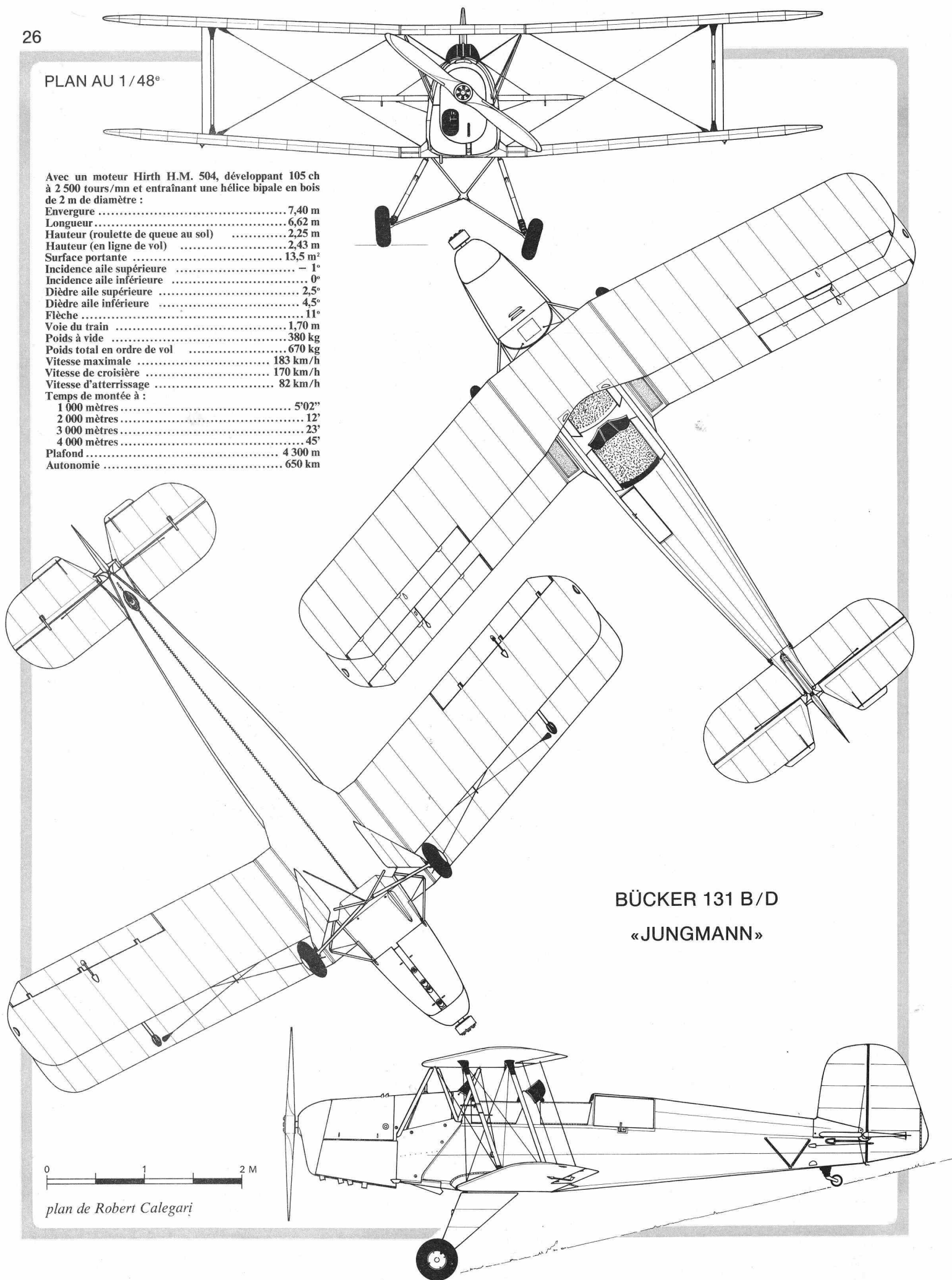


PLAN AU 1/48^e

Avec un moteur Hirth H.M. 504, développant 105 ch à 2 500 tours/mn et entraînant une hélice bipale en bois de 2 m de diamètre :

Envergure	7,40 m
Longueur	6,62 m
Hauteur (roulette de queue au sol)	2,25 m
Hauteur (en ligne de vol)	2,43 m
Surface portante	13,5 m ²
Incidence aile supérieure	- 1°
Incidence aile inférieure	0°
Dièdre aile supérieure	2,5°
Dièdre aile inférieure	4,5°
Flèche	11°
Voie du train	1,70 m
Poids à vide	380 kg
Poids total en ordre de vol	670 kg
Vitesse maximale	183 km/h
Vitesse de croisière	170 km/h
Vitesse d'atterrissage	82 km/h
Temps de montée à :	
1 000 mètres	5'02"
2 000 mètres	12'
3 000 mètres	23'
4 000 mètres	45'
Plafond	4 300 m
Autonomie	650 km



BÜCKER 131 B/D
«JUNGMANN»

0 1 2 M

plan de Robert Calegari

**pilotes
fameux
& avions
célebres**

Les merveilles m d'un drôle de promot



**Herr
Carl
Clemens
Bücker**

Pour qui fréquentait les aérodromes de l'hexagone dans les années 1950, le nom de Bücker s'identifiait à un monoplan biplace école de construction bois, le Bü 181 «Bestmann», dont plus de cent exemplaires, récupérés en Allemagne, avaient été répartis dans nos aéro-clubs. Ces appareils qui provenaient des écoles de la Luftwaffe, se ressentaient de leur mission première : former des pilotes de guerre. Ils demandaient des équipages aux tympans peu sensibles... (1).

Mais, pour le véritable fana, Bücker représente tout autre chose : deux merveilleux petits biplans aux qualités probablement toujours inégalées, le «Jungmann» et le «Jungmeister», dont les amateurs du monde entier se disputent encore les survivants, plus de quarante années après leur sortie...

(1) Certains d'entre eux auraient volé longtemps encore si, sur l'avis du Service Technique, le Bureau Véritas n'avait, le 30 octobre 1963, émis une Consigne de Navigabilité qui retirait pour le 31 décembre 1964, le Certificat de Navigabilité à une trentaine de types d'avions de construction étrangère

— dont le «Bestmann» — à structure bois de type caisson, assemblés avec des colles à base d'urée-formol. Cela en raison de l'insuffisance de résistance au vieillissement de ces colles. (Seules, les autorités aéronautiques françaises prononcèrent alors cette interdiction de vol).

machines volantes

eur (1)

par Louis Meurillon



Carl Clemens Bücker naquit le 11 février 1895 à Ehrenbreitstein, près de Coblenche. En 1912, à dix-sept ans seulement, il s'engagea dans la Marine du Kaiser, en qualité de Cadet. En Mars 1915, il fut versé dans la jeune aéronavale allemande. Deux mois plus tard, il obtenait son brevet de pilote, et était promu lieutenant. Affecté successivement aux bases de List, des Iles Helgoland, puis, en Belgique occupée, à celles de Zeebrugge et d'Ostende, il eut l'occasion d'y piloter les hydravions Friedrischafen, Sablatting et Hansa-Brandenburg. La paix revenue, le Traité de Versailles interdit à l'Allemagne vaincue de posséder une aviation militaire. C'est pourquoi Bücker quitta son pays en 1920 pour s'établir en Suède. Son expérience de pilote d'hydravions était fort précieuse à l'aviation maritime suédoise, à l'état embryonnaire, qui l'engagea aussitôt

comme pilote d'essais.

Mais Bücker nourrissait d'autres ambitions : dès 1923, il créa à Stockholm la Svenska Aeroplan A.B., dont il s'attribua la direction. Dans un premier temps, l'usine, installée à Skärsåtra, produisait sous licence, pour les besoins de la Marine suédoise, des hydravions de surveillance Heinkel He 1 et He 2, désignés en Suède S-1 et S-2. Par la suite, la S.A.A.B. construisit des appareils de sa propre conception, comme le « Pirat », puis les Svenska « Falken » d'entraînement et « Jaktfalk » de chasse, tous de formule biplane.

Pourtant, en 1932, après douze ans de séjour en Suède, Bücker décidait de céder ses parts dans la S.A.A.B., et de retourner dans son Allemagne natale. Une centaine de machines étaient sorties de l'usine de Skärsåtra. Un regroupement s'opéra alors dans l'industrie aé-

ronautique du pays. La Svenska Aeroplan A.B. fusionna avec la firme Asja, qui constituait le département « aviation » des ateliers de construction de matériel ferroviaire suédois. Comme l'on sait la S.A.A.B. existe toujours et continue de fournir ses appareils militaires à la Suède... Ce « retour au pays », Bücker le faisait avec des projets bien précis. En novembre 1933, on apprenait qu'un mois plus tôt, il avait fondé la « Bücker Flugzeugbau G.m.b.H. », avec l'appui financier de la plus importante fabrique allemande de carrosserie, la « Ambi Budd Presswerke G.m.b.H. », dans les ateliers desquels la nouvelle société fut d'abord hébergée. Carl Bücker prenait naturellement la direction de l'entreprise qui portait son nom.

Information somme toute assez banale, à cette époque, que la création d'une firme aéronautique. Aussi n'avait-elle obtenu qu'une dizaine de lignes dans la presse française spécialisée. Le seul point paraissant alors digne d'intérêt était le lieu d'implantation de l'usine : Johannisthal. Aux portes de Berlin, cette localité avait vu, vingt-deux ans plus tôt, les premiers grands succès de constructeurs du fameux « Flying Dutchman », Anthony Gérard Fokker. (En toute simplicité, les Berlinoises avaient en ce début de siècle, baptisé Johannisthal « La Mecque de l'Aviation » !).

Si elle n'obtint pas les honneurs de la « Une », la fondation de la Bücker Flugzeugbau G.m.b.H. survenait fort opportunément pour favoriser, dans la mesure de ses moyens, certains desseins de celui qui devenait, hélas, le maître de l'Allemagne. Le nationaliste Franz von Papen avait convaincu le vieux Président Paul von Hindenburg d'appeler Adolf Hitler à la Chancellerie, le 30 janvier 1933. Le Führer et son « compagnon de route » Hermann Göring entendaient bien doter très rapidement l'Allemagne de la puissante aviation que les dispositions du Diktat de Versailles lui interdisaient toujours. Dès février 1933, Göring avait été nommé Commissaire du Reich pour l'Aviation. Le 28 avril, il changeait ce titre pour celui de Ministre de l'Air. Avec un sens de la méthode typiquement germanique, le gros homme et ses services s'attaquèrent aussitôt à la réalisation du premier objectif de leur plan : la préparation d'un important potentiel de pilotes parfaitement formés. Ce fut la mission impartie au D.L.V. (Deutscher Luftsport Verband) (2).

Nombre de « Gentils Pilotes » de cette organisation « sportive » se retrouvèrent plus tard dans les rangs de la Luftwaffe.

Quant au soin de construire divers types de biplans d'entraînement de moyenne puissance — de 150 à 240 ch — il échut à Arado, Focke Wulf, Gotha et Heinkel. Plus ingrate et difficile était la tâche confiée à la firme nouvelle-née de Johannisthal, dont l'avion se contenterait d'un moteur de 80 ch.

NAISSANCE DU BU 131 « JUNGSMANN »

A vrai dire, avant même de rentrer en Allemagne, Carl Bücker, avec l'aide précieuse de Anders J. Andersson, ingénieur suédois de talent, avait presque mené à son terme l'étude d'un biplace convenant à la fois à la formation élémentaire des pilotes et à leur perfectionnement ultérieur, puisque per-

(2) Le D.L.V., sorte de Fédération Nationale Aéronautique, de fondation antérieure à l'avènement des nazis, fut sans tarder l'objet d'une « refonte générale », sous l'autorité de Bruno Loerzer, camarade de guerre de Göring. En furent exclus les indésirables au point de vue politique ou racial. Les élèves-pilotes se recrutèrent désormais dans les Jeunesses Hitleriennes. Les membres actifs du D.L.V. furent dotés d'un uniforme dessiné, dit-on, par Göring, grand amateur de ce genre de « vêtements » pour son usage personnel...



Le Bücker Bü 131A (D-EBUL) à moteur Hirth de 80 ch exposé au XIV^e salon de l'Aéronautique de Paris, au Grand Palais (16 novembre au 2 décembre 1934). Ci-dessous, le prototype Bü 131 V.1, le premier d'une lignée prestigieuse.

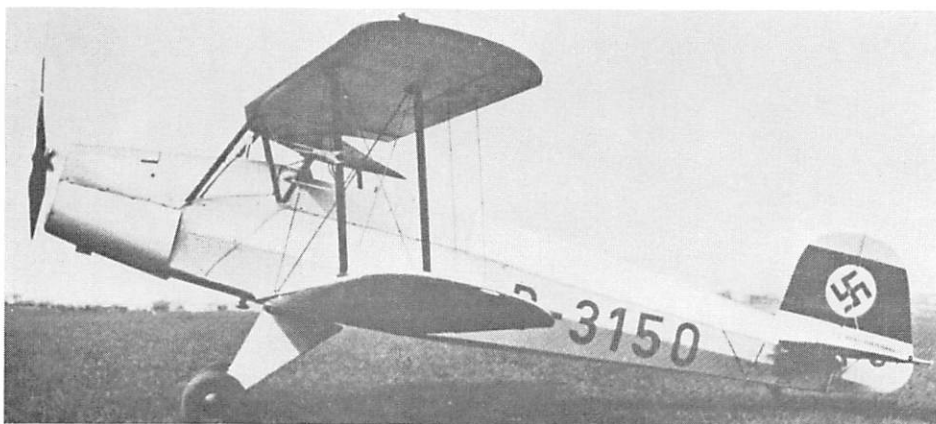
mettant les vols de haute école. Ce qui explique que la construction du prototype fut achevée dans les six mois qui suivirent la fondation de la société. Un avant-projet, de formule monoplan, avait été rapidement écarté par ses auteurs, au profit d'un appareil biplan.

L'astucieux Carl Bücker eut soin d'emmener avec lui en Allemagne Anders J. Andersson, qui était son collaborateur à la S.A.A.B. Il lui confia la direction technique de sa nouvelle entreprise ; ce dont il allait avoir toutes les raisons de se féliciter.

Le nom de «Jungmann» fut choisi par le constructeur. Les services du R.L.M. (Ministère de l'Air) lui attribuèrent le numéro de type «131» (3).

Il est à remarquer que la sortie du «Jungmann» se produisait dans une période-charnière de l'histoire de l'Allemagne, ayant eu des incidences jusque sur le système d'immatriculation et la nature des marques de nationalité des aéronefs civils germaniques. C'est ainsi que le prototype devait être l'unique Bücker doté d'une immatriculation numérique (D-3150). Ce procédé peu usité dans le monde, et datant de la République de Weimar, fut abandonné peu de temps après par le Troisième Reich qui adopta à son tour les immatriculations «lettriques» pour les appareils à moteur. La série D-EAAA/D-EZZZ fut réservée aux avions et hydravions de tourisme et d'entraînement d'un poids en charge maximal de 1 000 kilos.

