

# 2007 : LE MEETING DU PRECENTENAIRE DE HABSHEIM (2)



**OU IL EST QUESTION D'UN SAMEDI PLEIN DE PROMESSES D'UN WEEK END INOUBLIABLE.**

La bonne recette pour un meeting aérien, c'est une organisation parfaite, un public nombreux et intéressé et une météo de rêve. En ce samedi 18 août, les dieux semblent être avec nous. Après deux éditions consécutives de « Portes Ouvertes sous la pluie », le ciel est superbe. Non, pas uniformément bleu mais moucheté de cumulus de beau temps qui s'éloignent très lentement vers l'Est. Les prévisionnistes souvent enclins ces derniers temps à ouvrir le parapluie pour se protéger d'inexactitudes, ne se sont pas fourvoyés.



Hier, les préparatifs ont été bon train pour que tout soit en place dès ce premier jour, consacré essentiellement aux baptêmes de l'air et à la découverte des avions historiques qui arrivent et arriveront. La Patrouille des **Cartouches Dorées** s'est posée pile poile à l'heure prévue et, après quelques moments de repos, s'est envolée pour prendre ses marques et répéter son show. C'était surtout une mise en jambes et un exercice d'entraînement mais nous avons eu droit à un très beau spectacle privé. Avant goût de ce que nous réserverait le dimanche ! Patricia, Bill et Loyd sont arrivés peu après avec le superbe Saratoga SP qui semble décidément beaucoup apprécier notre terrain. La météo étant particulièrement exécrationnelle sur le Channel, nos autres amis n'ont pu tenter le voyage jusqu'à nous. Il est vrai que ce mois d'août sur la France aura été particulièrement infect et, qu'en dehors de la frange du grand Sud Est, il laissera surtout un souvenir de froidure et d'humidité.

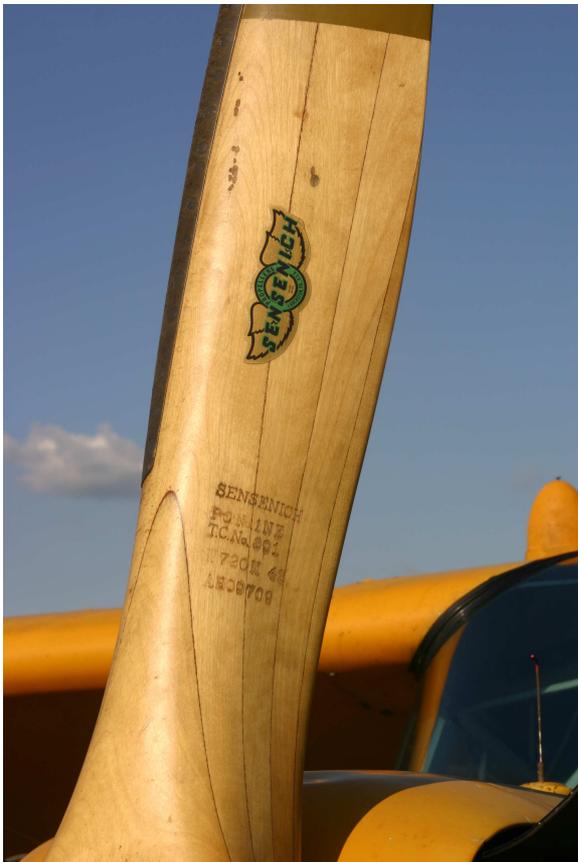
Les premiers appareils des triple A sont arrivés dans la soirée : un rare Cessna 190, un Piper J3, un Mooney M20 F, une large gamme de PA 28 et, une première ; un K2 / 7 « Dänischer Storch ».

Les barrières sont mises en place et doublées de rubalise dans les endroits de sécurité renforcée. La tente PC est dressée à côté du club pour y héberger les ordinateurs, terminaux téléphoniques et poste de douane temporaire. Dans le soleil couchant, les deux MCR de Michèle et dessinent des figures de toute beauté à la limite de l'acrobatie : élégance dans l'inclinaison des virages en patrouille serrée, précision des approches, détails des croisements, c'est très beau !



Tous les pilotes et accompagnateurs se retrouvent à l'ACM pour le repas du soir. Celui-ci ne traînera pas car, conscient que les 48 heures qui viennent seront chargées, il faut aller dormir. Je ferme le club à 22 heures 30. Le terrain est désert et les machines se sont endormies sous un ciel pommelé. Les Vosges sont dégagées !

**Samedi 18 ; 8 h 30.** La salle de l'ACHR est comble. Les pilotes des baptêmes sont attentifs aux directives de Serge Loth, le directeur des vols, qui rappelle les conditions de sécurités extrêmes qu'il attend de nous tous. A sa demande, je complète son propos par quelques règles du chapitre « facteurs humains ».



