

<u>SUMMER SUNSHINE</u> AQUILA AIRWAYS LTD. Summer Schedules 1956 (April to September inclusive)	Fares and Time-Tables for FLYING BOAT SERVICES from SOUTHAMPTON to MADEIRA CANARY ISLANDS MARSEILLES ITALIAN RIVIERA LOCAL TIME USED THROUGHOUT AQUILA AIRWAYS LIMITED 1 GREAT CUMBERLAND PLACE, LONDON, W.1. PAD 7040
---	---

J'ai trouvé sur le site www.timetableimages.com de Björn Larsson et David Zekria des documents concernant la compagnie « **Aquila Airways Ltd.** ». Je recommande **fortement** une visite de ce site, où les deux **auteurs** proposent un travail **considérable** de mémoire. Pour suivre, voici la **traduction française** par mes soins d'un article anglais de **Wikipédia** consacré à cette **compagnie** :

Créée le 18 mai 1948 par Barry Aikman, « Aquila Airways Ltd. » était une compagnie privée basée à Southampton équipée initialement de deux hydravions Short Sunderland provenant de la Royal Air Force (RAF), lesquels avaient été précédemment utilisés par « British Overseas Airways Corporation » (BOAC), pour le transport de fret.



Short Sunderland

Lors du pont aérien organisé par les Alliés afin de ravitailler la partie Ouest de Berlin, Dix Sunderland supplémentaires furent achetés, lesquels exécutèrent 265 missions de ravitaillement en 1948 et 1949 en déjaugant du fleuve Elbe à Hambourg, pour amerrir sur le lac Havel à proximité de Berlin Ouest. L'un d'eux, le Short Sunderland 3 « Hadfield » immatriculé G-AGER resta en service pour la compagnie de 1948 à 1956. Le pont aérien berlinois terminé, Barry Aikman espérait bien trouver du travail pour sa flotte d'hydravions, transport de passagers et de fret à l'international ; cela tardant à arriver, il passa un accord avec la compagnie d'état « British European Airways » (BEA) permettant à sa compagnie d'exploiter une ligne entre Southampton, Lisbonne et l'archipel de Madère. Ajouté à cela, des vols à la demande furent effectués vers des destinations diverses. En juin 1949, les Sunderland 3 transportèrent des vacanciers de Falmouth en Cornouailles jusqu'aux Sorlingues, archipel d'îles au sud-ouest du Royaume Uni ; cette année là « Aquila Airways » se chargea également d'autres vols longues distances à partir du golfe d'Aden vers le Royaume Uni et de la ville de Hull sur la côte Est anglaise à destination d'Helsinki en Finlande. La ligne de Madère, très populaire, continua en 1950 et 1951 à laquelle vint s'adjoindre, à compter du 7 juillet 1950, une liaison entre Southampton et l'île de Jersey où la baie de St Aubin servait de zone d'amerrissage et déjaugeage ; d'autres transports de fret s'ajoutèrent à ses activités. En 1952, Aikman, homme entreprenant, acquit en seconde main des hydravions Short Solent ; à l'aide de ceux-ci, « Aquila Airways » prolongea la ligne de Madère vers les îles Canaries. Deux ans plus tard, le « British Aviation Services Group » prit le contrôle de cette compagnie aérienne anglaise qui restait la seule à utiliser des paquebots volants (flying boats). Mais au cours de la deuxième moitié des années 1950, « Aquila Airways » dû faire face à la concurrence croissante d'avions de plus en plus performants et surtout, pourvus de trains d'atterrissage terrestres. En désespoir de cause, Barry Aikman proposa une fortune à l'avionneur britannique Saunders – Roe, pour l'achat de ses trois prototypes du SR45 Princess, gigantesque vaisseau volant équipé de six turbopropulseurs et capable de transporter 105 passagers sur plus de 9000km de distance à 600km/h, l'offre resta sans réponse.



SR45 Princess

Par ailleurs, aucun des trois SR45 Princess n'entra en exploitation ; cet hydravion présentait des performances supérieures à celle du Latécoère 631 français, retiré du service en 1955 suite à plusieurs accidents meurtriers. Finalement, « Aquila Airways » cessa son activité en 1958 laissant à la compagnie « Tasman Empire Airways Ltd. » (T.E.A.L.), le privilège d'être la dernière au sein du Commonwealth britannique à utiliser ces hydravions géants, aujourd'hui totalement disparus.