Concession toute provisoire des autorités na-



zies au patriotisme du «Vieux Soldat» von Hindenburg, les bandes horizontales noire, blanche et rouge de l'emblème national subsistaient encore sur la face droite des gouvernes de direction. Mais déjà, depuis le 6 juillet 1933, était apparue à babord la sinistre svastika noire cernée de rouge. Fin 1935, elle s'étalait des deux côtés de l'empennage vertical. Un peu plus d'une année s'était écoulée depuis la disparition du Président Hindenburg, dont Hitler s'était arrogé les pouvoirs.

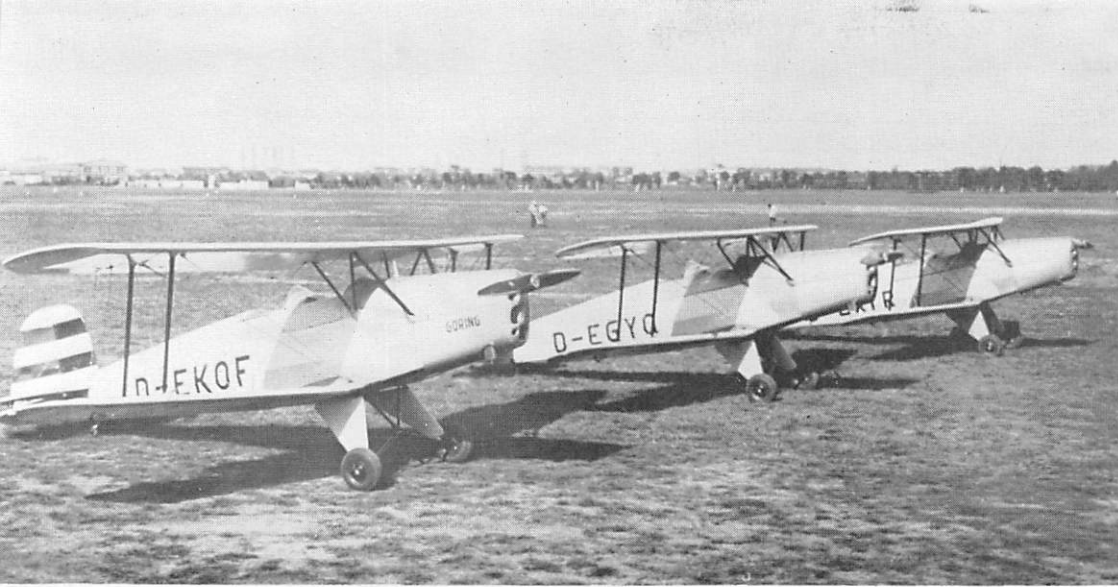
Quoi qu'il en soit, le vendredi 27 avril 1934, sur le terrain de Johannisthal, eut lieu le premier vol du «Jungmann» prototype. Il fut effectué par Joachim von Köppen, pilote du

D.V.L. Il donna entière satisfaction. Le prototype était de type Bü 131A, qui s'appliqua aux exemplaires équipés du moteur Hirth H.M. 60-R de 80 ch. Tel quel, il était parfaitement apte à remplir son rôle officiel «d'avion d'école et de sport». Le constructeur assurait «qu'il permettait d'exécuter avec facilité et élégance toutes les combinaisons et figures de haute école, comme, par exemple : looping, Immelmann, demi-looping vers l'avant, looping en vol plané, vol sur le dos, tonneau au ralenti à droite et à gauche, tonneau dans un virage à droite et à gauche, vrille, vrille sur le dos, glissade verticale sur l'aile, etc, etc.».

Il est bien évident, même si cela n'était pas

(3) Les aviateurs allemands n'avaient plus le libre choix de ce numéro. Selon leurs besoins, il leur en était attribué un, ou une brève série. Cette façon de procéder adoptée en 1933, fait qu'il n'existe de suite ininterrompue de numéros de types chez aucun constructeur. La chronologie n'était pas règle absolue. Bien que rare, le double-emploi a parfois existé pour deux projets d'avionneurs différents.

Ci-contre, trois Bü 131A vus en 1935 alors que la croix gammée épargnait encore pour peu de temps une face de l'empennage vertical. Mais sur le capot-moteur de l'appareil situé au premier plan, un nom : «Göring»... Ci-dessous, c'est parti, toute une génération de jeunes pilotes allemands va faire ses premières armes sur le joli petit Bucker.



expressément précisé que l'appareil ne devait être occupé que par le seul pilote pour l'exécution correcte de certaines de ces évolutions.

Bücker affirmait en outre que son avion ne pouvait en aucun cas se mettre en vrille involontaire ; mais que la vrille commandée s'effectuait aussi bien à droite qu'à gauche. Et que, commandes ramenées au milieu, le biplan se remettait immédiatement en position normale, même après dix tours... De ces qualités, Jean Tourkia, Ingénieur de l'École Technique d'Aéronautique et de Construction Automobile, en rendait témoignage début 1935, dans la revue «L'Aérophile». Il donnait ses impressions de passager, après le

vol acrobatique qu'il venait de faire à Orly, avec André Nicolle comme pilote (4). Ce vol s'était déroulé avec des conditions atmosphériques défavorables : plafond assez bas et vent violent.

L'ingénieur Tourkia remarquait notamment :
— la parfaite stabilité aux grands angles. A 70/75 au Badin, l'avion ne manifestait aucune tendance à l'abattée ou à la glissade.

(4) Considéré comme l'un des meilleurs éléments du 34^e Régiment d'Aviation du Bourget, André Nicolle avait quitté l'uniforme pour devenir le pilote des Avions Pierre Mauboussin, avant d'aller seconder Georges Détré chez Henri Potez. Il ne négligea pas pour autant ses activités de pilote de meetings. Il disposait pour cela du Morane 181F-AJQN et du Raab-Katzenstein «Schwalbe» F-AN CZ. André Nicolle devait mourir en 1944, victime de la Gestapo.

— la douceur et l'extrême sensibilité des commandes. Des mouvements à peine perceptibles de celles-ci suffisaient pour exécuter les figures de voltige.

— la facilité avec laquelle il sortait instantanément de la vrille, commandes ramenées au milieu. (Il confirmait là les affirmations publicitaires du constructeur).

Au cours de l'exhibition, Nicolle effectua un tour de vrille en montant. Figure d'autant plus délicate qu'elle était faite avec deux personnes à bord avec 80 ch seulement.

Le petit « jeune homme » se taille un magnifique succès à l'étranger et sert sous dix drapeaux (2)



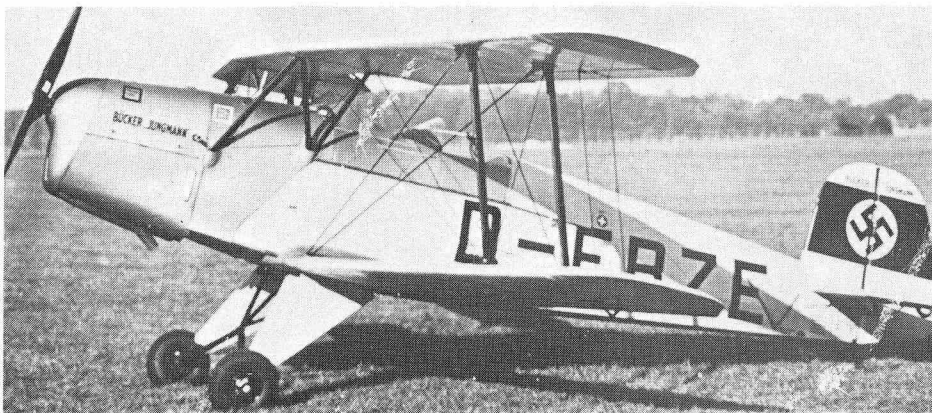
pilotes fameux & avions célèbres

par Louis Meurillon

Le looping était facile après un léger piqué à 180/200 km/h, car la faible puissance ne permettait que difficilement la boucle en biplace après un simple palier.

Jean Tourkia estimait que l'élément le plus caractéristique dans le comportement du « Jungmann » était la rapidité avec laquelle il prenait une grande accélération en piqué : après 500 mètres, il était déjà — selon lui — à 350/400 km/h en passant légèrement sur le dos. Aucune vibration n'était perceptible à cette vitesse, ni dans la ressource, bien que le moteur tournât à 1 000 tours-minute au-dessus de son régime maximal.

En conclusion, il se déclarait agréablement surpris d'avoir trouvé dans l'appareil essayé des qualités de vol acrobatique qui étaient jusqu'alors l'apanage d'avions beaucoup plus puissants.



LES DIVERSES VERSIONS

Le prototype D-3150 ayant fait preuve d'excellentes qualités de vol, le R.L.M. passa aussitôt à Bucker une première commande de Bü131A pour assurer la dotation des sections de l'association allemande des sports aériens D.V.L. Les installations de Johannisthal étaient insuffisantes pour une production intensive.

Aussi, dès la fin de 1934, de vastes usines furent édifiées à Rangsdorf, à quelques kilomètres au Sud de Berlin.

En 1936, apparaissait le Bü131B, équipé du Hirth H.M. 504 de 105 ch, nouvellement sorti des usines du motoriste de Stuttgart. Il ne différait du Bü131A que par un poids légèrement supérieur, et un fuselage raccourci de quelques centimètres pour respecter le cen-

Herr Carl Clemens Bücker

Page précédente, une équipe de six mécaniciens est nécessaire pour faire le plein de ce «Jungmann», pendant qu'un septième «homme noir» échange le réglementaire salut avec un sous-officier passant par là... Cette scène photographiée de la tour de contrôle d'un terrain de campagne allemand à la fin de l'hiver 1940 montre, outre la position de la Swastika sur l'articulation du gouvernail, la répétition du code radio sur l'extrados du plan supérieur de ce Bü 131 B entièrement gris. En dessous, le prototype Bü 131B (D-EBZE) équipé d'un quatre cylindres Hirth de 105 ch.

En bas de cette page, point fixe d'une alignée de Bücker de l'école élémentaire A1 de Görllitz fin 1943. Les élèves sont ici de futurs pilotes de chasse destinés à la défense du Reich. On remarque la peinture de camouflage remontant sur les mâts d'entreplan. Au-dessus, ce «Jungmann» appartenait au Deutscher Luftsport Verband avant la guerre.

trage. Les 25 ch supplémentaires dont il disposait lui assuraient une plus grande aisance dans la pratique de la voltige. Le prototype de cette version était immatriculé D-EBZE.

Ce modèle — plus encore que son prédécesseur — eut les faveurs de la clientèle étrangère. Il remplaça d'ailleurs le Bü131A sur les chaînes de montage de Rangsdorf pour les besoins de la Luftwaffe. Le petit biplan troqua la robe argentée soulignée de gris du D.L.V., pour une tenue gris-vert. La swastika se fit plus discrète et n'orna plus que la dérive, cependant que la croix noire prenait place sur le fuselage, entre les deux groupes de lettres de l'immatriculation militaire.

Outre ces deux versions à large diffusion, Bücker s'efforça de tenter les acheteurs non-allemands en équipant une cellule de 131B d'un moteur britannique de grande réputation, le Cirrus «Minor» de 90 ch. Mais l'appareil, le Bü131C, sorti lui aussi en 1936, resta à l'état de prototype.

Enfin, une quatrième et dernière version vit le jour en 1938 : le Bü131D, qui ne se distinguait du 131B que par quelques améliorations de détail et le montage d'un Hirth 504 A-2, légèrement plus sobre, avec ses 90 ch. Le «Jungmann» — tout comme le «Jung-

meister» — appartient à cette catégorie d'appareils pour lesquels il est impossible de déterminer le nombre d'exemplaires produits. Tenter une approche est déjà bien hasardeux. Cependant, on s'accorde généralement à estimer que les usines Bücker ont construit entre 3 000 et 4 000 «Jungmann». Pour sa part, interrogé dans les dernières années de sa vie, Carl Bücker ne s'est pas risqué à donner le moindre chiffre, de mémoire. Ses archives étaient restées dans ses ateliers de Rangsdorf, confisquées dès la fin des hostilités par les autorités soviétiques.

Notons que 1941 avait marqué la fin de la production du «Jungmann» à Rangsdorf. Le Bücker Bü181 «Bestmann» l'avait remplacé sur les chaînes de fabrication. S'il fut loin d'atteindre la popularité du Bü131, le monoplan offrait sur son devancier l'avantage d'être quelque peu polyvalent. Outre l'écologie et l'entraînement, il pouvait servir d'avion de liaison ou de remorqueur de planeur.

EXPORTATIONS ET CESSIONS DE LICENCES

De tout temps, les industriels d'outre-Rhin ont fait preuve d'un dynamisme commercial touchant à l'agressivité pour faire connaître les articles «made in Germany».

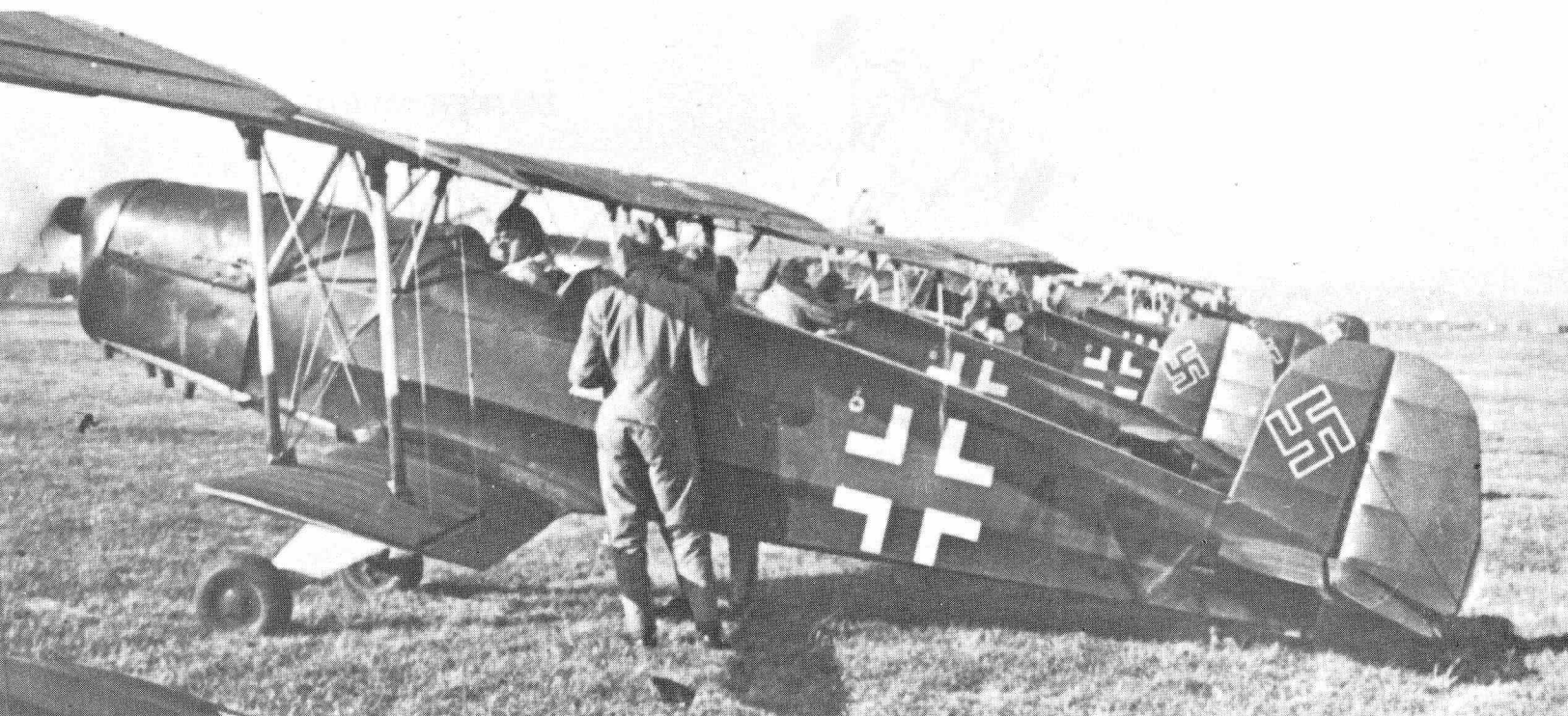
Leurs méthodes donnèrent toujours d'excellents résultats dans la lutte pour la conquête des marchés extérieurs.

