

Échos des Hauts-Plateaux [HP083]

En l'air avec *Tante Ju*



Échos des Hauts-Plateaux [HP083]

En l'air avec *Tante Ju*

Al Nath

Là en bas, filant allègrement vers le Sud sur l'autoroute A5, la puissante voiture nous gagne du terrain. Le trafic est peu dense. Le conducteur a lâché les chevaux sur une ligne droite dégagée. Un peu plus loin, en pleine vitesse sur la voie ferrée parallèle, un ICE la rattrape à son tour.

De nos quelques centaines de mètres d'altitude, nous suivons cela dans le bourdonnement des trois moteurs d'un vénérable appareil. Ils nous tirent à ce qui est, en comparaison, une allure bien pépère.

Nous venons de décoller du Baden Airpark, l'aéroport de Karlsruhe/Baden-Baden. Nous allons pousser jusqu'au-delà de Strasbourg en remontant le Rhin, puis nous reviendrons à notre base de départ après un crochet en limite des contreforts de la Forêt Noire.

Le ciel est impeccablement bleu, les images sont nettes. Un vrai régal pour un ancien gamin des Hauts-Plateaux qui bâillait aux coucous légers frôlant les toits de son village¹. Nous sommes à bord de la *Tante Ju* D-AQUI, le Junkers 52 maintenu en état de vol par un groupe de passionnés de la Lufthansa.

L'appareil dans lequel je suis avec une quinzaine d'autres passagers avait attiré mon attention un dimanche matin alors que je faisais une halte à Gotha² sur le chemin de Dresde. Son vol était lent, majestueux. Son profil unique permettait de l'identifier aisément.

Quelques recherches sur le web avaient permis de trouver des vols programmés depuis un lieu pas trop éloigné de ma base. Je m'étais inscrit en croisant les doigts que la météo soit favorable.

Elle fut splendide le jour venu.



¹ Cf. "Des Hauts-Plateaux à l'ère spatiale", **HP001** (janvier 2015) en <http://www.hautsplateaux.org/hp001_201501.pdf>.

² Cf. "Gotha", **HP022** (octobre 2016) en <http://www.hautsplateaux.org/hp022_201610.pdf>.



*L'aéroport de Karlsruhe/Baden-Baden – en abrégé FKB pour l'IATA ou encore EDSB pour l'ICAO³ – est situé dans le Baden Airpark, à 40 km au Sud de Karlsruhe, 12 km à l'Ouest de Baden-Baden et à 25 km au Nord de Strasbourg. Dans cette approche depuis le Sud, on aperçoit le Rhin dans le coin supérieur gauche.
[Domaine public]*

Une fois passé, comme pour un vol normal, le contrôle de sécurité, la surprise fut de ne pas apercevoir l'avion sur le tarmac ... jusqu'à ce qu'il y apparaisse tiré par la queue par un petit break Golf. Amusant. C'est vrai que cette machine ne fait que 6,5 tonnes à vide.

Et comme pour un vol normal, le bref trajet depuis le terminal jusqu'à l'appareil fut fait en bus. Court briefing en allemand par l'un des deux pilotes. Montant le premier à bord, je me suis assis au hublot tribord de la dernière rangée, bien dégagé des larges ailes.

Cette position dont personne ne semble vouloir est pourtant idéale pour des vues plongeantes vers le sol et pour prendre des photos à grand champ.

³ L'International Air Transport Association attribue un code de trois lettres aux aéroports de par le monde, ainsi qu'à certaines gares et aires métropolitaines. Ces codes apparaissent notamment sur les étiquettes de bagages. Quant à l'International Civil Aviation Organization, son code est fait de quatre lettres. Il est aussi attribué aussi aux aéroports, ainsi qu'à des stations météorologiques et à des centres de contrôle aérien.

Le décollage fut très court, une des qualités de cet appareil capable de s'envoler depuis des pistes rudimentaires. Une fois la queue levée, la sustentation s'opéra et le spectacle commença dans des rafales de clic-clacs photographiques.

