



Vue sur le quartier des Coteaux, à Mulhouse, depuis le Piper J-3 Cub de Jacques Haertig. Photo L'Alsace/Marine Ernout

Aux manettes

Une fois dans l'habitacle, Jacques Haertig met en garde : « Les Piper sont comme des brouettes, difficiles à diriger, moins stables que les avions modernes. » Au décollage, il actionne une manivelle pour compenser la dérive due aux vents. Une fois dans les airs, « l'avion finit par voler tout seul, comme à vélo, je peux lâcher le guidon », affirme le plus sérieusement du monde le pilote. À l'atterrissage, il corrige la trajectoire, à l'aide de la roulette de queue, située à l'arrière. « Le Piper a tendance à rebondir et basculer vers l'avant », détaille Jacques.



Jacques Haertig ouvre le capot de son Piper J-3 Cub. « Le moteur ressemble à celui d'une 2 CV. Il tourne jusqu'à 2000 tours par minute », explique l'aviateur, ancien chercheur en aérodynamique. Photo L'Alsace/D. Sz.

VINTAGE TOUR 2018

Vol en coucou au-dessus de Mulhouse

Cet été, on vous embarque pour des virées en véhicules anciens, rétro, « vintage », « roots »... sur les routes (ou dans le ciel) de l'agglomération mulhousienne. Cette semaine, on survole Mulhouse, avec Jacques Haertig, aux commandes de son Piper J-3 Cub de 1957.

« Moteur OK, pression de l'huile et température au vert, réservoirs d'essence pleins, ceintures attachées, portes verrouillées. » Sur la piste de l'aérodrome de Mulhouse-Habsheim, Jacques Haertig, membre de l'aéro-club du Haut-Rhin, procède aux dernières vérifications avant de décoller à bord de son Piper J-3 Cub, fabriqué en 1957 aux États-Unis. La carlingue jaune, avec l'émblématique orson dessinée à l'arrière (en anglais "bear cub" signifie ourson), rutille au soleil.

« On vole en tandem »

Casque sur les oreilles, regard rivé sur l'horizon, l'aviateur lance le moteur à 2000 tours par minute. « Il fait un sacré boucan, 65 chevaux sous le capot », plaisante le sexagénaire aux commandes.

Dernier coup d'œil au tableau de bord, Jacques tire sur la manette des gaz, et c'est parti. L'avion s'élance dans les airs. Brinquabagé par les vents, le Piper finit par se stabiliser au-dessus des champs, entre Eschentzwiller et Zimmerheim. Au loin, le canal du Rhône au Rhin profile sa ligne étirée vers Zillisheim et l'imposante bâtisse du collège épiscopal.

Dans l'étroit cockpit biplace, Jacques Haertig, 1500 heures de pilotage à son actif, dirige l'avion à

l'aide d'un manche. À l'intérieur de la structure en tubes, recouverte de toile, il freine avec son pied gauche et accélère avec le droit. Rustique ! Derrière lui, le copilote dispose d'un manche et de pédales identiques. « On vole en tandem, il faut être synchro », s'amuse l'ancien chercheur en aérodynamique et acoustique, qui a commencé à voler en 1984. « L'aviation, c'est familial », raconte le scientifique, dont le père était instructeur dans l'armée de l'air. « Il a fini par détester les avions, reconnaît Jacques. À cette période, ils n'étaient pas fiables, à chaque mission, un moteur prenait feu. »

Instruments d'époque

Le retraité est intrigué sur son cher Piper, F-GJSG de son petit nom. « F pour Fox, J pour Juliette, S pour Sierra et G pour Golf », détaille-t-il dans un grand sourire. L'aéro-club du Haut-Rhin a acheté le coucou il y a quatorze ans en Suisse. « À part la radio et le transpondeur, les instruments sont d'origine. C'est antique ! Mais il y a des visites de contrôle toutes les 50 heures », assure le mordu d'aviation.