Disposant avec le «Jungmann» d'une machine hors de pair, l'Allemagne ne négligea aucun effort pour en faire apprécier les qualités aux acquéreurs éventuels. A ceux de l'Europe d'abord, puis à ceux de territoires lointains. Toutes les occasions étaient systématiquement exploitées : salons aéronautiques internationaux, meetings et rallyes aériens, compétitions acrobatiques, etc. Des tournées de présentation étaient mises sur pied lorsque ces occasions manquaient.

Sept mois après la naissance du prototype, un «Jungmann», le D-EBUL comptait parmi les huit appareils exposés par la Reichsverband der Deutschen Luftfahrt Industrie au 14^e Salon de l'Aéronautique de Paris, qui se tint du 16 novembre au 2 décembre 1934. Des vols de démonstration au Bourget et à Orly appuyèrent la présentation du Grand Palais. C'est dans le cadre de ceux-ci que l'ingénieur Tourkia effectua son vol d'essai dont nous parlions plus haut.

Il ne s'agissait là que d'un début : les visiteurs des Salons de Milan en octobre 1935, de Stockholm en mai 1936, de Bruxelles en mai-juin 1937 eurent à leur tour l'occasion d'approcher un exemplaire du petit biplace. Des constructeurs titulaires de la licence de fabrication l'exhibèrent de leur côté. Ce fut le cas de Tatra en 1937, au Salon de Prague. Les résultats dépassèrent probablement les espérances du constructeur allemand. S'il n'avait pu satisfaire notre curiosité quant au nombre d'exemplaires produits, Carl Bücker nous affirmait que le Bü131 avait été exporté, ou construit sous licence, dans 23 pays au moins.

La Suisse fut le premier utilisateur étranger du «Jungmann». Dès le mois de mai 1935, la Section Zurichoise de l'Aéro-Club de Suisse avait pris livraison du Bü131A immatriculé HB-EKA. Avec le numéro de série 27, c'était l'un des premiers exemplaires sortis des chaînes de Rangsdorf. Il faisait partie d'un lot



Ce «Jungmann» appartenant à l'école élémentaire A/B 11 de Schönwalde ne porte pas encore de camouflage, ce qui situe cette photo avant 1943, lorsque les avions-école allemands ne risquaient pas encore de faire de mauvaises rencontres. Le numéro de l'école est reporté dans un rectangle blanc sur la jambe de train.



Ci-dessous, ce Bf 131 entièrement gris de l'A/B 23 va décoller de Kaufbeuren pendant l'été 1942. Ce GD + HX a conservé le liseré noir autour des croix de fuselage, ce qui permet d'évaluer la date de sa sortie d'usine avant 1942.



d'une dizaine d'appareils commandés pour évaluation à la fois par l'Aéro-Club de Suisse et par les Troupes d'Aviation Suisses. Ces essais furent satisfaisants, puisqu'en 1936, le «Jungmann» devenait l'avion-école de base et de perfectionnement helvétique standard. La version 131B avait été choisie.

La licence de fabrication fut accordée à la Société A.G. für Dornier Flugzeuge ou «Do-flug» (1), fondée en 1926 par Claude Dornier, et implantée à Altenrhein, sur la rive suisse du Lac de Constance, de façon à échapper aux restrictions imposées à l'Allemagne en matière de constructions aéronautiques.

La production y débuta en 1936, pour se poursuivre jusqu'en 1944. La désignation du «Jungmann» de fabrication helvétique fut Do/Bü131B. Le nombre d'appareils construits se situe aux environs de 90.

Six des biplaces reçus d'Allemagne revinrent aux Troupes d'Aviation Suisses (numérotés de A-1 à A-6). Les usines Dornier d'Altenrhein leur en livrèrent 78 (n° de A-7 à A-84). En outre, dix «Jungmann» furent réquisitionnés auprès des Aéro-Clubs (n° de A-85 à A-94).

L'Espagne allait cependant devenir, parmi les nations européennes, la plus grande «con-

sommatrice» de «Jungmann», ainsi qu'on le verra par ailleurs.

Curieusement, la petite Tchécoslovaquie offrit la particularité d'avoir eu à quelques années de distance, deux constructeurs différents de «Jungmann». Ce fut d'abord en 1937, la Tatra Ringhoffer, célèbre pionnier de l'automobile, qui importa un Bü131B, immatriculé OK-TAA, qui lui servit de modèle pour la fabrication sous licence, à titre de «private venture», d'une dizaine de T-131, tous munis d'un Tatra-Hirth de 90 ch. Ils furent pris en compte par les aéro-clubs du pays.

La guerre terminée, les autorités tchèques décidèrent en 1946 de reprendre la production du «Jungmann» pour les besoins de leur aviation militaire. La charge en fut confiée à l'Aéro Tovarna Tetadél qui avait dû auparavant bien malgré elle, en sortir quelque 300 pour l'occupant allemand. De type constructeur Z-131, les 260 machines produites jusqu'en 1949, équipées d'un moteur Walter «Minor» 4-III de 105 ch reçurent l'appellation militaire C-104, tandis que la douzaine d'exemplaires sur lesquels furent montés des moteurs Hirth récupérés à la fin des hostilités étaient désignés C-4 (2).

D'autres états de l'Europe centrale comptèrent parmi les clients de l'avionneur alle-

mand. Au nombre de ceux-ci figura notamment la Hongrie de l'amiral Horthy qui reçut une bonne centaine de Bücker 131 (119 selon certaines sources).

La Yougoslavie aurait passé une commande de 400 avions, dit-on, bien que ce nombre paraisse hors de proportion avec le potentiel aéronautique du royaume.

Bulgarie et Roumanie importèrent respectivement 15 et 40 «Jungmann». Ce dernier pays aurait par la suite reçu de l'Allemagne quelque 150 exemplaires supplémentaires de Bü131, lorsque celui-ci cessa d'être produit à Rangsdorf.

Les grandes nations de l'Europe occidentale : France, Grande-Bretagne, Italie ne manifestèrent aucun intérêt pour le biplace Bücker, leur industrie sortant des appareils aptes à remplir la même fonction.

Mais le plus grand utilisateur étranger du «Jungmann» fut le Japon. Un Bü131B fut importé en 1938 pour évaluation. Ayant fait la preuve de sa supériorité sur les modèles nationaux existants, le Bücker fut retenu par la Marine. Le gouvernement de l'Empereur Hiro-Hito en acquit la licence à l'intention de la firme Watanabe installée à Kyushu.

Le prototype Watanabe 14 Shi (K9W1) vola en août 1941. Le moteur qui l'équipait, le Hitachi GK-4A, Hataukaze 11, n'était autre que le Hirth H.M. 504-A2 construit sous licence. A ce moment, la Watanabe Tekkosho, dont la raison sociale s'était entre-temps muée en Kyushu Hikoki K.K., produisit 217 exemplaires du Kyushu type 2 (K9W1) «Momiji» (Erable), auquel les forces des États-Unis attribuèrent le nom de code de «Cypress». Ces avions équipèrent plusieurs écoles dépendant de la Marine.

L'armée impériale adopta à son tour le biplace allemand. Sa construction échut à la Nippon Kokusai Koko K.K., qui en livra 1 037 exemplaires à partir de 1943. Désignés Nippon Kokusai Type 4, Ki. 86, ils avaient le même groupe moto-propulseur — rebaptisé Hitachi Ha-47 que les «Momiji» de la Marine. Leur nom de code U.S. fut également «Cypress». Les cinq chevaux supplémentaires que développait le Hitachi Ha-47, par rapport au Hirth d'origine rendaient les «Jungmann» japonais plus véloces d'une douzaine de kilomètres/heure que leurs frères allemands.

Par un souci d'économie des matériaux stratégiques qui fut commun à tous les belligérants, une version tout en bois fut étudiée. Ce fut le Ki.86B, dont un prototype aurait été réalisé en février 1945, six mois avant la capitulation du Japon.

A noter que ce pays, qui utilisa si largement

(1) Devenue en 1948 la «Flug und Fahrzeugwerke A.G.» (F.F.A.), après le rachat de la société par le Docteur Caroni. Le Gouvernement de Berne avait estimé qu'il serait indécent que le contrôle de l'usine restât aux mains de l'un des plus grands constructeurs d'avions du Reich hitlérien.

(2) En 1960, un C-104, à moteur Walter M-332 de 140 ch s'octroya le record de vitesse sur base de la catégorie C-1-A, avec 216 km/h.

le biplace Bücker, se contenta d'importer un exemplaire du «Jungmeister» Bü133C pour évaluation.

Les avions Bücker avaient auparavant réussi une percée de l'autre côté de l'Atlantique. Par Lufthansa interposée, nos turbulents voisins se faisaient un plaisir de nous tailler des croupières dans les pays sud-américains où la France était jusque-là en position privilégiée grâce à l'œuvre des pionniers de l'Aéropostale. Le nouveau régime allemand bénéficiait d'un préjugé favorable et parfois même de sympathies non déguisées. Atouts non négligeables lorsqu'ils s'ajoutent à une excellente qualité du matériel proposé. En 1938, le Chef-Pilote de la firme, Arthur Benitz effectua une tournée de présentation de 40 000 kilomètres à travers l'Argentine, le Brésil, le Chili et l'Uruguay. Les trois derniers de ces pays commandèrent respectivement 19, 2 et 2 exemplaires du «Jungmann».

Enfin, le Bü131 avait pénétré sur le continent africain. Seize pilotes privés d'Afrique du Sud en passèrent commande. De sorte que, seule des cinq parties du monde, l'Océanie échappa à la contagion du petit biplace allemand.

LE MINISTRE DE L'AIR ET LE «JUNGMAN»

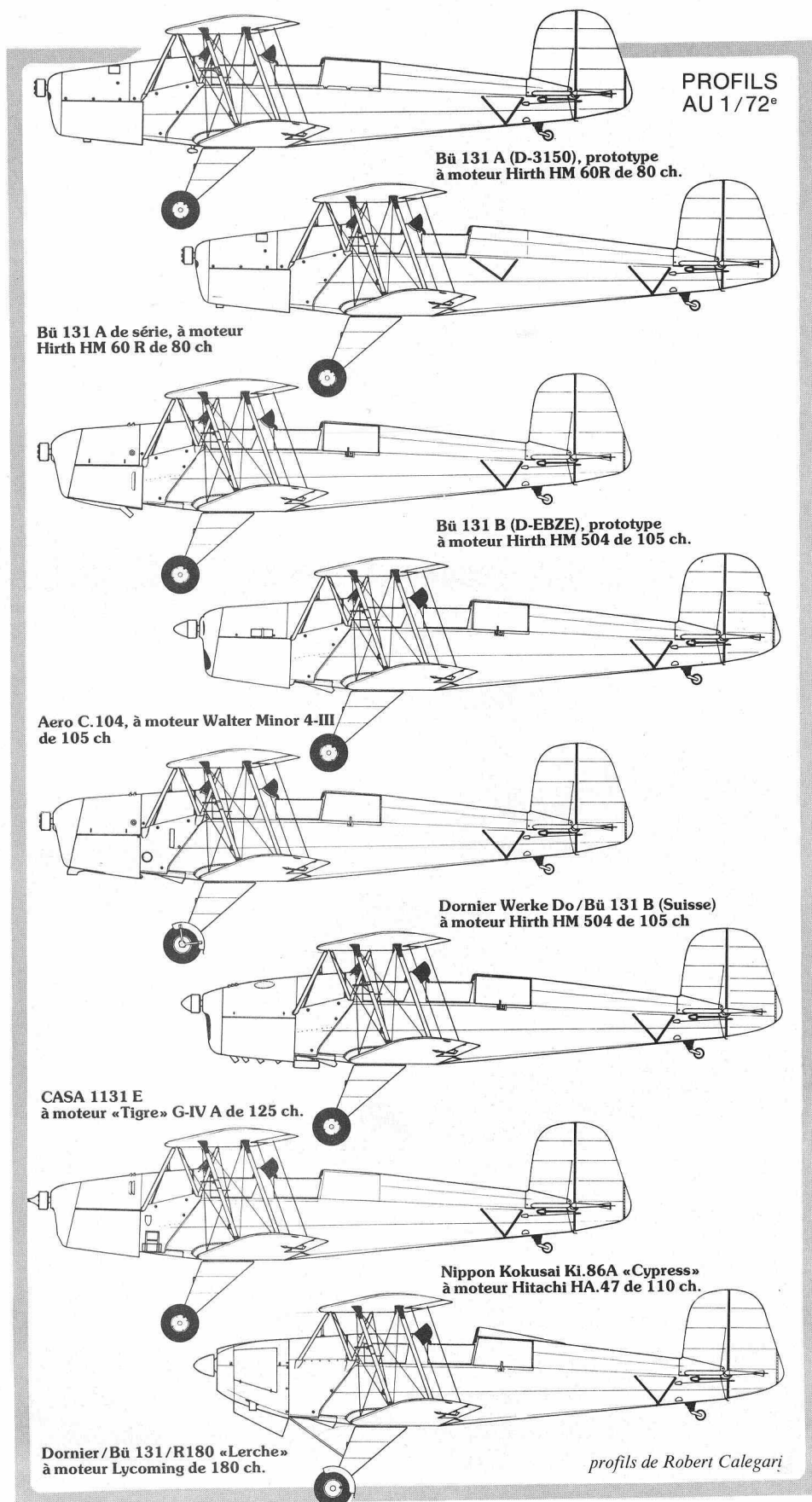
Si aucun «Jugmann» n'avait été utilisé en France avant la guerre, notre pays — le fait est peu connu — faillit figurer tardivement en bon rang parmi les plus grands utilisateurs du biplace Bücker. Cela au lendemain même de la Libération, alors que Charles Tillon était Ministre de l'Air. Il avait été décidé de relancer vigoureusement l'aviation légère, en développant le système des Centres Nationaux. La prospection des lieux d'implantation de ceux-ci avait été confiée à l'un des meilleurs pilotes français de voltige de l'après-guerre, Fred Nicole, dont la carrière est évoquée par ailleurs. A la suite de sa mission, le Ministère de l'Air décida tout d'abord d'installer le premier de ces Centres à Carcassonne. Versatile comme à l'accoutumée, il revint sur son choix au profit de Saint-Yan, pour opter, enfin, à nouveau pour Carcassonne ! Dans le rapport qu'il devait fournir par ailleurs sur le type d'avion souhaité pour équiper les Centres, Nicole désigna le Morane-Saulnier M.S. 230. Cette solution ne fut pas retenue parce que les exemplaires existants étaient en nombre nettement insuffisant, et que les autorités de tutelle se refusaient à le commander à nouveau (3).