Mon voisin est un pilote autrichien travaillant pour une compagnie balte. Il a pu profiter de l'improbable no-show d'un passager. Il vole souvent avec de gros appareils vers le Baden Airpark. Là, il n'est pas en service et il jouit du voyage tout autant que les autres passagers.

J'identifie les écluses sur le Rhin, les villages tout autour. Plus loin, les faubourgs de Strasbourg et son port fluvial se précisent. La vitesse lente de l'avion permet de les détailler à l'aise.

On imagine quel émerveillement ce devait être, il y a quelques décennies, pour des passagers fortunés – au sens propre comme au figuré – de découvrir depuis les airs cette belle région du Rhin Supérieur, Strasbourg sur sa rive gauche et, au-delà, les Vosges, Baden-Baden sur la rive droite au pied de la Forêt Noire⁴.



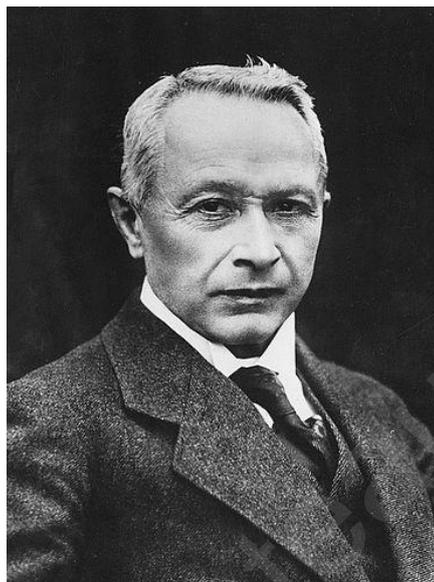
Dès 1915, l'ingénieur Hugo Junkers fut le pionnier des avions entièrement métalliques. Le Junkers F13 fut, en 1919, le premier avion métallique emportant des passagers. Quant au *Bremen*, un modèle W33, il réalisa la première traversée sans escale de l'Atlantique dans le sens Est-Ouest.

Mais Junkers avait d'autres facettes. Il développa divers moteurs et prit des brevets en métallurgie et en thermodynamique, notamment pour un calorimètre qu'il présenta lui-même en 1917 à la *World Columbian Exposition* de Chicago⁵, y obtenant la médaille d'or.

Il fonda en 1895 sa propre entreprise pour exploiter ses inventions tout en enseignant à Aachen (Aix-la-Chapelle) de 1897 à 1912. À cinquante ans, il se lança avec Hans Reissner (1874-1967) dans l'activité aéronautique à Aachen-Brand, les ailes de ses appareils étant fabriquées à Dessau. Aussi mécène, il favorisa le mouvement Bauhaus.

⁴ Cf. "Phénix impérial", *Le Ciel* 73 (2011) 256-258 ou en <<http://www.potinsduranie.org/leciel1109.pdf>>.

⁵ Cf. "L'oiseau du lac", *HP079* (juillet 2021) en <http://www.hautsplateaux.org/hp079_202107.pdf>.



L'ingénieur Hugo Junkers (1859-1935), ici en 1920. [Domaine public]

Réticent au réarmement de l'Allemagne nazie, il vit tous ses brevets et ses entreprises nationalisés en 1933. Lui-même fut placé, dès 1934, en arrêt à son domicile où il décéda l'année suivante.

À cette époque, Junkers était le fabricant d'avions le plus important de la planète.



L'avion qui nous intéresse ici, le Ju 52/3m, est devenu une légende aérienne. Il est le sujet d'une abondante littérature⁶. Il ne le céda – et encore pas sur tous les points – qu'au DC-3 mis en service quelques années plus tard⁷.

L'idée derrière le développement du Ju 52 était initialement d'avoir (dans l'optique du marché du fret qui se développait fortement) une espèce de camion volant qui pouvait opérer depuis des pistes assez courtes et rudimentaires, étant par ailleurs un appareil de construction simple et robuste, exploité à peu de frais.