Latécoère 631

Il est clair qu'en **1958**, ce concept d'**hydravion géant** avait vécu ; cependant, il présentait des **avantages** comme présentés dans la brochure « **Aquila Airways** » en **1956**, dont voici la traduction :

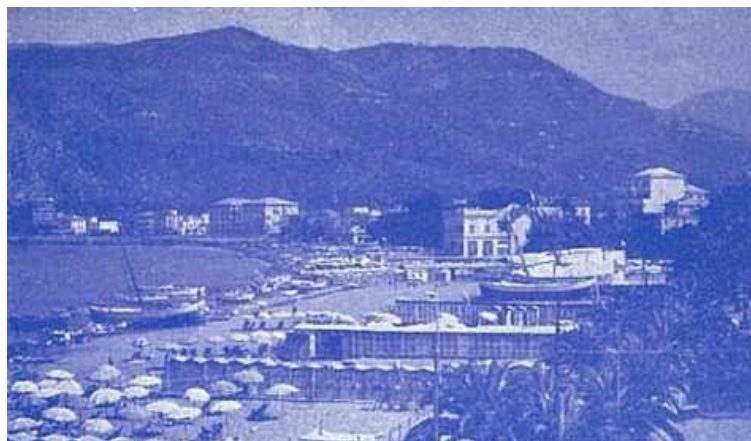
L'utilisation des lignes « Aquila Airways » vous garantit un début et une fin de vacance exceptionnelle. Ces spacieux vaisseaux volants, d'une capacité de 48 passagers, proposent un haut niveau de confort et une surprenante liberté de mouvement durant le vol. De plus, ils vous amènent directement à votre lieu de villégiature et non sur un aéroport situé à plusieurs miles nautiques de distance ; l'hydravion seul, est capable de cela. Des stewards et hôtes expérimentés sont aux petits soins pour vous et le commandant de bord, en personne, passera vous voir à plusieurs reprises au cours du voyage, afin de s'assurer que vous ne manquez de rien. Que vous soyez novices ou non en matière de transport aérien, vous apprécierez sans aucun doute votre vol sur « Aquila Airways » et constaterez qu'il fait partie intégrante de vos vacances.

Tout cela était **bel et bon** tant qu'il s'agissait de congés en **bord de mer**, mais pour les **sports d'hiver**, c'était différent ; encore que, le **lac de Genève** pouvait vraisemblablement être **utilisé** comme **hydrobase**. Contrairement aux années **1920**, le trajet **Southampton – Marseille** s'effectue directement ; **30** ans auparavant, l'hydravion **Short S17 Kent** des « **Imperial Airways** » devait faire **escale** pour reprendre du **carburant**, sur l'hydrobase de **Mâcon** (voir 1924-39 Lignes Impériales sous FS : Angleterre – Egypte).



Intérieur d'un Short Solent de la TEAL conservé au musée des transports et technologies d'Auckland en Nouvelle Zélande

Clichés touristiques extraits de la brochure « Aquila Airways » de 1956



Sestri Levante (région de Gênes, Italie)



Baie de Funchal (Madère)

Appareil conseillé : **Hydravion quadrimoteur Short S45 Solent** ; modélisation de **Jens B. Kristensen**, disponible chez **FlightSim.com**, fichier : **sol_v30.zip** (compatible **FS2004 -9- & FSX**)

Méthode de positionnement sur l'eau de **Jens B. Kristensen** : Prenons comme exemple le point de départ **Southampton**.

1/ Positionnez le **Short S45 Solent** sur une piste de l'aéroport **Southampton Intl EGHI** où, malgré l'absence de train d'atterrissage, il se placera sans encombre.

2/ Passez sur la carte du simulateur, effectuez un agrandissement, et l'hydravion apparaîtra clairement à proximité de l'hydrobase ; cliquez gauche sur l'hydravion et déplacez le au-dessus de l'élément liquide, aux coordonnées N 50 53 17 W 01 23 65.

3/ L'altitude indiquée à gauche est celle, aussi minime soit-elle, de la terre ferme ; il s'agit de l'amener à +0, niveau de la mer.

4/ Cliquez sur OK, « That's it », c'est fait, vous pouvez quitter la carte et revenir aux commandes du **Short S45 Solent**.