Il fut alors demandé à Nicole de proposer un autre type d'appareil, susceptible d'être utilisé à la fois dans les Centres et dans les Aéro-Clubs. L'intéressé, suivi en cela par le Service des Sports Aériens (4), était favorable au «Jungmann». L'année 1944 s'achevait alors. Le marché potentiel n° 18/44 était d'importance : avec la démesure caractéristique de cette époque, il prévoyait la fourniture de 1 400 avions destinés à l'Armée de l'Air, aux Centres Nationaux et aux Aéro-Clubs. En fait, il semble bien que le marché ait été attribué de façon «officieuse» dès le mois de septembre. Le bénéficiaire en était la S.N.C.A.N., et l'appareil à construire n'était autre que le Stampe S.V. 4. La décision avait été prise par le Service de la Production Aéronautique, dont la Sous-Direction venait d'être confiée au regretté Louis Bonte. L'intégrité bien connue de l'Ingénieur Général écarta toute idée de favoritisme de sa part au profit de Jean Stampe, même s'il était l'ami intime de celui-ci.

Le marché officiel fut notifié à la S.N.C.A.N. le 16 janvier 1945. Comme nombre de commandes du moment, elle avait été réduite de moitié et portait sur 700 exemplaires du

(3) Notons pourtant qu'une commande de 80 exemplaires du M.S. 230 fut passée vers 1947 par l'Armée de l'Air. Leur constructeur ne fut pas Morane-Saulnier, mais Pierre Levasseur. Ils avaient des numéros de série supérieurs à 1 000.

(4) Cet organisme officiel est un candidat sérieux au record de France des changements de sigles. Il devint par la suite : S.A.L.S. ; S.F.A.T.A.T. ; S.F.A.S.A., etc. à l'occasion de menus changements d'attributions.



Stampe, dont 500 pour l'Aviation Légère, et 200 pour l'Armée de l'Air.

Objectivement, on peut regretter ce choix, sur le seul plan de la longévité, avec ce que cela implique au point de vue financier. Il est indéniable que le Bücker, avec son fuselage en tubes d'acier, aurait infiniment mieux résisté au vieillissement que le Stampe à la structure tout en bois. L'exemple des «Jung-

mann» et «Jungmeister» le prouve. Il subsisterait en plus grand nombre sur nos terrains. Seule sa motorisation aurait posé des problèmes : les mêmes que ceux connus par son concurrent heureux : la coûteuse maintenance du Renault puisque ce descendant du «Bengali» était l'unique moteur susceptible d'être produit alors dans l'hexagone... (Notre situation ne s'est nullement améliorée sur le



Plus véloce que son homologue allemand, le Nippon Kokusai Ki.86 fut utilisé en très grand nombre par l'armée impériale et reçut des Américains le nom de code «Cypress». Ci-dessous, autre joli succès d'exportation, un «Jungmann» espagnol ; ici rebaptisé CASA 1131L et utilisé par le Real Aero Club de Vizcaya. En bas, vu avant-guerre en Angleterre, un Bücker Bü 131B hongrois portant l'immatriculation HA-LCA.



plan moteurs, mais cela est une autre histoire).

LES TROIS JUNGMAN «FRANÇAIS»

En 1946, des pilotes français furent chargés de récupérer, comme «prises de guerre» des avions ex-ennemis dans le Nord de l'Allemagne. A tort ou à raison, ils jugèrent préférable de ramener des monoplans

Bücker «Bestmann» que des biplans de ce constructeur. De sorte que seulement deux «Jungmann» Bü131D firent tardivement leur apparition dans le Registre Aéronautique de 1951.

Le premier reçut l'immatriculation F-BCSY. Entièrement remis à neuf, il avait obtenu le Certificat de Navigabilité n° 19421 du 28 avril 1950. Tel un authentique prototype, il fut gra-

tifié du numéro de série 01.

Propriété de l'État, il fut affecté à la Section Convoyage de Saint-Cyr l'École, puis au Centre National de Saint-Yan et basé à Clermont-Ferrand Aulnat. Il fut ensuite remis au Service des Domaines, alors qu'il n'avait pas atteint une cinquantaine d'heures de vol depuis sa réfection. Léon Biancotto s'en rendit acquéreur en 1958, et le fit reviser à Bernay par la Société Aéronautique Normande. Il fut peint en orange et noir. Un damier aux mêmes couleurs orna sa gouverne de direction. Durant un an, le «Jungmann» posa ses roues un peu partout en France et alentour, là où son pilote participait à un meeting aérien. Il ne fut cependant utilisé dans aucune compétition internationale de voltige.

Rappelons que Biancotto remporta trois fois le Lockheed Trophy de Coventry (qui tenait lieu de championnat de voltige) : en 1955 sur Stampe S.V. 4-C ; en 1956 sur Stampe «Monitor» S.R. 7-B ; et en 1958 sur Zlin 7-226. Le jeune champion se tua le 29 août 1960 à Bratislava, sur le Nord N.3202 n° 16, F-BFHA, lors d'une séance d'entraînement pour le World Aerobatics Championships, organisé cette année pour la première fois par la Fédération Aéronautique Internationale.

Après la mort de Biancotto, sa veuve revendit le F-BCSY à Nord Aviation. En 1964 enfin, le Bücker devenait la propriété de Lucien Canu, un pilote fêré de voltige, au carnet de vol passablement chargé en heures.

à suivre



Herr
Carl
Clemens
Bücker



pilotes fameux & avions célèbres

par Louis Meurillon



Ci-contre à gauche, en haut, le Bü131 de Jean Salis que les habitués des meetings de la Ferté-Alais connaissent bien. En dessous, le fameux «Canu» F-PCSY qui n'est autre que l'ancien Bü131D n° 01 (F-BCSY) du champion de voltige Léon Biancotto. Il est vu ici lors du rassemblement R.S.A. à St-Junien le 29 juillet 1976.

3
**Aux voltigeurs de tous les pays,
Bücker offre en 1935 un
merveilleux monoplace qui restera
leur outil de prédilection
pendant vingt ans :**
JUNGMEISTER

Alexandru Papana vient de ramasser un drapeau américain du bout de son aile gauche... Son «Jungmeister» YR-PAX possède un appui-tête distinct de la courbe supérieure de fuselage, caractéristique des premiers Bü 133 construits.

L'avion eut pour port d'attache Saint-Valéry-en-Caux, au sein de l'Aéro-Club Cauchois. Suite à une scission de celui-ci, il émigra à Yvetot, où se créa le «G.A.Y.», ou Groupement Aéronautique Yvetotais. Canu en était à la fois le Président-Fondateur et le Chef-Pilote.

En 1970, l'appareil fit son entrée dans le monde du C.N.R.A. Il troqua son état-civil de Bü 131 D n° 01 pour celui de Canu 01, tandis que son immatriculation se muait en F-PCSY. Canu avait dû le re-motoriser avec un Lycoming 10-360-A3A de 180 ch. Son esthétique se ressentit de cette modification, aggravée par l'installation d'une verrière. Ceux qui assistèrent en 1976 au Rassemblement du R.S.A. à Saint-Junien purent approcher la machine. Ils furent unanimes à regretter le manque de fini de sa peinture jaune clair paraissant hâtivement appliquée.

Bien qu'étant administrativement «l'ainé» du F-BCSY, le Bü131D F-BBXX reçut le numéro de série FR-02.

Autre prise de guerre, il subit une révision générale à l'Atelier Aéronautique de l'Air de Bordeaux au cours du quatrième trimestre 1948, et reçut le Certificat de Navigabilité n° 18861 du 11 janvier 1950. Appartenant à l'État, il fut prêté au Centre National de Saint-Yan.

Il disparut du Registre Aéronautique en 1956. Il avait fort peu volé, ne totalisant que 57 heures après sa réfection. Accidenté le 20 mai 1953 à Aulnat, il fut réformé le 23 mars 1956... Différente est l'origine du troisième «Jungmann» introduit en France, le F-BOHF. C'était le Do/Bü131B n° 83, construit à Altenrhein par Döflug. Il fut utilisé par les Trou-

pes d'Aviation Suisses sous le numéro A-70, avant de devenir le HB-UTS. Depuis quelque sept ans, il est la propriété de Salis Aviation, qui a eu à cœur de lui conserver sa décoration jaune et noire d'origine.

«TRANSFUGES» ET «RÉFUGIÉS»...

La guerre entraîna un «brassage» du parc des aviations militaires ou civiles au gré des victoires et des défaites. Comme beaucoup d'autres, les «Jungmann» y furent soumis.

C'est ainsi que l'Italie, qui n'avait pas adopté avant-guerre le biplace produit par son partenaire germanique, se garda bien de dédaigner les «Jungmann» qu'elle trouva en 1941 sur les aérodromes de la Yougoslavie, battue par les troupes de l'Axe. Le Bucker, avec 39 exemplaires constituait l'effectif le plus important des 145 appareils de types fort divers composant le butin grappillé par nos voisins transalpins. Des tractations sans fin s'engagèrent d'abord pour leur cession à la Croatie, puis avec la jeune République Yougoslave, lorsque le conflit changea complètement de physionomie...

Lorsque les armes se turent enfin, un autre chassé-croisé se produisit, en Europe et ailleurs... Curieusement, c'est en quantité négligeable que le «Jungmann» fut récupéré par l'Allemagne vaincue.

Les pilotes américains, passionnés de voltige étaient fort désireux de posséder enfin l'un de ces fameux biplans Bucker. Ce ne fut pourtant qu'après 1960 qu'il leur fut donné de le faire. Les États-Unis devinrent alors, de façon toute relative, la «terre d'asile» des Aéro C-104 de fabrication tchèque, après que

ce pays se soit équipé de monoplans Zlin de conception nationale. Cette «migration» s'étala sur plusieurs années, et ne concerna qu'une douzaine d'unités. Sans doute aurait-elle eu plus d'ampleur sans les importantes taxes à l'importation appliquées par le gouvernement de Washington. Ce n'est qu'exceptionnellement que la transaction s'opéra directement entre la Tchécoslovaquie et les États-Unis. L'avion avait eu dans l'intervalle une et quelquefois deux immatriculations de pays différents (Allemagne, Suisse, Autriche ou Norvège).

L'un des premiers «Jungmann» arriva aux U.S.A. en 1962. C'était l'Aéro C-104 n° 215. Il venait de Suisse où il était immatriculé HB-USK. Son nouveau propriétaire, le pilote de ligne Mira Slovak, de Manhattan Beach (Californie) avait conservé un excellent souvenir d'une machine qu'il avait pilotée près de quinze ans plus tôt au sein de l'aviation militaire tchèque. Ré-immatriculé N121U, il fut baptisé «The poor Refugee»... S'il ne fut pas «pauvre», il se peut qu'il ait été malheureux de se voir affublé de l'inévitable Lycoming au lieu et place de son Walter «Minor» d'origine...

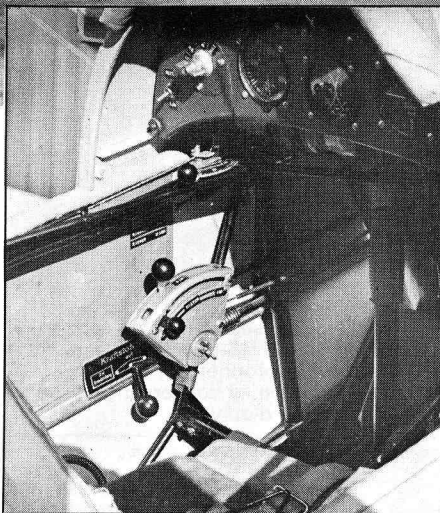
Au chapitre des Bucker «transfuges» du pays qui les avait construits, mentionnons sept C.A.S.A. 1131, version espagnole du «Jungmann», qui furent importés en Angleterre, vers la fin de l'été 1976. (G-BECT à BECY, et G-BEDA).

LA CURE DE JOUVENCE DU «JUNGMAN»

À la fin des années 1950, le monoplane à aile basse paraissait s'être imposé à tout jamais dans la voltige de compétition,



Ce Bucker «Jungmann» Do/Bü131B n° 45 de fabrication suisse fut converti en Do/Bü131R-180 par la Fabrique Fédérale d'Avions. L'esthétique du nouveau capotage-moteur est discutable.



Ci-contre, poste de pilotage du Bucker 131 R-180 remotorisé par la F.F.A. suisse. Pour rudimentaire qu'elle puisse paraître, la planche de bord suffisait amplement aux pilotes de l'époque.

avec les succès répétés des versions successives des Zlin «Trenér» et «Akrobat» et, à un degré moindre, du Yak-18P, dans les concours internationaux disputés au plus haut niveau. Les inconditionnels du biplan ne se résignèrent pourtant pas à abandonner la partie. Ceux du «Jungmann» en particulier. Mais, conscients du handicap d'une sous-motorisation entraînant un manque de «punch» devenu rédhibitoire dans la voltige moderne, ils s'efforcèrent de le rendre compétitif en l'équipant d'un moteur plus moderne et plus puissant de la gamme Avco-Lycoming. Leur entreprise ne fut possible que grâce à l'exceptionnelle robustesse d'une cellule rendant superflu un renforcement. Tout semble indiquer que l'initiative en revienne au pilote suisse de Winterthur Albert Ruesch, qui avait participé en 1960 au 1^{er} Championnat du Monde de Voltige de Bratislava (remporté par Ladislav Bezak, sur Zlin Z-226-T). Son «Jungmann» HB-UTH (l'ex A-42) retourna en 1962 à l'usine d'Altenrhein d'où il était sorti en 1939 avec le numéro de série 51. Le moteur choisi était un Lycoming O-340 A1B de 170 ch, qui le transforma en Bü131 R-170. La modification donna des résultats prometteurs : Albert Ruesch se classa 2^e au Lockheed Trophy de Coventry en 1962, et son fils Hansreudi remporta le Championnat Suisse de Voltige l'année suivante. D'autres modernisations du même genre furent apportées sur quelques «Jungmann», dont les Troupes d'Aviation Suisse avaient commencé à se dessaisir à l'aube des années 1960. La F.F.A. équipa notamment du HB-UTD (n° 45) d'un Lycoming 10-360 B1A de 180 ch. L'avion fut désigné Bü131 R-180. La modification fut plus importante et

concerna également la voilure avec un profil d'aile retouché.

La Société Pilatus Flugzeugwerke, de Stans s'attaqua également au problème sous la direction de l'ingénieur Fritz Dubs. Elle re-motorisa le Do/Bü131B n° 37, HB-URN avec un Lycoming 10-360 B1B de 180 ch. A son bord, le Suisse Arnold Wagner obtint la 8^e place au 3^e Championnat du Monde de Voltige disputé en 1964 à Bilbao. (Cet appareil fut par la suite doté d'une voilure d'un nouveau profil, signé Fritz Dubs). Le nom de «Lerche» lui fut donné. On estimait que les «Jungmann» transformés se trouvaient dotés de qualités acrobatiques comparables à celles du «Jungmeister».