⁶ Voir notamment l'excellent ouvrage de Jan Forsgren: "The Junkers 52 Story", Foothill Media Ltd (2016) 256 pp. (ISBN 978-1-78155-515-6)

⁷ Le Douglas DC-3 (C-47 en version militaire) vola pour la première fois en 1935 et bénéficia des progrès fulgurants de l'aéronautique en ces années. Il pouvait embarquer 32 passagers (contre 16 au Ju 52) ou 28 soldats tout équipés. Sa vitesse de pointe était de 360 km/h (contre 265) avec un rayon d'action nettement plus grand: environ 2600 km (contre 1000). Le DC-3 nécessitait une piste plus longue pour décoller et avait un train repliable, alors qu'il était fixe et plus robuste sur le Ju 52.

L'étude du Ju 52 débuta en 1929 sous la direction de l'ingénieur Ernst Zindel (1897-1978), avec un premier vol (monomoteur) en septembre 1930 et une certification en février 1931. Les tests sur une version hydravion commencèrent dès juillet 1931. La version trimoteur (3m) vola pour la première fois en avril 1932.

Alors qu'il avait été conçu comme un avion cargo, les compagnies aériennes utilisèrent le Ju 52 surtout pour le transport de passagers avec, naturellement, la Lufthansa en tête de liste. Plus de 200 appareils volèrent sous ses couleurs dans le monde entier avec trois tonnes de fret ou 16 passagers confortablement installés dans une cabine fermée et chauffée. L'avion, parfois équipé de flotteurs ou de skis, acquit tout de suite une réputation de fiabilité et de robustesse.

Il sort du cadre de cette note de détailler les opérateurs (notamment Sud-Américains) de l'appareil et des premières établies par ceux-ci. Pour ce qui est de la Lufthansa, son millionième passager vola sur un Ju 52 le 28 septembre 1934. En 1935, 51 Ju 52/3m volaient pour la compagnie, le nombre passant à 59 l'année suivante (sur 144 appareils), couvrant 85% du trafic régulier.

Pour les familiers des vols en Amérique du Sud, disons encore que le premier vol Lufthansa entre Buenos Aires et Rio de Janeiro fut couvert par un Ju 52/3m le 13 septembre 1937.

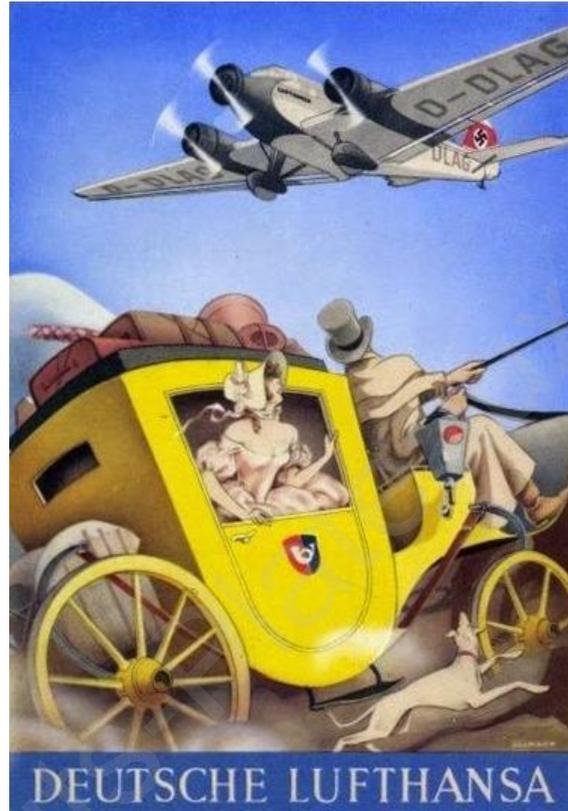
À l'aube de la Seconde Guerre Mondiale, 80 Ju 52 volaient pour la Lufthansa sur une flotte de 145 appareils. Mais le conflit porta un coup d'arrêt à l'activité de la compagnie, la plupart des appareils étant réquisitionnés à des fins militaires. Quelque 200 équipages de la Lufthansa perdirent leur vie au cours de cette guerre.



L'appareil dans lequel nous sommes, immatriculé D-AQUI⁸, a une histoire mouvementée.