Puis c'est le début des baptêmes. Jean Marc a bien fait les choses et, même si l'ordinateur portable s'avère vite incapable de gérer le planning, les filles de la caisse et les jeunes à l'entrée du parc font un remarquable travail. L'emplacement dédié aux baptêmes et ses accès s'avère un choix judicieux et efficace. Les appareils se remplissent un à un dans un ballet bien rodé ; tandis que ceux qui rentrent de leur rotation sont guidés, avec des gestes de professionnels, par une escouade de jeunes opérationnels et irréprochables. La noria des avions de clubs ; PA 28, C 172, DR 400 et AA5A se déroule comme à la parade. **432 passagers** seront embarqués pour la découverte de la région mulhousienne by Air en un samedi entier et un dimanche matin. Leurs sourires et leur enthousiasme sera la plus grande récompense des 24 pilotes sélectionnés scrupuleusement sur leur expérience et leur nombre d'heures de vol.

Pendant ce temps les vénérables « Antiques » de nos amis suisses se posent les uns après les autres. Quelle joie de voir atterrir ici, pour célébrer notre anniversaire, des machines de rêve qui ont marqué les étapes principales de l'aviation « légère » mondiale.

Le **Piper PA 22 150 Tri Pacer** qui fut l'avion Piper quatre places standard, construit dans les années 1950 à 9 490 exemplaires, tous modèles confondus. (1143 pour la seule année 1957 !). Ce successeur du PA 20 Pacer fut le dernier de la famille Piper à ne pas porter le nom



d'une tribu indienne d'Amérique du Nord. Le suivant, le PA 23 fut l'Apache. Ce Tri Pacer est une rareté en Europe.

Le **Cessna 195** que l'on avait déjà pu admirer sur le terrain il y a quelques années vantant la marque Coca Cola dans une superbe décoration rouge vermillon, nous revient cette année avec une livrée plus sobre et conforme à son habillage initial. Il fut produit entre 1947 et 1954 et nommé l'avion familial.



Le **Mooney M 20 F** fit son premier vol en 1953 ! Sa dérive inversée le rend facilement reconnaissable sur tous les terrains. L'appareil exposé vit le jour en 1967 et arriva en Europe par la voie des airs, via l'Atlantique Nord. Il est connu dans le monde de l'aéronautique comme « la Porsche de l'Air ». Titre qui lui va bien, non ?

Le rare **Oberlechner Job 15** est un des ancêtres des avions planeurs actuels. En Suisse, cet avion autrichien fut surtout utilisé dans les années soixante comme avion remorqueur grâce à son moteur de 160 CV. Sur les 24 exemplaires construits, tous sont encore en état de vol.

Le **K2 - VII Lark** « **Dänischer Storch** » fut construit à 56 exemplaires à partir de 1947. Il doit son surnom à ses remarquables capacités STOL.

Le **Jodel D 11** a une belle histoire. Edouard **JOLY** et Jean **DELEMONTÉZ** fondent en 1946 leur entreprise sous le nom de **JODEL**. L'aviation légère française est anéantie après la dernière guerre. Ils



mettent en chantier un D 9 destiné à équiper les aéroclubs. Les D10, D11 et D12, avec leurs variantes, ne seront que des extrapolations de cet appareil dont le dièdre des ailes est si caractéristique. Cet avion de bois et toile sera aussi construit en kit bien que ce mot n'existant pas, on disait alors « construction amateur »...

Le *Cessna C 120* quitta le sol par ses propres moyens en 1948. Ce quatre places, construit à



120 exemplaires, aura une nombreuse descendance mais ce n'est qu'en 1957 que le célèbre C150 (C152 dans sa version sous licence française) fera son premier vol avant la plus phénoménale des carrières commerciale : 24 000 appareils vendus ! Le C172, quatre places sera lancé en 1955. Un Cessna 175 plus puissant sera construit à plus de 2 100 exemplaires à partir de 1963.



Le *Boelkow 207*. L'aéroclub de Mulhouse est attaché à cette société car notre Président a toujours été un incondionnel de la marque. Sans doute est-il tombé dans la marmite Boelkow quand il était petit ! L'histoire de notre petit Boelkow Junior, Bö 208, a été racontée dans le Bulletin du Club n° 35. Le BO 207 a été conçu par l'ingénieur Klemm en 1955. Cet avion quatre places était assez révolutionnaire avec un moteur de 180 CV et une large verrière. Dénommé initialement KL 107, il devint Bö 207. L'HB UXL porte le numéro de série 208. C'est une machine de voyage très prisée qui a connu les quatre coins de l'Europe. Au début des années 90, elle a fait l'objet d'une révision complète avec mise aux standards actuels.