Il était inévitable que le pays d'origine de l'avion s'intéressât à la question. Cela fut fait par la Luftfahrerschule Nordrhein-Westfalen, installée à Bonn par le Suisse Max Dätwyler, celui-là même qui avait précédemment construit en Suisse la nouvelle voilure du «Lerche» HP-URN.

Mais d'amélioration en amélioration, et l'inflation aidant, le prix de la transformation devint quasiment prohibitif, même s'il restait inférieur au coût d'un appareil de voltige neuf. Il atteignait 70 000 francs suisses en 1969,

alors qu'il se situait aux environs de 25 000 francs suisses au début. Au crédit de ces rénovations, il convient de remarquer qu'elles permirent à des «Jungmann» d'être encore présents en 1970 au 6^e Championnat du Monde de Voltige disputé à Hullavington (Angleterre). Certes, les places d'honneur ne furent pas pour eux, les «Lerche» des Suisses Michel Brandt et Müller se classèrent respectivement 26^e et 35^e, sur 49 concurrents classés. D'apparence plus que modeste, ce résultat prend sa vraie valeur lorsque l'on considère que derrière Brandt figuraient encore 17 Zlin de la famille des Z-526, aux mains de pilotes anglais, hongrois, espagnols, polonais, tchèques, français, allemands.

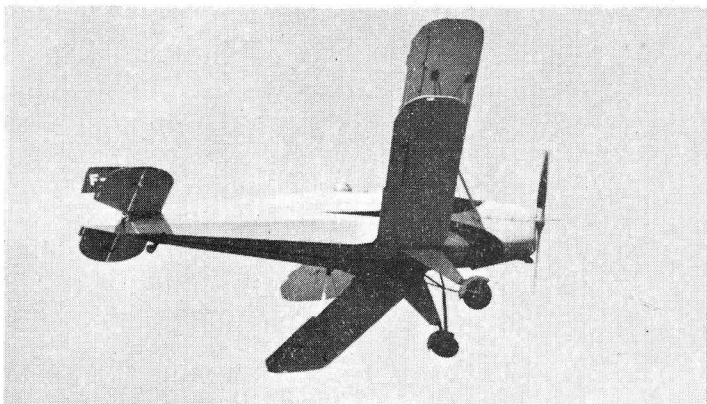
En 1973, on apprit que les Troupes d'Aviation Suisses, maintenant équipées de Pilatus P-2 et P-3 allaient se défaire des derniers 26 exemplaires du «Jungmann» encore en service. Elles les offraient à titre gratuit non seulement aux sections de l'Aéro-Club de Suisse, mais aussi aux citoyens helvétiques intéressés. Ce don s'assortissait toutefois d'une double condition : s'engager à remplacer rapidement leur moteur Hirth par un Lycoming ; et à ne pas revendre l'appareil à l'étranger avant sept ans ! De quoi tempérer bien des enthousiasmes... La re-motorisation devait être effectuée par les ateliers Morand, spécialisés dans la réparation des moteurs d'aviation. Elle était passablement dispendieuse, puisqu'elle revenait à plus de 30 000 francs suisses, bien que le moteur ne soit que le Lycoming 10-320 et 150 ch. Mais il appert que les deux prescriptions n'aient pas toujours été respectées scrupuleusement...



Ce «Jungmann» Aero C-104 tchèque (ex-HB-USK) n'est autre que le célèbre «pauvre réfugié» de Mira Slovak. Remotorisé aux U.S.A. avec un Lycoming 225 ch, la forme de son nouveau capotage allée à la décoration de fuselage lui conférait un faux air de «Jungmeister».

Ci-dessous à gauche, l'un des plus célèbres «Jungmann» était le F-BCSY du regretté Léon Biancotto (ici avec son épouse Lucienne). L'appareil fut modifié et devint le «Canu» illustré en page 20. A droite, un «Jungmann» made in U.S.A., défiguré par son moteur.

En bas de la page, le Do/Bü131F-BOHF de Jean Salis en évolution lors de meetings à la Ferté-Alais. Ses gardes-boue trahissent son origine suisse.





Vus à la Ferté-Alais, ces «Jungmann» suisses remotorisés avec des Lycoming ont encore un bon potentiel, on les verra certainement dans de nombreux meetings en Europe.

Description du BU 131 «Jungmann»

Voilure : Le plan supérieur était en deux éléments attelés sur une partie centrale. L'aile inférieure était composée également de deux éléments venant s'attacher à la base du fuselage. Les demi-ailes supérieures et inférieures étaient interchangeable. Des ailerons conjugués étaient montés sur les deux ailes.

La structure comportait des longerons de section en double T en bois, de nervures également en bois, d'un croisillonnement interne, et d'un revêtement en toile. Des manchons de protection en cuir étaient montés aux points de liaison des mâts et des haubans avec la voilure.

Fuselage : L'ossature était constituée par une classique poutre rectangulaire en treillis de tubes d'acier au chrome-molybdène soudés. Le recouvrement était en tôle d'alliage léger à l'avant, puis en toile, portée par des cintres et des baguettes. La toile du revêtement était raccordée par laçage sous le fuselage, dans l'axe de celui-ci.

Le passager était installé au centre de gravité. Le pilote occupait le siège arrière. L'avion était équipé d'une double commande démontable. L'équipement standard comprenait : un compte-tours visible des deux postes, deux Badins, deux altimètres, une montre de bord, un compas et une jauge d'essence. L'appareil était équipé de bretelles spécialement étudiées pour ne pas gêner les gestes de l'équipage lors d'un vol prolongé sur le dos. Un coffre à bagages et une trousse de premier secours étaient disposés derrière la place du pilote.

Les empennages : Ils étaient en tubes d'acier au chrome-molybdène soudés avec revêtement en toile. La gouverne de profondeur, d'une envergure de 2,50 m était munie de tabs de compensation réglables de l'un ou l'autre poste. Le train d'atterrissage, du type à essieu brisé était équipé de jambes élastiques comportant des ressorts à spirales et des amortisseurs à huile. Les roues étaient garnies de pneus à basse pression, et de freins.

Groupe moto-propulseur : Le moteur Hirth à quatre cylindres en ligne inversés prenait place sur un bâti en tubes d'acier au chrome-molybdène soudés. Ils étaient alimentés par gravité, par un réservoir d'essence de 90 litres disposé dans le fuselage, devant le siège du passager. L'hélice était en bois. Le moteur du Bü 131A était un H.M. 60-R d'une cylindrée de 3,595 l pour un alésage de 102 mm et une course de 110 mm. Il développait 80 ch à 2 400 tours.

Le Bü 131B était gréé d'un H.M. 504 dont la cylindrée était de 3,984 l (alésage : 105 mm, course : 115 mm). Sa puissance était de 105 ch à 2 500 tours. Son carburateur Pallas-Zénith permettait le vol sur le dos.

Ci-dessous, lorsqu'en 1935 ce prototype Bü 133 «Jungmeister» apparut, il révolutionna le monde de la voltige aérienne. Le D-EVEO illustré ici fut l'un des «Jungmeister» à moteur Hirth en ligne.





Ci-contre, dans une livrée grise que les «Jungmeister» conservèrent jusqu'en 1943, ce Bü133 muni de skis décolle avec un élève pilote allemand pour un vol d'entraînement.



Pendant la guerre civile espagnole, quelques Bü133 «Jungmeister» parvinrent à l'aviation nationaliste qui en avait un besoin urgent. Ici, un Bü133 de la Légion Condor voisine avec des chasseurs Fiat CR 32 du corps expéditionnaire italien en 1936.

1935 : SORTIE DU «JUNGMEISTER

Encouragés par le grand succès du «Jungmann», ses responsables décidèrent d'entreprendre sans tarder l'étude d'un dérivé monoplace spécifiquement destiné à la pratique de la voltige. Ce fut le Bü 133, «Jungmeister».

C'était là une aventure à laquelle peu de constructeurs s'étaient risqués jusqu'alors, dans le monde. Cela, avant tout, parce qu'elle ne pouvait être rentable : aucune commande de série n'était alors à espérer des aviations militaires qui n'avaient pas conscience de l'utilité d'un tel avion. Quant aux autres clients potentiels, les pilotes de meetings, ils utilisaient tous des appareils de fabrication nationale (1). C'étaient d'ailleurs presque toujours des pilotes d'essais, disposant généralement d'un avion de chasse ou d'entraînement, plus ou moins modifié, produit par la firme qui les employait. De ce fait, l'opération se soldait dans la plupart des cas, par la sortie d'un unique prototype (2).

Mais, à cet inconvénient majeur d'ordre financier, s'ajoutaient encore des aléas sur le

plan technique. L'aérodynamique ménageait parfois de désagréables surprises aux ingénieurs les plus chevronnés. L'avion de voltige pouvait inopinément révéler le plus dangereux des vices en se mettant en vrille plate lors de l'exécution d'une figure acrobatique. Par deux fois, Michel Détrouy se trouva dans cette périlleuse situation : en Octobre 1933 sur le «Tiger II», D-2200 de l'Allemand Gerhard Fieseler ; puis en 1936, sur le monoplace Morane M.S. 350 (voir Fana n° 14 de septembre 1970).

Avec le «Jungmeister», Carl Bücker et Anders J. Andersson eurent le mérite d'éviter ces pièges de la technique, et la chance de voir cet avion produit en série. Selon l'industriel allemand, son monoplace aurait été utilisé dans 18 pays. Un millier d'exemplaires auraient été construits dans ses usines, et 200 produits sous licence. Si le premier chiffre peut paraître vraisemblable, le second semble nettement supérieur à la réalité : 50 exemplaires furent construits en Suisse, et la moitié en Espagne.

Bücker et Andersson recalculèrent chaque élément du biplace, de façon à doter le nouvel avion d'une structure surabondamment robuste, permettant l'exécution en toute sécurité de n'importe quelle figure acrobatique. Conforme aux prescriptions de la C.I.N.A., il devait résister à la ressource consécutive à un piqué de 2 000 mètres.

La recherche du moindre poids fut pourtant loin d'être perdue de vue, puisque la masse à vide du «Jungmeister» n'était que de 30 à 70 kilos supérieure à celle de son aîné, selon les divers types de moteurs montés sur l'un et sur l'autre des deux avions. Soucieux par ailleurs de restreindre les coûts de produc-

tion, le Bureau d'Études Bücker réalisa un tour de force technique : 30 % des éléments étaient communs aux deux machines, en dépit des différences de dimensions existant entre-elles.

La sortie du prototype, le D-EVEO eut lieu en 1935. Son premier vol s'effectua dans la plus grande discrétion, et sa date exacte ne fut pas révélée, contrairement à ce qui s'était passé pour le «Jungmann». De type Bü 133 A, il avait reçu un moteur Hirth à six cylindres en ligne inversés, d'une puissance de 140 ch. Ce modèle ne fut pas retenu.

Le Bü 133 B n'en différait que par la puissance de son moteur, un Hirth également, mais développant 160 ch. Il fut produit, à quelques exemplaires par la C.A.S.A. espagnole.

Ce fut en définitive une troisième version, le Bü 133 C qui fut adoptée pour la production en série. Le moteur Hirth en ligne avait été abandonné au profit du Siemens Sh-14-A produit par la Bramo (Brandenburgische Motorenwerke G.m.b.H.) de Berlin-Spandau. Enfermé dans un capotage annulaire à bossages assez proéminents, il affina considérablement la silhouette de l'appareil. Le prototype en fut le D-EAKE. Le Bü 133 C commença en 1936 une très longue et très brillante carrière internationale.

Sur le plan intérieur, il ne tarda pas à eclipser une autre production réputée de l'industrie aéronautique allemande sortie en 1932, le Focke-Wulf FW 44 «Stieglitz» («Chardonneret»). Cet excellent biplace à vocation acrobatique avait été dessiné par Kurt Tank à la demande de célèbres pilotes de voltige dont Ernst Udet et Gerd Achgelis.

à suivre

(1) Il fallut attendre les années 1960 pour que des machines venues de l'Est les Zlin «Trenér» et «Akrobat» parviennent à franchir les frontières, au point de devenir peu à peu presque la «mono-marque» adoptée par trois sur quatre des pilotes de l'Ouest et de l'Est, appelés à disputer les Championnats du Monde de Voltige (48 sur 64 concurrents en 1968 à Magdebourg).

(2) Ce fut notamment le cas en 1932 pour Frédéric Koolhoven, avec le F.K. 45 à moteur Cirrus «Hermès» ; dont l'unique exemplaire fut acheté par René Paulhan. Le F-AMXT (ex PH-AIF) traîna de semaine en semaine dans les petites annonces du journal «Les Ailes», lorsque son propriétaire décida de s'en séparer en 1936.



Le «Jungmeister» Bü 133 C n° 3/42 du pilote roumain Papana. Sur le fuselage, son immatriculation réglementaire YR-PAX mais sur l'empennage une retouche maladroite de la photo a fait figurer une vilaine swastika...

par Louis Meurillon
4
**A la veille de la guerre,
les derniers meetings de
voltige
révèlent une vedette, le
JUNGMEISTER**

Dès le début de l'été 1936, le déroulement à Berlin des dixièmes Jeux Olympiques fournit au Bücker l'occasion de démonstrations particulièrement réussies sur le terrain de Rangsdorf. Le concours international d'acrobatie fut remporté par le comte Otto Von Hagenburg, sur Focke Wulf FW 44. Après l'épreuve, ce pilote changea de monture et effectua de très spectaculaires passages en vol sur le dos, sur son «Jungmeister» D-EEHO. Le 30 juillet, le Roumain Papana s'y fit également remarquer sur son monoplan Bücker, de même qu'à Berlin-Tempelhof, le lendemain même.

UN BIPLAN IMMATRICULÉ YR-PAX

L'un des premiers possesseurs du «Jungmeister» fut en effet le lieutenant Alexandru Papana (1), dont l'avion portait le numéro de série 3/42. Les autorités aéronautiques de Bucarest lui accordèrent l'immatriculation YR-PAX. Ces marques d'identification furent apposées en caractère plus gros que la normale sur le fuselage ; et bizarrement reproduites à l'intrados de l'aile supérieure et à l'extrados du plan inférieur ; tandis que, sur les faces opposées de la voilure étaient peints respectivement un damier et des bandes obliques. L'empennage vertical fut orné des cinq anneaux olympiques. Pour la petite histoire, signalons l'existence de deux versions d'une même photo du YR-PAX, vu en vol de 3/4 avant gauche, sur un tapis de nuages. Sur l'une d'elles, les gouvernes de direction sont vierges de toutes inscription ou décoration ; alors que sur la seconde, s'étale la croix gammée !... Cliché

gratté dans le premier cas ? Ou, plus vraisemblablement récupération par la propagande nazie de cette vue, maquillée sans vergogne, d'un avion à l'immatriculation sympathique entre toutes. Faire voisiner ce symbole de paix avec celui de l'Allemagne hitlérienne prouve que l'humour du Troisième Reich ne brillait vraiment pas par la légèreté... Quoi qu'il en soit, Papana entendait représenter son pays aux exhibitions de voltige figurant traditionnellement au programme des National Air Races. En cette année 1936, elles avaient lieu à Los Angeles, du 4 au 8 septembre. Le petit biplan quitta l'Allemagne le 16 août, de la façon la plus originale qui soit : ailes démontées, il avait pris place dans les soutes du dirigeable «Hindenburg», mis en service trois mois plus tôt sur la ligne de l'Atlantique Nord.

