

100 ans d'aviation  
luxembourgeoise

# Témoignage d'une vieille tige



Guy Hoffmann

Le départ officiel des festivités du centenaire de l'aviation luxembourgeoise a été donné vendredi soir 22 mai 2009 au *Tramsschapp* en présence du ministre des Transports Lucien Lux, de plusieurs députés, de bourgmestres de plusieurs communes, du président de la Fédération Aéronautique Internationale, M. Pierre Portmann, du secrétaire général de la FAI, M. Max Bishop et son épouse, d'un général représentant les Forces Aériennes Françaises, de représentants de la Direction de l'Aviation Civile et en présence, évidemment, de nombreux passionnés d'aviation représentant quasiment toutes les branches et clubs affiliés à la Fédération Aéronautique Luxembourgeoise (FAL).

Alors que sur un vaste écran défilaient des images d'un passé lointain qui collaient synchro avec le discours de M. Pierre Klein, président du comité d'organisation et coordinateur de l'ensemble des festivités qui vont s'étendre sur une année, les anciens pilotes, venus en grand nombre à la séance académique, n'ont pu cacher leur émotion se souvenant de ces années folles où l'aviation s'exerçait dans une forme de liberté à peine imaginable. Loin de nous de vouloir retracer ici l'histoire de l'Aviation luxembourgeoise, bien connue à travers de nombreuses publications mais juste se souvenir d'épisodes qui ont émaillé cette fantastique aventure qui dure depuis un siècle au cours de laquelle les pionniers luxembourgeois n'ont pas à rougir de leurs prouesses.

Le moins connu de ces pionniers luxembourgeois et pourtant le premier authentique pionnier luxembourgeois officiellement répertorié puisque dans la hiérarchie internationale des brevets il porte le numéro 51 (Brevet obtenu en 1910 à Cannes): il s'agit de Vincent Wiesenbach

né à Diekirch en 1880. Il était le frère aîné de Jacques Wiesenbach, celui-là même qui le 15 avril 1910 a réalisé le premier vol, en territoire luxembourgeois, à bord d'un appareil «Voisin» dans une prairie du «Brill» à Mondorf-les-Bains.

Dans la foulée de Vincent Wiesenbach et des autres pionniers luxembourgeois de la première heure a fleuri un superbe jardin de passionnés d'aviation jusqu'à nos jours. Les dirigeants nationaux et internationaux de l'Aviation l'ont rappelé et souligné lors de la séance académique à Luxembourg. Toutes les branches de l'aéronautique sont affiliées à la Fédération aéronautique luxembourgeoise représentant une trentaine de clubs pour quelque 2000 membres.

Parmi ces «pionniers» un carré d'irréductibles qui maintiennent, contre vents et marées, la tradition de l'avion à train classique, de préférence à aile haute, biplace en tandem. Bref une sorte d'avion de brosse dont le Piper-Cub J3 pourrait être le parfait modèle.



© Archives de l'auteur



Après avoir acheté l'épave du LX-AIL Citabria pour l'euro symbolique...

Ils sont septuagénaires, ou presque, et même octogénaires et nonagénaires quelques uns de ceux qui ont fait leurs premières armes, c'est-à-dire leur apprentissage aux commandes d'un avion passé de mode aujourd'hui comme le *Stampe* ou le *Tiger Moth*. Mais il reste encore une poignée de ces amoureux du train classique, la plupart d'entre eux ayant «chevauché» le «divin» Piper-Cub J3 ou PA 18. Les plus âgés d'entre eux ont encore eu comme moniteur Lou Hemmer, à coup sûr un élève de Lou Hemmer, à savoir Menni Kraemer ou Charles Schmit (mais aussi des instructeurs comme Jeannot Emering, André Heuertz, Charles Schmit, Jean Poeckes, Jean-Marie Schreiner, Jos Schockmel, Carol Jené). Une partie de ceux qui ont été leurs élèves cultivent jalousement la tradition de l'aviation «à Papa». La plupart sont regroupés au sein de petites entités comme le «Piper-Club», à peine une demi-douzaine de membres; le club «Old-Wings of Luxembourg», également une poignée de pilotes; à peine trois ou quatre chez les «Flépiéteren», pas plus chez «Aérolux». Ils ont en commun la passion de leurs premières amours, le *Tail wheel* du Piper-Cub et ses semblables de la famille comme les appareils de Aeronca pour ne citer que ces deux catégories.

La plupart de ces pilotes sont aussi des constructeurs ou pour le moins restaurateurs d'avions. Ils investissent des sommes importantes d'argent pour maintenir en vol ces appareils qui font le délice du public dans les grands rassemblements d'avions anciens. Parmi ces constructeurs, il en existe qui ont investi dans des avions plus modernes comme dans le *Cosy-Canard* de Jos Winandy ou le *Lancair* de Dino Quaresimin, ce dernier, accompagné de son épouse ayant même franchi l'Atlantique jusqu'à Oshkosh, dans le Wisconsin aux Etats-Unis et retour. Soit dit en passant, Oshkosh c'est le rassemblement chaque année pendant dix jours de 15000 avions et de 600000 spectateurs qui peuvent se promener librement sans barrières ni protection...

## Témoignage d'une vieille tige

... l'auteur l'a restauré de ses propres mains à son domicile à Mondorf-les-Bains



La plupart des autres pilotes au Grand-Duché qui entretiennent la saga des avions «d'antan» s'adonnent à des vols régionaux ou prennent part à des meetings dans les pays voisins.