C'est un émigré italien, Giuseppe Mario Bellanca, qui fonde sa première usine de monoplans en 1911 à Long Island qui est le père de ce chef d'œuvre, le **Bellanca Cruisair**. Les premiers appareils de la marque seront déjà des monoplans à ailes hautes avec les célèbres moteurs en étoile Whright. Le « Cruisair » - Modell 14/13 – fut mis sur le marché en 1946 et 400 exemplaires furent construits. Celui-ci est le seul survivant en Europe.

L'**Aeronca 70** est issu du L3 « Sauterelle » de l'U.S.Army et de l'U.S.Airforce produit avant guerre. Une fois rendu à la vie civile, ce clone du J3 devint le modèle 7 AC et fut construit à près de 7 000 exemplaires. La ligne est réussie pour conforter l'adage qui veut qu'*un avion qui vole bien soit avant tout un bel avion...*

**Et puis il y a les biplans qui ont fait l'histoire. Tous ne sont pas là mais peu manquent à l'appel.**

Le **De Havilland « Tiger Moth »**. Depuis son premier vol en 1931, que n'a-t-il pas fait parler de lui ? Ce fut l'avion école de la RAF et il fut exporté dans toute l'Europe et les Amériques. Il devint bientôt (après guerre) la coqueluche des aéoclubs et des pilotes remorqueurs de planeurs. Des 7 000 exemplaires construits, 500 sont encore en état de vol. Son moteur Gypsy de 150 CV lui permet une Vmax de 150 Km/h.

Le **Bücker « Jungmann »**. A l'époque où, un peu partout au monde, derrière l'image d'aviation de loisir et d'école, on plaçait le Piper Cub, en Suisse, c'était plutôt un bel oiseau jaune qu'on imaginait : le Jungmann. Le pilote maritime (on ne disait pas encore aéronavale et, c'est amusant de noter qu'aujourd'hui, en matière de réglementation JAR, la qualification



hydravion se nomme SEP Maritime...) Carl Bücker fonde son entreprise de construction aéronautique à Berlin en 1933. Dès l'année suivante, son ingénieur chef met au point et fait décoller le Bü 131 A Jungmann. Le premier Bü 131 A est inscrit sur les registres suisses en 1935 ! Cet appareil deviendra bientôt la référence des aéoclubs et sera construit

sous licence à Altenrhein. Ce biplace en tandem donnera un monoplace, le Bü 133 « Jungmeister » plus petit et mieux motorisé. Le Bü 133 sera, jusqu'en 1971 l'avion école des pilotes militaires suisses tandis que le Bü 131, celui de la Swissair jusqu'en 1975. Son moteur Hirth HM 504 A de 105 CV lui permet une Vmax de 180 Km/h.



Le **Boeing « Stearman »**. Ce PT 17 était un peu le joyau de la fête. Peut être que les propos rapportés par la presse sur l'origine mulhousienne du premier Boeing sont à l'origine d'une part de l'engouement du public ? Retrouver sur la plate forme de Habsheim un descendant du Boeing I ?



Mais, c'est surtout parce que cette superbe bête est un monument de l'histoire aéronautique mondiale ! Le Stearman est, aux Etats-Unis, ce que le Bücker Jungmann est en Suisse et en Allemagne, le Tiger Moth en Angleterre et le Stampe en France et en Belgique. Ce sont les dinosaures biplans de nos écoles de pilotage avec un passé de formation militaire, ab initio, intense avant de transiter vers une carrière civile. Les débuts de sa construction remontent à 1933 sur le terrain fameux de Wichita. Initialement nommé Modell 75, il sera décliné en plusieurs versions : PT 13, N2S – 5, PT 17 ou PT 18. Aujourd'hui, ce sont des « avions à tout faire », forts prisés des meetings. Son moteur Continental R 670 – 5 de 220 CV lui permet une Vmax de 220 Km/h. Sa silhouette de vol élégante et ses excellentes caractéristiques de vol lui vaudront d'être construits à plus de 6 000 exemplaires.



Et puis, il y a aussi une famille complète de Piper PA 28 Cherokee avec un PA 28 140, un 150, un 160 et un 180 ; un Beachcraft Bonanza à la dérive papillon si spécifique ; des J 3 comme s'il en pleuvait, un superbe Saratoga SP et plein d'autres merveilles...



L'une des premières tâches est de placer les appareils pour donner à nos parkings avions des airs des aérodromes des années 70.