Après avoir fait frémir les spectateurs des N.A.R. par son audace et son habileté, Papana entreprit, de meeting en meeting, une très longue tournée à travers le territoire des États-Unis.

Il était présent à Cleveland pour les 17^e National Air Races, qui se disputaient du 3 au 6 septembre 1937. L'engouement du public américain pour ces célèbres courses était tel que l'aérodrome municipal de cette cité disposait d'installations, récemment agrandies, susceptibles de recevoir 70 000 personnes assises, et d'un parking pour 30 000 voitures. Tout cela sans apporter de gêne au trafic commercial.

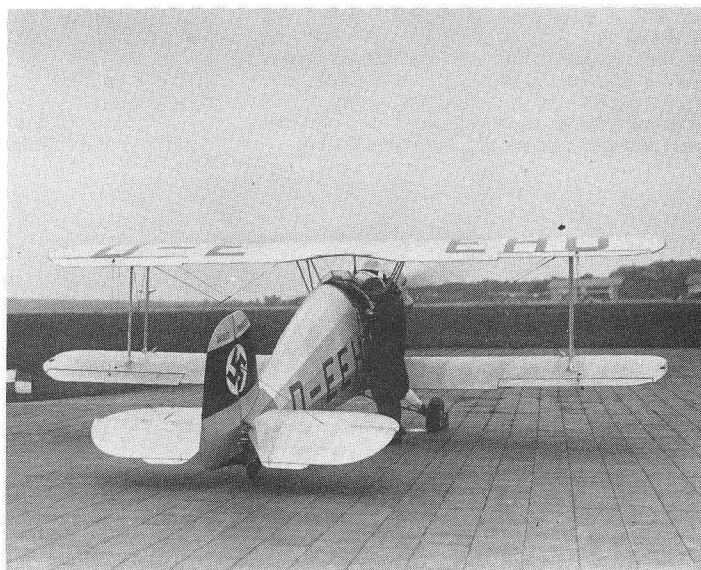
Un autre «Jungmeister» avait été envoyé à Cleveland : le D-EEHO de l'Allemand Otto von Hagenburg, qui fut victime d'un spectaculaire accident évoqué plus loin. Les deux virtuoses devaient se retrouver du

...sous laquelle Papana n'a certainement pas volé, puisque son avion (page suivante, en haut) portait les cercles olympiques. L'appuie-tête distinct de la ligne générale du fuselage fut abandonné par le constructeur peu de temps après.

3 au 5 septembre 1938, aux N.A.R. qui s'étaient fixées à Cleveland. Ils se livrèrent à des démonstrations quotidiennes. Papana poursuivit son long séjour en Amérique. En janvier 1940, il remporta le Concours international d'acrobatie de La Havane. Mais un destin funeste attendait le YR-PAX, sous la forme d'un stupide accident dont il fut victime peu de temps après. Il venait juste de se poser sur l'aérodrome de Chicago, lorsqu'un Boeing P-12 lui atterrit dessus ! Papana, qui avait réalisé le danger, parvint à s'extraire de son appareil, avant que l'hélice du chasseur ne commence à en déchiqueter le fuselage...

Pourtant, une seconde existence était promise au Bücker. L'épave en fut achetée par le toujours jeune vétérinaire Mike Murphy, qui fit reconstruire l'avion à Findlay, dans l'Ohio. Il le revendit en 1946, lorsqu'il abandonna la voltige de compétition. Il déclara alors qu'il n'avait été battu dans aucune des épreuves auxquelles il avait participé, six années durant, avec son «Jungmeister», et affirmait qu'en 33 ans de carrière, il n'avait jamais connu un appareil de construction américaine qui pouvait lui être comparé. L'ancien YR-PAX avait reçu l'immatriculation NX-15696, devenue par la suite N 15696. Mike Murphy n'avait eu aucun mal à trouver un acquéreur : «Bevo» Beverly Howard, de Charlotte, dans la Caroline du Nord, grand maître américain de la voltige.

(1) Alexandru Papana s'attribua le 25 juillet 1935 le record roumain d'altitude en atteignant 11 631 mètres sur le monoplan de chasse I.A.R. 16 à moteur Bristol Mercury IV S-2, de 560 ch. (Voir Fana n° 80).



En haut à droite, le champion d'acrobatie français Michel Détroizat examine d'un œil amusé l'empennage d'un «Jungmeister». Son interlocuteur est moins décontracté.

Ci-dessus et ci-dessous, le Bücker Bü 133 C «Jungmeister» D-EEHO du célèbre pilote de voltige allemand, le graf (comte) Otto von Hagenburg. L'appareil est vu ici en mai 1937 alors qu'il faisait escale sur l'aérodrome

militaire hollandais de Stoesterberg. Ces trois vues différentes de l'avion du Graf permettent de faire le tour de sa décoration, au demeurant très classique.



Le manque de pièces de rechange pour le moteur Siemens d'origine amena Howard à le remplacer par un Warner «Super Scarab» de 185 ch. Ce fut là la re-motorisation la plus heureuse du «Jungmeister» sur le plan de l'esthétique : elle ne modifiait en rien la ligne de l'avion, puisque le Warner, comme le Siemens, était un sept cylindres en étoile. Beverly Howard conquiert le titre de Champion des États-Unis de voltige 1949. Au printemps 1950, il effectua une tournée en Allemagne et en France, où il participa au meeting organisé sur le terrain Morane-Saulnier de Villacoublay.

Le petit biplan rouge et blanc excita longtemps la convoitise des pilotes américains qui multiplièrent d'alléchantes offres d'achat. En vain, car «Bevo» entendait assurer la préservation de sa précieuse machine, lorsque viendrait pour lui l'heure de la retraite... Ce fut fait il y a déjà quelques années. Le N 15696 vint alors enrichir les collections de la Smithsonian Institution (maintenant National Air and Space Museum) de Washington. Il y fut exposé les roues en l'air : une position que ses pilotes successifs lui firent prendre bien souvent... beaucoup plus près du sol.



Le comte von Hagenburg était non seulement un pilote talentueux et courageux mais il avait aussi de la chance... Aux National Air Races de Cleveland en 1937 il s'écrasa sur le dos avec le D-EEHO et une heure après décollait à bord de l'avion d'Alex Papanas... On comprend l'affection de

natoires avaient qualifié dans l'ordre les lieutenants suisses Walter Hoerning et Kühn, et l'Allemand Otto von Hagenburg, tous trois sur Bü 133 C. (2). La finale fut assez largement dominée par von Hagenburg, devant Kühn et Hoerning, qui avait dû atterrir prématurément, une bretelle de sa ceinture s'étant rompue !... Comme quoi les appareils les plus réussis — fussent-ils allemands — sont quelquefois trahis par la défaillance d'un équipement.

Marcel Doret, venu par la Swissair, était là non en concurrent, mais en spectateur attentif. La charmante Liesel Bach, elle, avait participé au meeting par une remarquable démonstration de la maniabilité du monoplace Bücker. Curieuse de connaître l'opinion de notre champion, elle lui confia son appareil pour un essai. Le journal «Les Ailes» rapporta les termes du «verdict» rendu par un Doret tout souriant, à son atterrissage : «Ce n'est pas un avion, c'est un jouet... Je veux dire par là que cette machine est excellente, maniable à souhait. En un mot, c'est un plaisir de le piloter».

Le 30 août avait lieu à Dortmund la finale du concours d'acrobatie désignant le Champion

beaucoup de pilotes pour les biplans, le type d'appareil qui absorbe les chocs comme un chat absorbe son lait, avec délicatesse... Ci-dessus, l'avion avant et ci-dessous, l'avion après son contact avec la terre américaine.



1937 : UNE ANNÉE FASTE

En 1936, le petit monde de la voltige internationale avait été prévenu qu'il lui faudrait désormais compter avec le «Jungmeister». L'année 1937 le confirma en plusieurs occasions.

Le quatrième Meeting de Zurich, qui se déroula sur l'aérodrome de Dübendorf du 23 juillet au 1^{er} août, fournit un motif d'inquiétude à l'Europe, découvrant brutalement que l'Allemagne d'Hitler disposait maintenant d'excellents moteurs, et d'avions militaires ultra-modernes surclassant en vitesse leurs adversaires.

Trois catégories basées sur la cylindrée des moteurs, avaient été prévues dans les compétitions internationales d'acrobatie. Dans celle des moins de dix litres, les élimi-

nés d'Allemagne pour 1937. Le favori était le moniteur Rudolf Lochner, qui était déjà devenu peu de temps avant, Champion des Pays Bas 1937 au concours de Gromingen. L'épreuve constitua un triomphe pour le Bücker : Rudolf Lochner fut effectivement vainqueur de l'épreuve sur le D-EQOA, devant Falderbaum (3), Frierich et Trenkle, tous sur Bü 133 C. Les pilotes des Klemm Kl 35 et Focke Wulf «Stieglitz» étaient relégués aux 5^e et 6^e places...

Les National Air Races de Cleveland devaient prouver que le comte Otto von Hagenburg avait la baraka. La grande manifestation s'ouvrait le 3 septembre par le Bendix Trophy, couru entre Los Angeles et Cleveland. Pendant qu'elle se courait, von Hagenburg se livra à une séance d'acrobatie devant le petit groupe de spectateurs présents dans la tribu-

ne. Il fit sans incident deux passages en vol sur le dos, le sommet de la dérive à moins d'un mètre du gazon. L'accident se produisit au cours du troisième passage effectué encore plus bas. La gouverne toucha le sol à plusieurs reprises en quelques secondes, le D-EEHO rebondissant comme une balle, avant de s'écraser devant un hangar. Le pilote n'avait pu qu'attendre le choc, sans rien pouvoir faire pour l'éviter. La moindre action sur le manche à balai n'aurait pu qu'aggraver encore l'accident... Miraculeusement indemne, Hagenburg avait seulement une coupure à la tête. Une demi-heure plus tard, un pansement en guise de couronne, il paraissait joyeusement, saluant l'assistance. Agissant en vrai professionnel du spectacle, le pilote allemand tint à terminer son «show». Ce qu'il fit une heure après le crash, avec le YR-PAX emprunté à Alexandru Papanas.

1938-1939 ; DERNIERS MEETINGS AVANT LA TOURMENTE

Seules les compétitions importantes, ou dignes d'intérêt à un titre quelconque sont évoquées ici, parmi un grand nombre de manifestations aéronautiques. En France, la saison 1938 s'ouvrit le 24 avril par le traditionnel meeting de Saint-Germain-en-Laye, mis sur pied par la société «Air Propagande» de Dravet et Genneau.

Cherchant sans cesse à innover, les organisateurs avaient prévu deux concours d'acrobatie. Le premier était une épreuve triangulaire réservée aux nationaux. Il revint à Jérôme Cavalli, sur Gourdou-Lesieur, devant Blanc, sur Morane-Saulnier et Malinvaud, également sur Gourdou-Lesieur.

Le vainqueur était ensuite opposé en une seule manche de dix minutes à von Hagenburg, et au Tchécoslovaque Frantisek Novak, sur biplan Avia. Ce dernier obtint 806 points, contre 785 au pilote allemand et 684 à Cavalli... Toujours servi par la chance, Hagenburg fut pourtant déclaré vainqueur du concours : le jury avait infligé 30 points de pénalisation à Novak et à Cavalli, pour avoir dépassé la durée fixée pour les figures libres.

Devenus des habitués des National Air Races, Alexandru Papanas et le comte von Hagenburg se retrouvèrent à Cleveland du 3 au 6 septembre 1938. Ils s'y livrèrent à des démonstrations quotidiennes : le Roumain avec son style coulé, et l'Allemand avec ses passages en vol sur le dos au ras du sol, auxquels il n'avait pas renoncé, même s'il fut remarqué que le sommet de la dérive de son nouveau «Jungmeister», le D-EFPR était un peu moins proche de l'herbe...

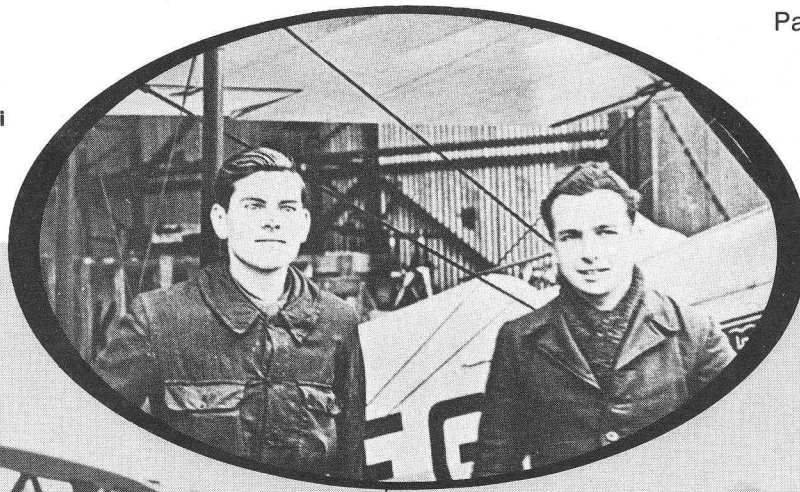
Le 8 juillet 1939, s'ouvrait pour seize jours le Deuxième Salon International de l'Aéronautique de Bruxelles : une exposition révélatrice d'une folle course aux armements...

Le lendemain dimanche, l'aérodrome d'Evere servit de cadre à un meeting des aviations militaires des nations européennes présentes au Salon. Après l'exhibition des Fairey «Fox» et «Firefly», vint le tour de l'escadrille allemande, composée de neuf «Jungmeister». Commandée par le capitaine Trubenbach, elle fournit une remarquable prestation, marquée malheureusement par un accident mortel, le premier connu sur ce type d'avion. Le capitaine Wille, qui accomplissait une série de tonneaux à droite au ras du sol, alla s'écraser derrière un hangar, en bout de piste. L'escadrille termina cependant sa présentation, puis le capitaine Trubenbach se livra à une démonstration de maniabilité à très basse altitude. Les circonstances de l'accident du capitaine Wille furent assez mal définies. Certains dirent que le petit biplan était parti en vrille, bien qu'il soit particulièrement réfractaire à celle-ci.

(2) La Suisse était représentée dans cette épreuve par trois «Jungmeister» importés d'Allemagne, avant que la Dornier Werke d'Altenrhein n'en entreprenne la construction sous licence.

(3) Albert Falderbaum conquiert le titre de Champion d'Allemagne des années 1938 et 1939, toujours sur «Jungmeister».

Ils détournèrent un avion, mais avec les risques de l'époque (qui n'étaient pas minces) et pour rejoindre un endroit où ça chauffait... à gauche Denis Boudard, à droite Jean Hebert.



Le Bü 131 de l'évasion, en Angleterre. On aperçoit entre les mâts de cabane l'insigne triangulaire Bücker peint en noir et blanc.



Ils devinrent free french grâce à un Bücker "Jungmann"

C'est en 1937 dans l'aviation populaire et plus précisément sur le terrain de Cormelles-le-Royal à quelques kilomètres de Caen, que Denis Boudard et Jean Hebert scellent le pacte d'une solide amitié. Après quelques heures de vol sur Potez 60, ils obtiennent leur premier degré.

