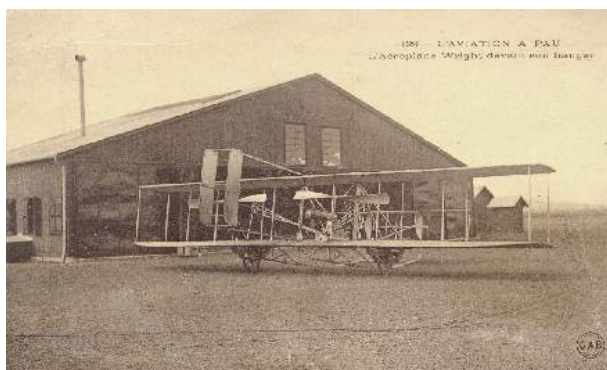


Un peu d'histoire...

Alors qu'après avoir signé en 1908 un accord de licence avec la « Compagnie Générale de Navigation Aérienne », les frères Wright se sont installés au Mans pour leurs premières démonstrations, les caprices météorologiques laissent craindre des retards dans la formation contractuelle des pilotes... Parmi ceux-ci, tous choisis par l'Aéro-club de France, Paul Tissandier. Ce dernier prend l'initiative de solliciter la ville de Pau qui envoie une délégation chargée de démontrer, statistiques à l'appui, la clémence du ciel paiais et l'avantage de déménager sur Pau. Wilbur Wright sera convaincu et l'on quittera Auvours pour le Pont-Long.

Et en janvier 1909...

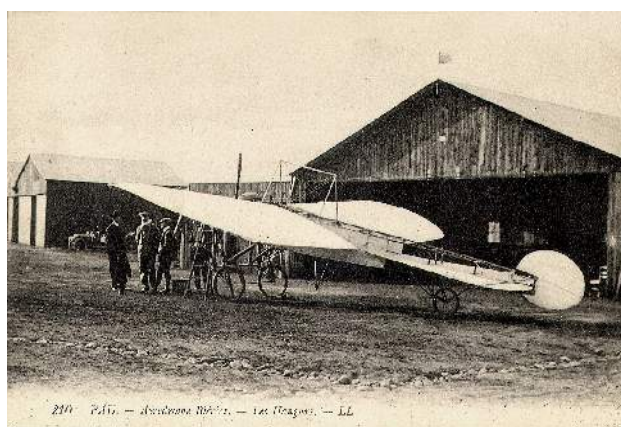
la famille Wright arrive à Pau où le premier vol sur « Flyer » sera effectué le 3 février 1909, qui fut aussi celui du premier vol d'un avion en Béarn.



Les vols au Pont-Long attirèrent beaucoup de spectateurs, célèbres ou anonymes.

Le 20 mars, Wilbur Wright volait pour la dernière fois au Pont-Long et quittait Pau pour des présentations en Europe, notamment en Italie et en Allemagne. L'école était alors confiée à Paul Tissandier, qui formera quelque temps des clients civils et des pilotes militaires.

Des aviateurs français, comme Louis Blériot, étaient venus à Pau assister aux vols du « Flyer ». Blériot fut notamment intéressé par l'idée d'école d'apprentissage et manifesta son intention d'en installer une au Pont-Long. Devenu célèbre après avoir franchi la Manche le 25 juillet 1909, sur monoplan Blériot XI, il revint à Pau et ouvrit son école en novembre.



De nombreux autres constructeurs français vinrent à leur tour ouvrir une implantation à Pau, qui devenait alors un centre important de formation aéronautique et d'expérimentations. Des records de distance, de vitesse et d'altitude furent battus à Pau, notamment sur avions Blériot et Déperdussin.

Dès 1911, l'armée française estimait nécessaire la création d'un brevet de pilote militaire, avec des épreuves spécifiques et en 1912, l'aéronautique militaire est officiellement créée. L'aviation ne quittera plus Pau.

Dans la lignée des écoles privées, une école militaire d'aviation opère à Pau et, au déclenchement de la Première Guerre Mondiale, ses effectifs et ses capacités vont croître jusqu'à devenir l'une des plus grandes de France.



Après guerre, sur l'insistance des élus locaux, la base de Pont-Long sera réactivée dès 1920 et abritera le 36^{ème} groupe de reconnaissance, jusqu'en 1940.

C'est peu avant la Seconde Guerre Mondiale et jusqu'en 1941, que viendront s'installer dans les pays de l'Adour des entreprises aéronautiques qui, la paix revenue, seront mondialement connues et contribueront à maintenir la vocation aéronautique de la région. Ce sera le cas de Dassault-Aviation à Anglet (à l'origine Latécoère, puis Breguet), de Fouga, puis Potez à Aire sur l'Adour, de Turbomeca, à Bordes et Tarnos, de Messier (désormais Messier-Dowty) à Arudy et Bidos et enfin de Daher-Socata (Morane-Saulnier) à Tarbes Ossun. Autour de ces maîtres d'oeuvre, un pôle de sous-traitance aéronautique s'est peu à peu constitué, faisant de nos jours, du bassin de l'Adour, un contributeur important de « l'Aerospace Valley ».