### Ancien journaliste, pilote d'avion et président des «Vieilles Tiges»

L'auteur s'exprime: «L'envie de voler c'est un rêve d'enfance. Finalement je ne l'ai réalisé qu'en arrivant à Luxembourg fin 1964 lorsque j'ai été muté à l'édition luxembourgeoise du *Républicain Lorrain* qui m'employait. Dès les premiers jours j'ai eu l'occasion de me rendre à l'aéroport pour rédiger divers articles et ainsi j'ai eu des contacts avec des moniteurs et des dirigeants de l'Aérosport dont je suis membre depuis 44 ans. J'y ai eu un excellent accueil et de solides amitiés m'ont lié avec les anciens comme avec les jeunes pilotes, des amitiés qui perdurent et qui n'ont subi aucune ride, au contraire. J'ai eu comme moniteur attiré Menni Kraemer, figure légendaire et je crois que c'est lui qui m'a donné le virus de l'avion 'à train classique' qui était en vogue dans ces années là et plus spécialement le fameux Piper J3 de 65 CV, biplace en tandem. Pas très facile l'apprentissage dans cet appareil où le moniteur, assis à l'avant cachait la vue à l'élève assis derrière. Les instruments n'avaient qu'une importance secondaire. Il fallait avant tout apprendre à 'sentir' l'avion, maîtriser l'assiette, bref 'voler avec les fesses' selon l'expression d'usage. L'apprentissage s'étalait sur plus d'une année (une quarantaine

d'heures de vol ou un peu plus) puis c'était l'examen, par promotion d'une douzaine d'élèves. L'entraînement à la navigation se faisait seul à bord, assis à la place arrière en raison du centrage. Comme on ne devait pas sortir des frontières luxembourgeoises, le cours de la Moselle entre Schengen et Wasserbillig était un repère idéal pour ne point se perdre. Après cinq heures de navigation, l'examen pratique avec une épreuve redoutée: atterrir deux fois dans une bande de cent mètres, moteur coupé mais hélice tournante. Le commandant en chef de l'Aéroport, la direction de l'Aviation du Ministère des Transports, les représentants de la compagnie d'assurance et autres étaient présents sur la ligne des '100 mètres' pour juger des compétences du candidat au brevet. Puis ultime épreuve, un vol, seul à bord, le légendaire triangle de plusieurs centaines de kilomètres à l'étranger. Luxembourg-Karlsruhe-Egelsbach-Luxembourg. De ce temps, nous n'avions ni radio, ni instrument de navigation à l'exception d'un compas et bien sûr le GPS n'existait pas. Il est vrai qu'une navigation se préparait minutieusement sur le papier avant un départ en tenant compte de la vitesse et la direction des vents. Ca ne 'collait' parfaitement que très rarement. Ma première tentative devait échouer (un mois de novembre brumeux). La seconde tentative au mois d'avril suivant était concluante. Alors disons qu'à cette époque où on opérait essentiellement avec la montre, une règle et un rapporteur, on s'égarait quelquefois mais on ne se perdait pratiquement jamais ou très rarement. Alors c'était pour se poser sur un terrain



*L'auteur aux commandes*

inconnu et nouer de nouvelles connaissances qui finissaient généralement par une tape très amicale.»

### La promotion 1966, premier stage de perfectionnement

Tous ceux qui ont vécu le premier stage de perfectionnement à Noertrange en 1966 et les stages suivants n'oublieront jamais l'enrichissement, dans tous les domaines: atterrissages terrain court et encastré entre une forêt et un clocher d'église.

Le stage durait généralement une semaine entière. Tout le groupe (entre 20 et 25 pilotes) occupait durant la nuit les dortoirs de l'école de la Protection Civile à Schimpach. Les repas de midi et du soir se prenaient au café de l'Aérodrome à Noertrange chez Mme Scheer qui nous gâtait comme ses «grands enfants». Bref une colonie de vacances avec en prime deux vols par jour sur Piper-Cub.

Les habitants du village venaient nombreux nous rendre visite. C'était le temps où la convivialité aviation-population s'inscrivait encore en lettres majuscules.

Ces stages se sont poursuivis, sous cette forme, jusque dans les années 1970. C'est ainsi qu'un certain nombre de pilotes revenaient chaque année, pour le plaisir de retrouvailles mais également pour se refaire la main sur ce petit terrain très «pointu».

Il reste de cette époque une poignée de bons amis. Plusieurs nous ont déjà quittés pour toujours. L'espoir subsiste cependant qu'à Noertrange on retrouve une certaine sérénité. En tout état de cause les parachutistes qui occupent le terrain ne demandent pas mieux qu'une bonne entente puisse régner avec la complicité des pilotes d'avion

des divers clubs ainsi qu'avec les riverains de la plateforme aéronautique, à condition, bien sûr que chacun mette un peu d'eau dans son vin et respecte l'autre.

Reste à espérer, comme l'a souligné le président de la Fédération Aéronautique, M. Carlo Lecuit, lors de la séance académique du centenaire de l'aviation luxembourgeoise que nos autorités trouvent enfin une solution pour permettre aux écoles d'aviation d'évoluer sur un terrain hors du périmètre de la zone du Findel. A défaut d'un «Centre aéronautique» qui regrouperait toutes les disciplines, il faudrait au moins songer, dans un premier temps, à l'aménagement d'un champ d'aviation permettant aux avions sportifs et de loisir d'évoluer en

toute sécurité. Avant de regrouper le tout en un Centre aéronautique il y aurait déjà lieu d'aménager une base pour l'aviation à moteur et en faire bénéficier avant tout les diverses écoles de pilotage. L'expression de «Centre aéronautique» a toujours fait trembler les habitants des communes où était envisagée une telle implantation, d'où les échecs successifs.

Par «Centre aéronautique» les adversaires faisaient croire à un «Findel bis» à plus ou moins longue échéance.

Camille Montaigu



© Archives de l'auteur