La déclaration de guerre de 1939 provoque leur engagement volontaire dans l'Armée de l'Air. Ils sont envoyés à l'école de pilotage élémentaire de Bernay, puis à Evreux à l'école auxiliaire commandée par le commandant Barbou, ancien pilote de chasse de 1914-1918. Ils obtiennent leur brevet militaire en avril 1940. En mai, ils sont prêts à partir pour l'école de chasse d'Etampes, mais ils se replient avec leur école à Lannion, puis à Bergerac où ils ont comme moniteur le lieutenant du Pouget qui en 1942 rejoindra le groupe Lorraine.

À l'armistice, les sergents Boudard et Hébert sont à Blida, affectés à la défense du terrain. Ils obtiennent une permission pour la zone libre et réussissent à passer en zone occupée, car la famille de Boudard rési-

de à Flers-de-l'Orne et celle de Hébert à Caen. Le train longe le terrain de Flers où se trouvent des Junkers 87 «Stuka» qui semblent plus ou moins bien gardés. Un «Wellington» anglais est également dans un coin du terrain. L'idée germe dans l'esprit de Denis Boudard «d'emprunter» un avion pour gagner l'Angleterre et il en fait part aussitôt à Jean Hébert. Leur permission arrivant à expiration, ils repassent la ligne de démarcation pour prendre le bateau à Marseille ; bateau qu'ils sont heureux de laisser repartir sans eux : ils sont maintenant déserteurs...

Avec les mêmes difficultés, ils reviennent en zone occupée et regagnent Caen, non sans avoir revu au passage les terrains de Bernay et d'Evreux. Caen Carpiquet qu'ils connaissent mieux que tout autre et qui est l'une des bases importantes de la Luftwaffe devient le centre de leurs préoccupations. Une semaine passe et ils décident de louer une chambre à Verson, petite commune près de Carpiquet, ce qui les mettra à pied d'œuvre.

Le 25 avril 1941, c'est une première reconnaissance du terrain par le

Nord. Ils repèrent de loin, sous bâches, des Junkers 88 et des Messerschmitt 109. Le lendemain ils reviennent par le Sud, bien décidés à se faire embaucher par l'entreprise civile chargée de combler les trous de bombes occasionnés par les bombardements de la RAF. Le petit chemin qu'ils empruntent mène à une guérite qui se révèle vide, puis au baraquement de l'entreprise : « — revenez demain avec vos papiers d'identité » leur est-il répondu. Pas question, se disent les deux pilotes, « si nous partons, il ne s'agit pas de compromettre nos familles par la révélation de notre identité ». Ils ont remarqué, que sur le terrain tous les mécanos allemands ont des combinaisons noires. Or, entre-temps à Evreux, ils ont revu le lieutenant du Pouget redevenu provisoirement industriel et qui leur a donné une combinaison. Dans leur chambre ils la teignent, ainsi qu'une autre du même genre.

C'est ainsi habillés que le lendemain matin ils reviennent au terrain. Ils visitent un hangar où se trouve un Bücker bâché et un Heinkel 111. Commencent à s'intéresser au



Bücker pour essayer d'en évaluer le niveau des réservoirs, ils s'aperçoivent de la présence d'un mécanicien à l'air soupçonneux dans le nez vitré du Heinkel. Il paraît les surveiller. Ils sortent alors du hangar pour rencontrer deux sentinelles marchant vers eux. Probablement tranquillisées par leurs combinaisons noires, elles ne disent rien et les laissent s'éloigner. Denis Boudard et Jean Hébert se dirigent alors vers le Sud où ils ont remarqué un petit hangar. Ils découvrent à l'intérieur un Messerschmitt Bf 108 «Taifun» et un Bücker «Jungmann». Deux mécaniciens sont affairés sur le «Taifun» et l'un d'eux essaye de le mettre en route à la manivelle sans succès. Denis Boudard l'aide, sans plus de résultat. L'Allemand dit un simple merci pendant que les deux Français s'éloignent nonchalamment.

Le jour suivant, déception : le «Jungmann» n'est plus dans le hangar. Ce n'est qu'en fin d'après-midi que Jean Hébert s'aperçoit du retour de cet avion qui appartient probablement à un inspecteur de la Luftwaffe, et qui fait de fréquentes allées et venues. Ils ont remarqué que toutes les inscriptions des tableaux de bord sont en allemand, langue dont ni l'un ni l'autre ne parle un traître mot. Denis Boudard parle anglais, mais pas allemand. Ils trouvent en ville un petit lexique franco-allemand ; ils ont conscience

qu'il leur faut découvrir la commande de l'admission d'essence, et le sens de la manette des gaz. Quant à la navigation, elle a été d'ores et déjà préparée... sur l'almanach des P.T.T. Le lendemain 29 avril 1941, ils remontent au terrain vers onze heures. Le temps est couvert et il bruine. Dans le hangar où ils s'abritent, un mécanicien bricole sur le Bücker, puis s'en va. Ce faisant, il se retourne deux fois, sans insister. Avec le temps qu'il fait, aucune activité aérienne ne semble possible.

Les deux Français prennent alors leur décision : « — c'est tout ou rien, alors on essaye ». Ils se précipitent sur le Bücker pour l'inspecter, essayant de se repérer dans les différents circuits de couleur. Le plein d'huile et d'essence a visiblement été fait. Jean Hébert qui s'est installé en place arrière découvre la pompe d'injection et il étudie le tableau de bord. Malheureusement, pas question de comparer avec le «Taifun» dont la verrière est fermée à clef. Sous le capot l'essence coule, c'est ouvert. Denis Boudard brasse l'hélice, le moteur part puis s'arrête. Jean Hébert sort de l'avion et jetant un regard à l'extérieur s'écrie «Les v'là ! ». Deux voitures se dirigent vers le hangar. Denis Boudard soulève le capot, et l'un et l'autre se penchent sur le moteur. Une fois encore, leurs combinaisons noires les sauvent : la première voiture ralentit

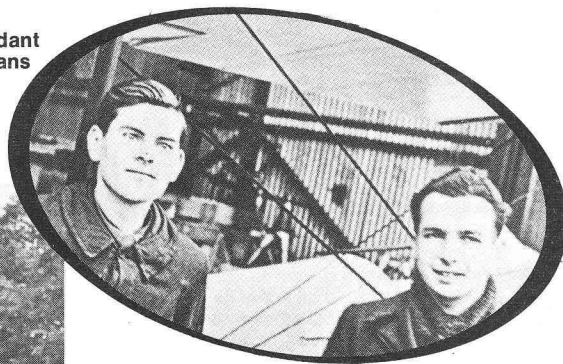
puis continue, tandis que l'autre ne leur prête même pas attention. L'alerte a été chaude !

A peine remis de leurs émotions, le capot est refermé, verrouillé et Jean Hébert qu'un tirage au sort a désigné entre les deux amis pour le décollage s'installe en place arrière. A ce moment deux manœuvres français arrivent devant le hangar avec une brouette de mâchefer à étendre sur la boue. Denis Boudard qui commence à brasser l'hélice leur demande de déplacer la brouette. L'un d'eux s'étonne de les voir s'occuper de cet avion allemand. Denis Boudard lui dit : « — nous partons pour l'Angleterre ». « — Je ne veux pas être mêlé à ça » dit un des manœuvres qui s'éloigne. L'autre demande à Denis Boudard de dire aux Anglais «de mettre des bombes sur la figure des Allemands» et propose son aide. Il est convenu que s'il y a danger, il chantera «La Madelon».

Le moteur est en route lorsqu'une voiture s'approche. Denis Boudard monte en place avant. L'avion sortant du hangar, la voiture s'arrête et le manœuvre, de l'autre côté de l'avion fait un petit geste amical de la main. Il est 11 h 15 environ. Jean Hébert roule sur 200 à 300 mètres pour réchauffer le moteur et l'avion décolle droit devant. Pas question de s'occuper de la direction du vent. Ils passent devant la tour de guet,

L'avion était peint en gris pâle (RLM 63), l'hélice, le haubannage, les flasques de roues étaient noirs ainsi que les lettres code. Sous le poste avant, on distingue l'insigne du Luftdienst (service regroupant les escadrilles d'avions de servitude de la Luftwaffe) insigne bleu et jaune.

Ci-dessous, le colonel Valin, commandant des FAFL devant le fuselage exposé dans un parc à Londres. En bas, D. Boudard et J. Hébert encore en vêtements noirs après leur atterrissage à Christchurch...



s'apercevant que deux Allemands suivent le décollage à la jumelle.

La veille, lorsqu'ils ont repéré l'avion, Denis Boudard et Jean Hébert ont écrit deux lettres à leurs familles et chargé deux amis de les remettre. Ils mettent le cap sur la villa de ces amis en rase-mottes et sur la gare où travaille le beau-père de Jean Hébert. Puis, c'est la direction de Ouistreham pour quitter la France. Ils survolent la côte à 600 mètres sans réaction de la Flak et prennent leur altitude de vol, entre 1 000 et 1 200 mètres. Après une heure un quart de vol, le Bucker atteint la côte anglaise qui se présente parallèlement à lui, et la franchit à Bournemouth. Denis Boudard, qui a pris les

commandes, est descendu au ras de la mer voyant deux «Hurricane» tournant à 1 500 mètres et qui ne les ont pas repérés.

Sur Bournemouth, ils déclenchent une alerte, leur est-il dit plus tard ! Ils survolent les barbelés de la plage et des champs où les tranchées abondent. Après une recherche de terrain, c'est finalement sur l'aérodrome de Christchurch, entre Dorchester et Southampton, qu'ils se posent derrière un chasseur qu'ils ont vu atterrir au loin. L'avion roule et s'arrête devant les bâtiments. Un officier et des hommes en armes accourent vers le Bucker aux croix noires. En Anglais, Denis Boudard se fait vite reconnaître : « — We are frenchmen ».

Ils se sont à peine posés qu'un Flight de la RAF décolle sur alerte pour intercepter des chasseurs allemands, qui de toute évidence, aux dires des pilotes anglais, ne recherchent pas le combat mais essaient probablement de retrouver le Bucker. Le départ de Carpiquet du Bucker de l'inspecteur n'est pas resté longtemps inaperçu.

C'est alors pour les deux nouveaux Free French l'accueil de la RAF qui apprécie l'exploit ; un rapide et classique passage à la Patriotic School, suivi d'une réception chez le premier ministre et madame Winston Churchill qui les retiennent à dîner puis enfin la présentation au général de Gaulle. Quelques jours après, c'est une interview à la BBC.

Après leur engagement dans les FAFL, ils sont affectés en OTU. Jean Hébert devait disparaître en Mer du Nord quelques mois plus tard en service aérien commandé, sur Miles «Master».

Denis Boudard, après l'OTU et sa transformation sur «Spitfire», rejoint le Squadron 340 «Ile de France» et participe aux opérations sur «Spitfire» V et IX jusqu'à la fin de la guerre ; il devait notamment effectuer une des premières missions du jour «J» sur les plages de débarquement en Normandie le 6 juin 1944. Il poursuit ensuite sa carrière à l'école de chasse de Meknès comme moniteur, au CEV comme pilote d'essais, en Indochine et enfin de nouveau au CEV à Istres.

Le commandant Boudard qui a pris une retraite bien méritée, réside à nouveau dans la région caennaise. Il vole toujours sur ce même terrain de Carpiquet pour lui si riche en souvenirs.

Le Bucker 131 «Jungmann» Werk Nr.4477 fut démonté puis exposé dans un parc de Londres. Ramené à Christchurch, il y fut détruit au cours d'un bombardement par ses anciens propriétaires qui ne surent jamais l'avoir ainsi retrouvé !

fin



par Louis Meurillon

5

**à un âge où bien d'autres avions
sont dans des musées, le**

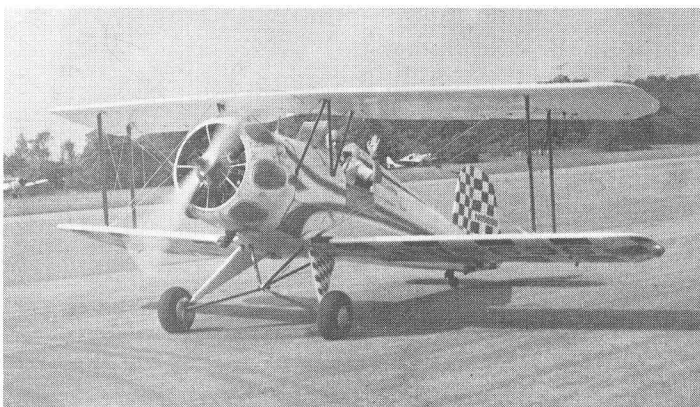
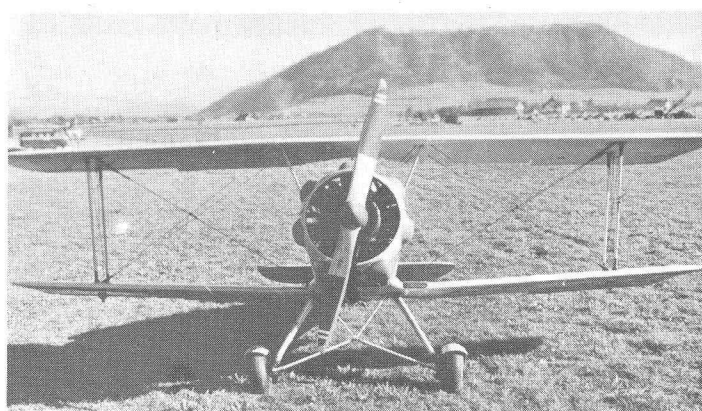
JUNGMEISTER

**accapare l'élite des voltigeurs
des années cinquante**

Au meeting international de Waalhaven, les 12 et 13 juin 1937, on put voir évoluer le D-EEHO du Graf von Hagenburg. La brutale fin de carrière de cet avion a été relatée dans notre précédent numéro. Ci-dessous, le nouveau «Jungmeister» Bü 133 C, D-EFPR que le célèbre voltigeur allemand utilisa lors des National Air Races de 1938.

Ci-dessous, le Bücker 133 sous cet angle fut rarement photographié. En dessous, un Do/Bü 133 C «Jungmeister» construit par Dornier pour les Troupes d'aviation suisse.

En bas à gauche, un revenant... le «Jungmeister» N-156 96 de Beverly Howard, qui n'est autre que le YR-PAX de Alexandru Papana remotorisé avec un Warner «Super Scarab» de 185 ch.





QUELQUES PILOTES DE «JUNGMEISTER»

Les qualités exceptionnelles du «Jungmeister» permirent à de nombreux pilotes de voltige de donner toute la mesure de leur talent. Parmi ces qualités figurait l'extrême sensibilité des commandes assurant une très grande précision, et une grande vitesse d'exécution des figures. Rudolf Lochner en apporta la preuve dès 1937, en enlevant le Championnat d'Allemagne d'Acrobatie sur le Bü 133 C D-EQOA : il en effectua 47 pendant les dix minutes consacrées à l'épreuve des figures libres.

Le monoplace Bücker possédait une autre qualité : celle de conserver sa maniabilité jusqu'au ras du sol. Cette particularité fut exploitée par nombre de pilotes de meetings, en vol sur le dos. Chacun l'adapta à son tempérament, en s'efforçant toujours d'innover par rapport à ses adversaires. Souvent au mépris de la plus élémentaire prudence. Avec le recul du temps, Fred Nicole qualifia certaines de ces évolutions de «tours de c...» !