L'**habitacle** de cet hydravion n'était pas **pressurisé**, maintenir en conséquence une **altitude** ou **plafond** maximum de **9000 pieds**. Les conseils de **Jens B. Kristensen**, contenus sur la **tablette** du simulateur, sont à suivre à la lettre et les **plaisirs** du pilotage à l'ancienne seront pour **vous**. **Déjaugeages** et **amerrissages** doivent être effectués, si possible, **face au vent**. Près de **14 000 litres** de carburant **embarqués** sous-entendent un poids **conséquent** ; bien géré au pilotage, **100% d'essence** permet un **rayon d'action** d'environ **1850 miles nautiques**, aussi, préparez vos **étapes** en tenant compte de **cela**, n'embarquez pas plus de **carburant** que **nécessaire** pour chacun des **trajets**, les **déjaugeages** et **amerrissages** n'en seront que plus **aisés**.

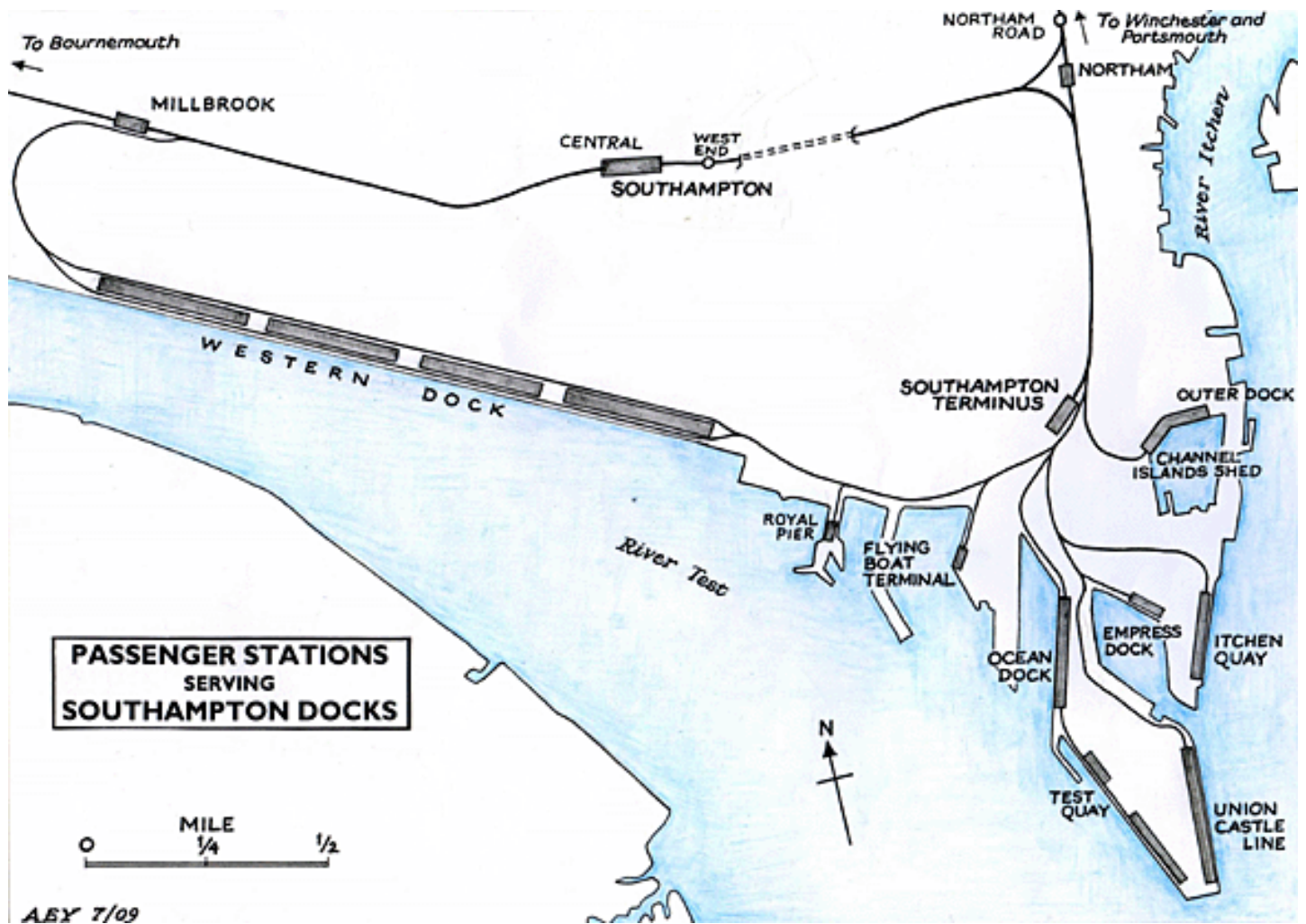


Short S45 Solent



Modélisation de Jens B. Kristensen

GPS recommandé en complément de la navigation VOR/DME & ADF/NDB



L'hydrobase de Southampton (Flying boat terminal)