C'est l'un des trois derniers Ju 52/3m en état de vol construits à Dessau avant la fin de la Seconde Guerre Mondiale. Les autres appareils similaires volant encore aujourd'hui furent construits après le conflit par la firme espagnole CASA (le CASA 352) et la française Ateliers Aéronautiques de Colombes (le AAC.1 Toucan).

⁸ Aqui = ici, en espagnol.



*Poster de la Lufthansa (1936?) vantant les voyages en Ju 52 par rapport aux moyens de déplacement traditionnels. On remarquera l'emblème nazi sur l'empennage de l'avion. L'immatriculation D-DLAG semble n'avoir jamais existé sur un Ju 52.
[Domaine public]*



*Le Ju 52/3m D-AQUI⁹ fut fabriqué à Dessau et vola pour la première fois le 2 avril 1936. Il fut livré à la Lufthansa après avoir été équipé de flotteurs à Travemünde et baptisé Fritz Simon du nom d'un pilote de la compagnie tué en 1931 dans l'écrasement de son appareil.
[Domaine public]*

⁹ Numéro de fabrication 5489.



Ces quelques vues montrent l'avion sous différents angles lors de son exploitation par la Deutsche Lufthansa Berlin-Stiftung qui le bichonne depuis 1986. L'empennage porte le logo de la compagnie allemande.

[Court. DLBS]

Après quelques mois, l'avion fut cédé à la compagnie norvégienne DNL (Det Norske Luftfartselskap) où il reçut l'immatriculation LN-DAH et le surnom *Falken*. Après l'invasion de la Norvège, l'appareil fut saisi et rendu à la Lufthansa où il reprit son immatriculation D-AQUI avec cette fois le nom de *Kurt Wintgens*¹⁰. Mais il resta en Norvège, assurant notamment la liaison Trondheim-Kirkenes.

À la fin de la guerre, l'appareil fut saisi par les forces britanniques. Il dut subir différentes réparations avant d'être rendu à la DNL. Il vola alors sous l'immatriculation LN-KAF et le surnom *Askeladden* jusqu'en 1955/56. Il fut ensuite mis hors service par la SAS créée en août 1948 de la fusion des trois compagnies scandinaves DNL, DDL (Danemark) et AB Aerotransport (Suède).

En juillet 1957, l'ex D-AQUI entama – cette fois en pièces détachées – un long voyage maritime vers l'Équateur. Il y fut utilisé par les Transportes Aéreos Orientales (TAO) de 1957 à 1962 sous l'immatriculation HC-ABS et le surnom *Amazonas*. On estime que cet appareil de 26 ans avait alors effectué 8000 heures de vol.