Le temps est beau et chaud. Les pompes à bière débitent tout ce qu'elles peuvent. Les volutes bleutées, libérées par des rangées serrées de merguez martyrisées, s'élèvent dans l'air stable puis sont aspirées vers le plafond du hangar où elles se dissipent heureusement dans les



nombreux interstices. Imperturbable, le « douanier » étale sa pâte à crêpe sur sa plaque de cuisson et se demande quand il pourra souffler un peu. Les bidons de matière première qu'il a réalisés comme un professionnel qu'il est, se vident bien plus vite qu'il ne l'avait prévu. La porte du camion frigo s'ouvre puis se ferme pour laisser passer fûts de bière et boissons diverses. On

regrette d'avoir, pour la première fois, fait l'impasse sur les glaces...

La journée s'avance puis touche à sa fin...



Ma fille me présente une de ses copines photographe qui aimerait bien – mais ne le dit pas – faire des images sans premiers plans et des gros plans des fabuleuses machines qui s’alignent derrière les barrières. Je les emmène, elles sont fascinées. Serge me prête deux gilets pour des raisons de sécurité ! Le soleil descend et la lumière est superbe. Le Yak 11 manœuvre. Les 570 CV de son moteur en étoile Shvetsov ASh – 21 lui permettent tous les déplacements possibles dans l’espace qui lui a été attribué.

La queue devant le « gate » baptêmes de l’air s’est dissoute dans l’après midi finissant. J’emmène mes deux filles pour le vol du soir. Celui que nous aimons tous particulièrement lorsque l’air est calme et la lumière diffuse.

- Jean Jacques, c’est René, on fait un petit vol en patrouille ?
- Oh, oui ! Ce n’est pas de refus. On se retrouve Est de Peugeot ?

Il est 20 heures. Les contrôleurs ont quitté leur tour. Le trafic redevient sage. Les ombres s’allongent, le troupeau de charolaises au dessus de Habsheim quitte les zones ombragées pour aller paître dans la lumière d’une fin d’après midi qui fait penser à un

soir d’été de Brel.



▪ UC, de RO, je suis derrière toi. On descend à 1 500 pieds QNH, 90 Kt pour un passage sur l'axe du taxiway ?

▪ UC, ROGER, puis un virage à 10° à gauche au top ?

René s'est positionné sous mon aile droite et ma passagère photographie mitraille. (Il faudra que je lui demande une copie) L'air est bien stable. La manche pendouille. Les deux oiseaux gracieux (chez Grumman, les avions portent tous des noms de félins mais difficile de parler des qualités de vol d'un Tigre ou d'un Guépard...) volent à 10 mètres l'un de l'autre, comme si c'était facile.

▪ Top, 10 ° à gauche

Avec élégance, l'UC va chercher le début de vent arrière 02 tandis que René intègre au milieu puis se pose comme seul un chat sait le faire. Le guépard est l'animal le plus rapide du monde (120 Km/h) mais le notre est plus paisible – l'âge sans doute – et pour l'heure il s'agit surtout de réduire les tours et de préparer la machine...On devrait être prêt pour la présentation de demain ! Remplir les papiers, faire le plein pour être opérationnel dès le lever du jour et – se préparer pour la soirée de gala de ce soir !

Devant le club, toute la population aérophile et ses nombreux amis, bavardent, un verre de crémant à la main. Tout le monde est joyeux comme après une aventure réussie. Tout se présente bien pour demain alors l'appréhension devant l'inconnu et la pression accumulée depuis des mois s'estompent subitement. Ce soir, c'est la fête des amis. Et, comme ils viennent de partout, on parle allemand, suisse, anglais, français et même alsacien...Notre grand hangar est vide de tout appareil. Au sol, des dizaines de mètres de tables avec nappes, belles assiettes de faïence blonde et couverts d'aciers, reçoivent des convives joyeux. On fait la queue pour les boissons et tout le monde prend place dans ce grand espace drapé de blanc et de bleu.

Les présidents font des discours et s'échangent les cadeaux rituels. Quelques enfants courent entre les tables, les bras à l'horizontale et les lèvres pincées pour imiter les moteurs de leurs parents. Une escouade de jeunes, filles et garçons, promus serveurs d'un soir, apportent et servent avec classe des assiettes déjà préparées pour chacun des 250 convives.



En cuisine, c'est du délire. Jean Luc et ses acolytes se démènent comme des beaux diables pour que cette fête de l'aviation et de l'amitié soit inoubliable. Et, le comble, c'est qu'ils réussissent !!!



Les morceaux de pain épongent soigneusement les rebords d'assiette, les verres et les bouteilles se vident, le verbe se fait parfois un peu moins fluide, les cafés sont engloutis et, vers minuit, tous les convives ont regagné les lits car demain est un autre jour !

Quelques filles débarrassent. Lorsque je quitte le club vers 2 heures et demi, les quatre seaux de couverts ont été lavés, il ne reste plus que 250 grandes assiettes, une cinquantaine de plats et une batterie de cuisine digne d'un grand hôtel. Ce sera pour demain. Je ferme la porte du club et quitte John, debout depuis 36 heures...