Short S45 Solent « City of Funchal » à Southampton en 1955

THE ITALIAN RIVIERA (and MARSEILLES)

SERVICE AQ.	DEP. TIME	FROM	TO	ARR. TIME	DAYS OF OPERATION				
					APRIL	MAY	JUNE	JULY	AUG. & SEPT.
301	1130	SOUTHAMPTON	→ GENOA	1615	SAT. Com. 7th	MON. WED. SAT.	WED. SAT.	WED.	WED.
303	1130	SOUTHAMPTON	→ SANTA MARGHERITA	1615	X	X	MON.	MON.	MON. THUR.
305	1130 1545	SOUTHAMPTON → MARSEILLES →	MARSEILLES GENOA	1500 1700	X	X	FRI.	FRI.	FRI.
307	1130	SOUTHAMPTON	→ GENOA "Tigullian" First Class Service	1615	X	X	X	SAT.	SAT.
302	0945	GENOA	→ SOUTHAMPTON	1430	SUN. Com. 8th	SUN. TUES THUR.	SAT. SUN.	SUN.	SUN.
304	0945	SANTA MARGHERITA	→ SOUTHAMPTON	1430	X	X	TUES.	TUES.	TUES. FRI.
306	0945 1145	GENOA → MARSEILLES →	MARSEILLES SOUTHAMPTON	1100 1515	X	X	THUR.	THUR.	THUR.
308	0945	GENOA	→ SOUTHAMPTON "Tigullian" First Class Service	1430	X	X	X	SAT.	SAT.

Ligne 1

ROYAUME UNI

Hydrobase de Southampton (zone de déjaugage coordonnées : N 50 53 17 W 01 23 65 - repère géographique : Southampton Intl EGHI) /533mn

FRANCE

Marseille (cible GPS : Marseille/Provence LFML – VOR/DME : MRM 108.800 MHz - zone d'amerrissage & déjaugage coordonnées : N 43 17 84 E 05 20 88) /167mn

ITALIE

Gènes – Santa Margherita (cible GPS : **Genoa** - Sestri LIMJ – VOR/DME Haute Altitude : GEN 112.800 MHz - zone d'amerrissage & déjaugage coordonnées : N 44 18 96 E 09 14 05)

**THE ONLY
DIRECT AIR SERVICE
TO THE
ITALIAN RIVIERA.**

MADEIRA & CANARY ISLES

The time-table and fares shown below are applicable from 28th April. Up to that date the winter schedule and fares are in force. These are shown on a separate leaflet, available on request.

AQ. 101 SAT.	SOUTHAMPTON — MADEIRA — LAS PALMAS		AQ. 110 SUN.	AQ. 102 WED.
0015	Dep. SOUTHAMPTON	Arr. ^		1815
V	Arr. }	LISBON	Dep. }	1245
	Dep. }		Arr. }	1130
0815	Arr. }	MADEIRA	Dep. }	0700
0945	Dep. }		Arr. }	
1145	Arr. LAS PALMAS	Dep. v	1730	
			1530	

Ligne 2

ROYAUME UNI

Hydrobase de Southampton (zone de déjaugage coordonnées : N 50 53 17 W 01 23 65 - repère géographique : Southampton Intl EGHI) /797mn

PORTUGAL

Lisbonne (cible GPS : Lisbonne LPPT - zone d'amerrissage & déjaugage coordonnées : N 38 41 08 W 09 10 18) /516mn/ **Archipel des îles Madères** (cible GPS : Madeira LPMA – VOR/DME : FUN 112.200 MHz - zone d'amerrissage & déjaugage, **baie de Funchal**, coordonnées : N 32 38 25 W 16 53 22) /273mn

ESPAGNE

Iles Canaries – Las Palmas (cible GPS : Gran Canaria GCLP – VOR/DME : 112.900 MHz - zone d'amerrissage & déjaugage coordonnées : N 28 08 21 W 15 26 41)



Déjaugage du Short S45 Solent « Aquila Airways » en baie de Funchal à Madère