Le Piper Cub prend de l'altitude pour atteindre 1500 pieds (600 mètres). Jacques entre dans l'espace aérien de l'aéroport international de Bâle-Mulhouse. « Grâce au transpondeur, la tour



Aux commandes de son Piper J-3 Cub, fabriqué en 1957 aux États-Unis, Jacques Haertig décolle de l'aérodrome de Mulhouse-Habsheim. Le passionné d'aviation fait partie de l'aéro-club du Haut-Rhin depuis ses débuts dans les airs, en 1984. Photo L'Alsace/Darek Szuster

de contrôle m'identifie, explique le Ludovicien. Par contre, je n'ai pas le droit de monter plus haut, sinon, nous rencontrerions des Airbus. »

Direction le Cap nord

Le zinc accélère jusqu'à 160 km/h. Les vitres vibrent, des nuages nous aspirent. « Il ne faut pas s'inquiéter. L'avion, c'est comme en voiture, quand on est sur une

mauvaise route, ça cahote mais ça s'arrête vite », philosophe Jacques qui survole le quartier des Coteaux. Le port rhénan de Mulhouse apparaît en toile de fond. Jacques et les Piper, c'est une grande histoire d'amour. En 1988, le pilote a dompté les courants d'air froid jusqu'au Cap nord, aux commandes d'un Piper Dakota fabriqué en 1981. Un joujou qui frôle les 250 km/h en vitesse de croisière. Une étape

allemande à Hambourg, une halte suédoise à Stockholm et une escale finlandaise à Ivalo, avant d'atteindre les confins arctiques de l'Europe le troisième jour. « C'était l'aventure. À l'époque, l'URSS existait encore. Nous étions pistés par les radars soviétiques », se souvient le passionné. L'aviateur est aussi un amoureux de la montagne. Régulièrement, il embarque pour Megève et les glaciers savoyards. Grâce à des

skis fixés sur les roues du Piper, il atterrit en équilibriste sur la glace. « Cet avion peut se poser dans un mouchoir de poche. Les pistes courtes, planquées dans les Alpes, ne lui font pas peur », fanfaronne le pilote. Au-dessus de Mulhouse, il est temps de retrouver la terre ferme. Le Piper Cub plonge son nez dans l'herbe de l'aérodrome tout en douceur.

Marine ERNOULT

Cette année-là... 1937

En 1937, le premier Piper J-3 Cub sort des ateliers de fabrication américains de l'entreprise Taylor. L'avion connaît un succès commercial immédiat. Plusieurs milliers d'exemplaires sont fabriqués avant la Seconde Guerre mondiale. Pendant le conflit, l'armée américaine les utilise comme avions d'observation en Europe. Nombre d'entre eux sont présents lors du Débarquement sur les plages de Normandie en juin 1944. Le 24 août de la même année, un Piper Cub survole Paris, à très basse altitude, pour informer les résistants de l'arrivée imminente des troupes franco-américaines. Deux jours plus tard, au moment de la libéra-



L'étroit cockpit biplace du Piper J-3 Cub de 1957. Photo L'Alsace/D. Sz.

tion de Paris, un Piper Cub accompagne le défilé de la victoire sur les Champs-Élysées. Après guerre, ces coucous font la joie des aéro-clubs européens. « Les Américains en avaient laissé tel-

lement qu'ils se vendaient pour une bouchée de pain, commente Jacques Haertig. Une fois, à Fès, au Maroc, je suis tombé sur 19 Piper à l'abandon dans un hangar ! »



Le port de Mulhouse vu depuis le Piper Cub. Photo L'Alsace/M. E.

Légendes de l'aviation

Les 88 ans d'histoire de l'aéro-club du Haut-Rhin, avec ses 200 membres et ses douze avions, sont ponctués de nombreuses aventures. Juste après la Seconde Guerre mondiale, le pilote tchèque Yann Anderlle franchit le rideau de fer pour livrer un avion Sokol à Joseph Ribet, administrateur de l'aéro-club. Il atterrit sur la piste de l'aérodrome de Mulhouse-Habsheim et ne repartira pas avant des années, laissant sa famille derrière lui. Ne supportant plus la séparation, il retourne en République Tchèque dans les années 1950 et il est condamné à quinze ans de travaux forcés. En 1982, il parvient de nouveau à quitter son pays pour Mulhouse. Il sera membre d'honneur de l'aéro-club jusqu'à sa mort.

Autre moment fort, le 26 juin 1988, Julien Gresser, président de l'aéro-club, est sur les pistes de l'aérodrome de Habsheim au moment du crash de l'Airbus A320 d'Air France.

Boeing à Mulhouse

« J'ai vu l'avion arriver au-dessus de moi, puis le gros panache de fumée noire. Les passagers sortaient hagards de la forêt, se remémoraient le président. Pendant que je comptais les survivants, le concurrent Boeing m'a appelé pour connaître les détails de l'accident ! » Une autre légende lie l'aérodrome à Boeing. En 1909, le fondateur de la compagnie aéronautique aurait acheté un Aviatik à Mulhouse pour le ramener aux États-Unis.