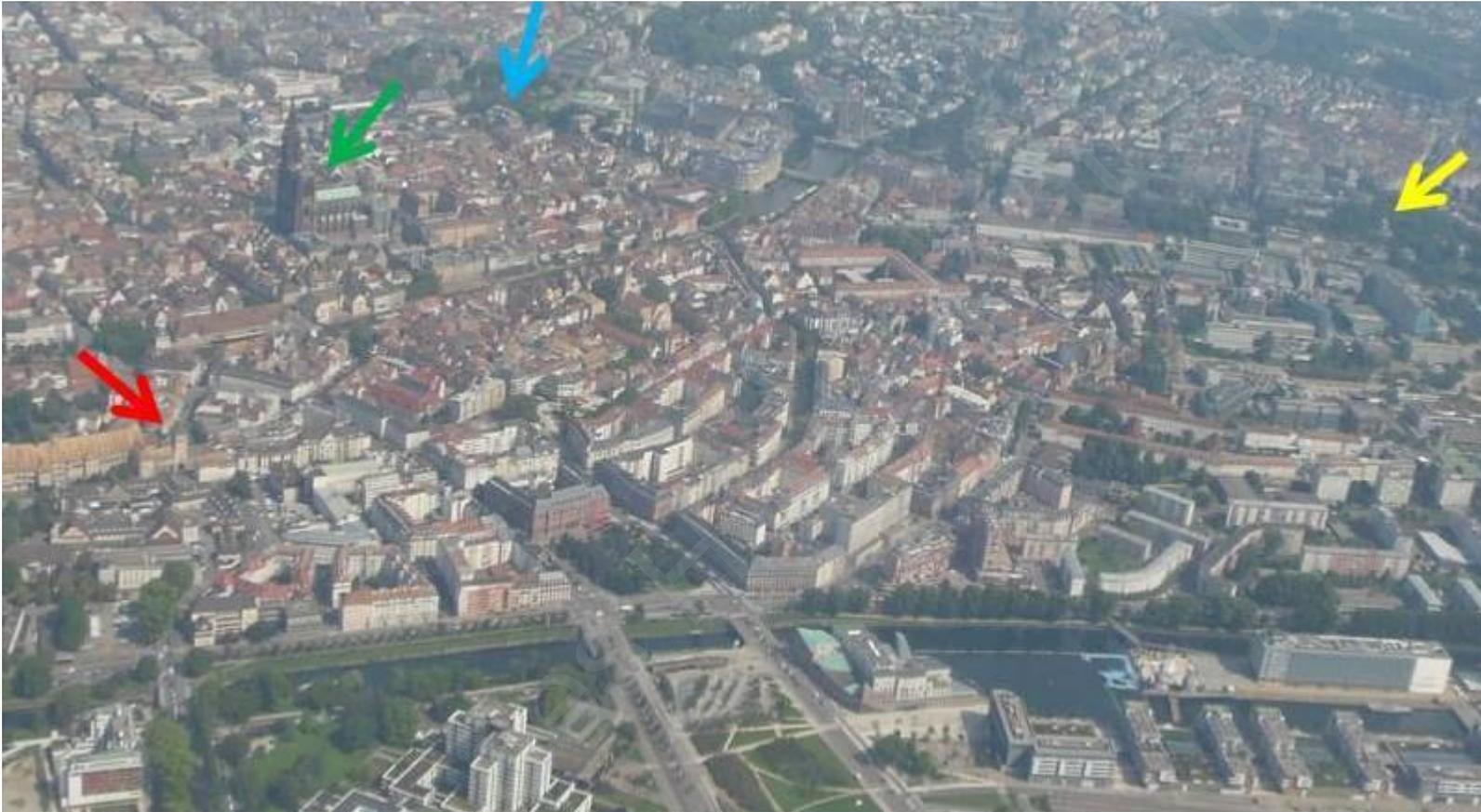
À la fin des années 1960, l'Américain Lester F. Weaver repéra l'épave à l'écart des pistes de l'aéroport de Quito. Il l'acquit en mai 1970, y bricola pendant six mois et le fit voler jusqu'aux États-Unis sous l'immatriculation N130LW.

Faute de fonds pour le retaper convenablement, Weaver céda l'appareil en 1974 à Cannon Aircraft qui le vendit peu après à l'écrivain Martin Caidin (1927-1997). Aussi pilote, celui-ci restaura l'appareil de fond en comble, changeant notamment les moteurs, faute de pièces détachées pour conserver les originaux.

Finalement prêt à voler de nouveau à la fin de 1976, l'appareil reçut encore une nouvelle immatriculation: N52JU. Caidin baptisa son bijou *Iron Annie* et le présenta à de nombreux meetings aériens aux États-Unis pendant une huitaine d'années.

Enfin, en 1984, l'appareil fut repéré par des pilotes de la Lufthansa qui convinquirent leur direction de ramener l'avion en Allemagne pour le soixantième anniversaire de la compagnie. Le vol de convoyage dura seize jours, avec des escales au Groenland et en Islande.

¹⁰ Cet as de l'aviation allemande de la Première Guerre Mondiale fut tué en combat aérien (1896-1916).



*Vue de Strasbourg depuis les airs, en l'occurrence lors du survol par le Junkers 52 D-AQUI:
de gauche à droite (flèche rouge) la Porte de l'Hôpital, (flèche verte) la cathédrale, (flèche bleue) la Place de la République
et (flèche jaune) la Grande Coupole de l'Observatoire sur le campus universitaire de l'Esplanade.*

[© Auteur]



Progrès de l'aéronautique en quelques décennies: le Junkers 52 suit un Airbus 380 de la Lufthansa.



"Welcome on board" ... en version germanique pour la grimpe à l'intérieur du Junkers 52. Ci-dessous, l'intérieur photographié par l'hôtesse avec l'appareil de l'auteur. [© Auteur, toutes les illustrations de cette page]



Le complexe du barrage-écluse-centrale électrique d'Iffezheim sur le Rhin à hauteur de Baden-Baden. En bas à droite, la route allemande B500 conduit en France (en haut à gauche) et devient la D4. Le Rhin coule de la gauche vers la droite.



Ponts: longtemps le seul lien routier entre Strasbourg (à droite de la photo) et Kehl (sous l'aile), le Pont de l'Europe s'est vu renforcé en 2002 par le Pont Pfimlin (au loin dans la brume) permettant de contourner les agglomérations. La Passerelle Mimram (2004) pour piétons et cyclistes est au centre de l'image. Non visible sur cette photo de 2014, un pont pour tramways assurant la liaison transfrontalière (2016) et doublant le pont ferroviaire (en bas à droite). Le Rhin coule du haut de l'image vers le bas.

À partir de 1986, ayant subi une restauration complète, l'appareil effectua en été des circuits ci et là pour les passionnés, comme celui au bord duquel je me trouve, volant pour le compte de la *Deutsche Lufthansa Berlin-Stiftung* (DLBS).

Si on a laissé l'immatriculation originale de l'avion D-AQUI peinte en gros caractères sur le fuselage, son officielle est maintenant D-CDLH où DLH symbolise *Deutsche Lufthansa*, le C initial venant de la catégorie actuelle de l'avion, entre 5,7 et 14 tonnes¹¹ au décollage. En 2016, on estimait qu'il avait environ 21.000 heures de vol à son compte.



L'appareil a maintenant fait demi-tour au Sud de Strasbourg. Il est redescendu le Rhin de façon à permettre aux passagers du bâbord de récolter quelques vues de la ville. L'hôtesse s'est prêtée aux photos pour ou avec les passagers après avoir distribué quelques cartes postales et une épinglette souvenir de l'appareil.

Petit à petit, nous perdons de l'altitude, volant maintenant plus bas que la crête de la Forêt Noire. Les embouchures des petites vallées défilent, les toits des villages pittoresques se rapprochent, tout comme, là-bas au loin au travers des vitres du cockpit, la piste du Baden Airpark.

Très court atterrissage et tout en douceur. Félicitations et remerciements chaleureux à l'équipage. Quelques dernières photos de l'appareil sur le tarmac. Une beauté.



Postface:

En août 2018, à plus de 80 ans, ce *Tante Ju* est mis temporairement au repos vu la nécessité d'une révision totale et coûteuse à laquelle s'ajoute la difficulté de trouver des pièces de rechange.

En avril 2019 tombe la douloureuse décision de mettre définitivement l'appareil à l'arrêt.

Après un séjour dans des hangars à Hambourg et à Brême, il est transporté en septembre 2020 à l'aéroport de Paderborn-Lippstadt, puis exposé au Technikmuseum Speyer.



Outre l'ombre de l'avion au sol, cette photo, prise par le hublot tribord de la dernière rangée de sièges, montre une des caractéristiques du Junkers 52: la petite "Hilfsflügel" ou aile auxiliaire jouant le rôle d'aileron. Elle est aussi perceptible sur l'image ci-dessous, en profil sous les ailes principales.

[© Auteur]



Le Ju 52/3m D-AQUI sous l'auvent de l'aéroport de Berlin-Tempelhof.

[Court. DLBS]

Son surnom final, attribué par la DLBS, fut *Berlin-Tempelhof*, le célèbre aéroport de Berlin ouvert le 8 octobre 1923 et fermé définitivement le 30 octobre 2008. D-AQUI fut d'ailleurs le dernier appareil qui décolla ce jour-là de l'aéroport. ☺☺

¹¹Le A initial du code est aujourd'hui réservé aux avions de plus de 20 tonnes au décollage.



Fin de vie: le Ju 52/3m D-AQUI suspendu au toit d'une des halles du musée technique de Speyer. [© Auteur]