Parmi les pilotes de voltige qui s'illustrèrent sur le «Jungmeister», citons au hasard, sans respect pour l'ordre chronologique :

- l'Allemand Albert Falderbaum, Champion d'Allemagne de Voltige en 1938 et 1939 et qui reconquit son titre, toujours sur Bü 133 C en 1960, dès que l'Allemagne put rétablir cette compétition. Très populaire à l'intérieur de ses frontières, Falderbaum fut victime d'un accident mortel lors d'un vol d'essai, peu de temps avant le Championnat de 1961.

- le lieutenant Alexandru Papana qui, aux National Air Races 1936 à Los Angeles, réali-

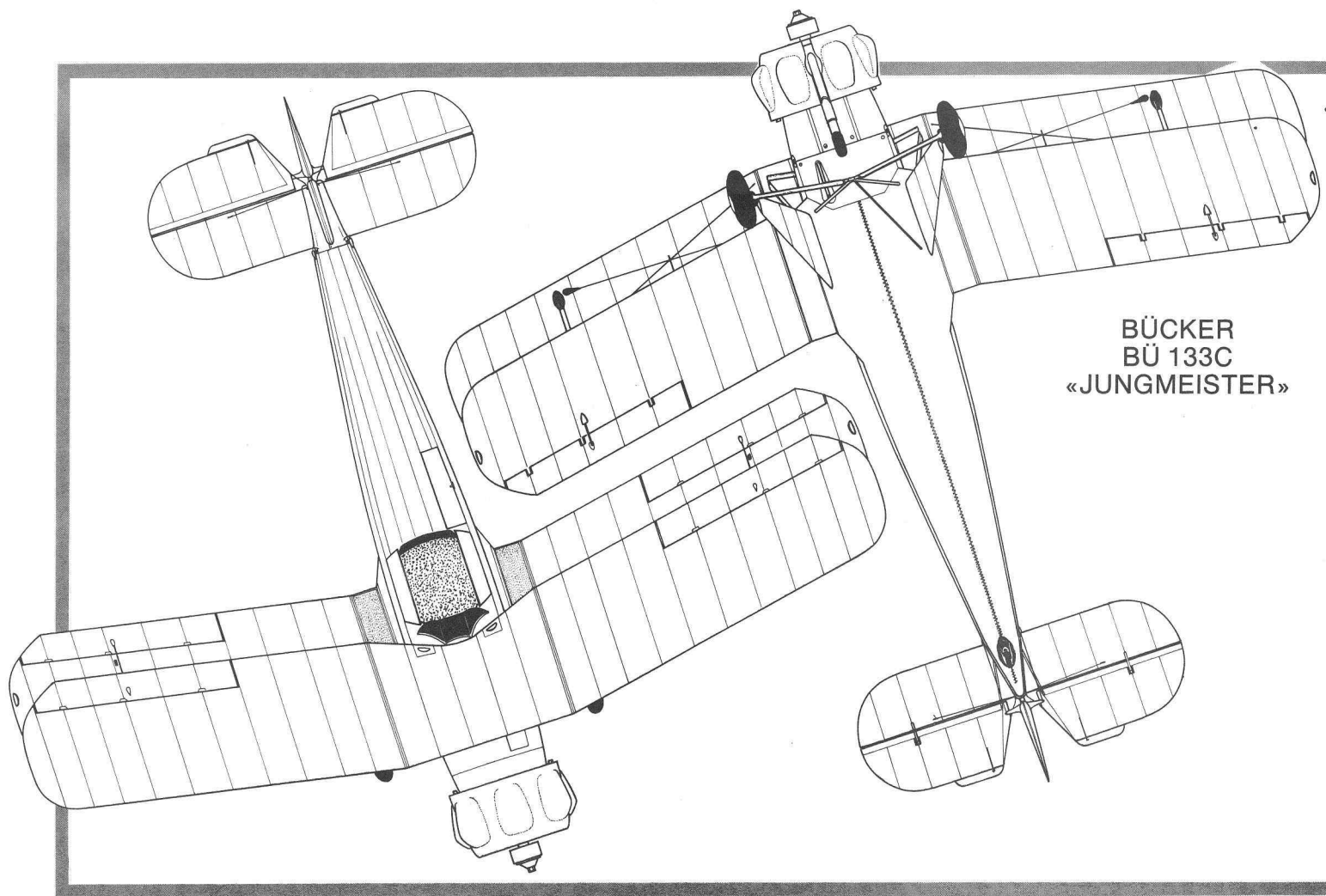
Passer entre deux perches, bien près de l'élément liquide et sur le dos avec un «Jungmeister» : telle était l'une des nombreuses fantaisies que se permettait Beverly Howard avec son N-156 96...

sa le tour de force d'accrocher au bout de son aile gauche un drapeau tenu en place sur un court potelet.

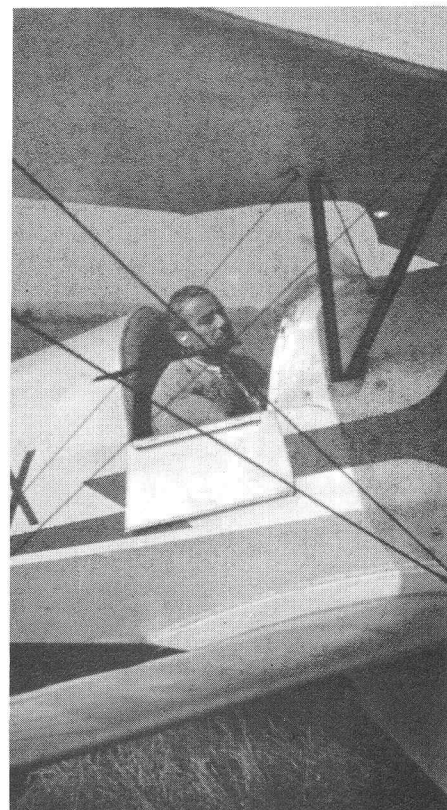
- Beverly Howard, «Bevo», Champion U.S. 1949 de voltige qui, avec l'avion de Papana reconstruit, ravit le public américain : volant sur le dos, il coupait du bord de sa dérive un ruban tendu entre deux perches tenues à bout de bras par deux assistants. «Bevo» et sa machine participèrent au meeting organisé au printemps 1950 à Villacoublay.

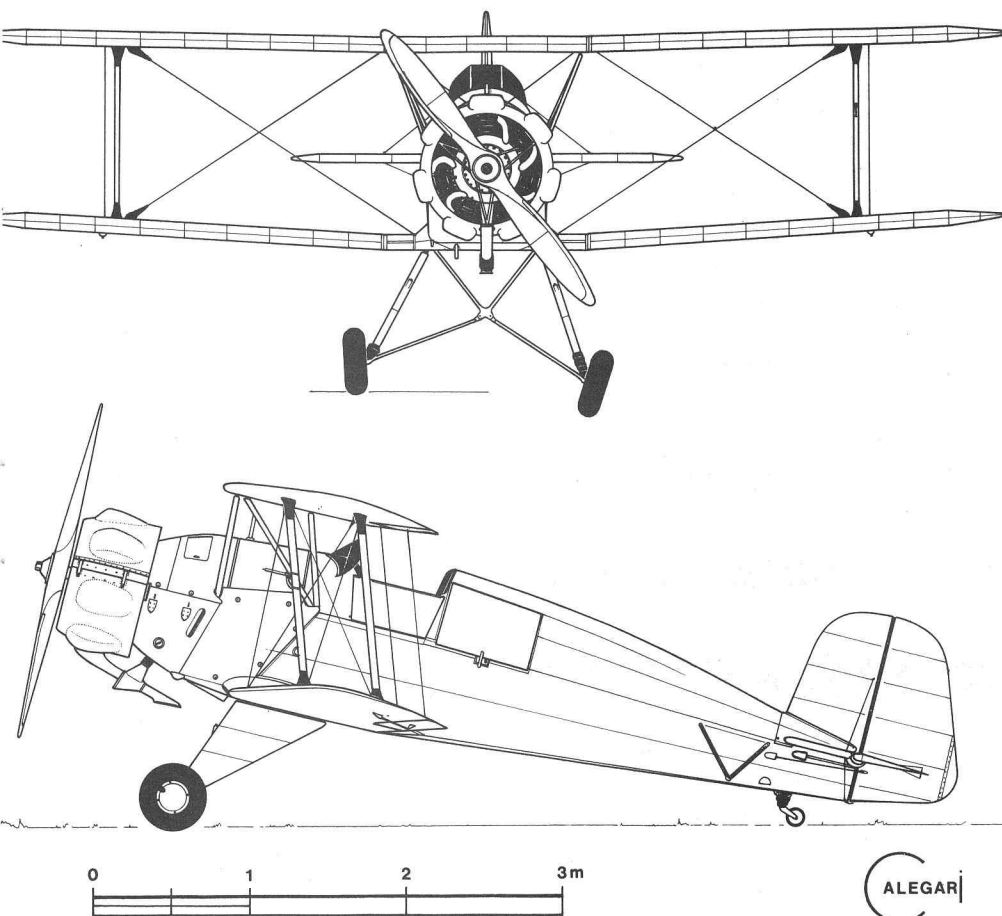
- le Prince Roumain Constantino Cantacuzene, neveu du Prince Bibesco (longtemps Président de la F.A.I.), qui s'était fait remarquer avant 1939 par plusieurs liaisons rapides sur un Caudron «Rafale» et un «Typhon», qui portèrent successivement la même immatriculation : YR-ADD. Après la guerre, il fuit la Roumanie communiste pour se fixer en Espagne et se livrer à la voltige de compétition. Il parvenait invariablement à surprendre le public par l'extraordinaire vivacité de ses évolutions. Il commençait son exhibition si près du sol que les spectateurs étaient gênés pour le voir par la tête des personnes placées devant. L'instant d'après, il était à quelques 150 mètres d'altitude. Moteur à l'extrême ralenti, il descendait, posait ses roues, puis ouvrait brusquement les gaz en grand et entamait instantanément une série de tonneaux déclenchés ou à facettes, agrémentés de passages sur le dos, toujours à très basse altitude.

Pour obtenir une meilleure réponse aux commandes, Cantacuzene fit modifier son «Jungmeister» EC-AEX : le gouvernail de direction eut sa surface agrandie à sa base, à la façon des Gee Bee «Super Sportster» de 1933. Il fit équiper cet avion de roulettes de



Le «Jungmeister» EC-AEX du prince Cantacuzène dont les exhibitions de voltige restent inoubliables. Le prince roumain recherchait le spectaculaire, et avait fait modifier son gouvernail de direction. L'avion est vu ici dans sa première forme, avant l'adaptation d'un appui-tête renforcé.





Avec un moteur Bramo Siemens Halske Sh-14 A de 7 cylindres en étoile développant 160 ch et entraînant une hélice bipale à pas fixe en bois de 2,20 m de diamètre :

Envergure	6,60 m
Longueur	5,90 puis 6,02 m
Hauteur (roulette de queue au sol)	2,25 m
Hauteur (en ligne de vol)	2,37 m
Surface alaire	12 m ²
Décalage des ailes	0,38 m
Incidence aile supérieure	1°
Incidence aile inférieure	0°
Dièdre de l'aile supérieure	1,5°
Dièdre de l'aile inférieure	3,5°
Flèche	11°
Voie du train d'atterrissage	1,70 m
Poids à vide	420 kg
Poids en voltige (38 litres de carburant)	585 kg
Poids en charge (80 litres carburant, 30 kg bagages)	610 kg
Charge au mètre carré	48,7 kg
Charge par ch	3,65 kg
Vitesse maximale	220 km/h
Vitesse de croisière	200 km/h
V.N.E.	350 km/h
Vitesse de décrochage	88 km/h
Vitesse de montée	7,80 m/sec.
Temps de montée à 1 000 mètres	2'08"
Temps de montée à 2 000 mètres	6'03"
Temps de montée à 3 000 mètres	10'07"
Plafond	6 000 m
Autonomie	500 km

queue de Fiat CR. 42 en guise de roues, et le fit munir d'un solide appuie-tête, tirant la leçon de l'accident de von Hagenburg. Le pilote roumain fit une rentrée spectaculaire en France au cours de l'été 1951. Il présenta à la presse un programme d'acrobatie nocturne sur le terrain de Corneilles-en-Vexin. Pour le rendre visible des spectateurs, il avait fait monter des projecteurs sur l'avion lui-même.

Il arriva à Cantacuzene d'utiliser le «Jungmeister» EC-ALP de José Aresti, dont le gouvernail de direction fut un temps agrandi comme celui du EC-AEX. Le Prince devait mourir dans son lit en 1955, victime du cancer.

— le colonel José Luis Aresti Aguirre cumula les fonctions de Ministre de l'Aviation Civile Espagnole et l'activité de pilote de voltige, avec le EC-ALP qu'il acheta en 1955, et qui fut transféré en 1970 à l'Aéro-Club d'Espagne. Au cours de Lockheed Aerobatic Trophy de 1955, Aresti connut la mésaventure de perdre son hélice en vol. Il put atterrir vent dans le dos, fit réparer les dégâts et concourut à nouveau dans l'après-midi... Troisième de la Coupe d'Europe, disputée uniquement en 1956, il se classa 6^e dans le Lockheed Trophy de 1957.

— le major suisse Francis Liardon s'attribua cette épreuve en 1959 devant d'Orgeix, Vétré et Biancotto. Il avait été éliminé en demi-finale en 1957, se classa 6^e et 4^e en 1960. Toujours sur son HB-MIC, le 33^e «Jungmeister» construit à Altenrhein, dont il se sépara en 1964.

— Champion de la «nouvelle vague», le jeune ingénieur-pilote Michel Brandt, ce «Suisse de Dijon» dispose maintenant du Pitts «Special» BS-1S, F-BVKB. Il possédait auparavant le Do/Bü 133 C n° 36, HB-MKM (ex U-89) qu'il parvint à équiper d'un Lycoming A10-360 de 200 ch, sans l'enlaidir, grâce à un capot N.A.C.A. de dimensions généreuses... Cet avion, malheureusement, ne lui permettait pas de s'aligner dans la compétition de très haut niveau...

LA SUISSE ADOPTE LE «JUNGMEISTER»

Outre l'Allemagne, la Suisse et l'Espagne construisirent le «Jungmeister» pour les besoins de leurs forces aériennes. En 1936, les autorités militaires helvétiques décidèrent de doter leur aviation d'un avion de perfectionnement, de voltige et d'entraînement au combat aérien. Le tout nouveau monoplane «Jungmeister» bénéficiait d'un préjugé favorable, les Troupes d'Aviation Suisses n'ayant qu'à se louer des services du «Jungmann». L'expérience acquise par l'usine d'Altenrhein dans la construction du Bü 131, et le fait que nombre d'éléments de celui-ci et du «Jungmeister» étaient communs constituaient des atouts supplémentaires pour le monoplane allemand. Il fut donc adopté. C'était assurément là un excellent choix, puisque le Bü 133 C allait rester en service durant 31 ans, de 1937 à 1968. Il fut alors remplacé par les monoplans Pilatus, infiniment plus proches du portrait-robot de l'avion sophistiqué d'école et de perfectionnement des temps modernes.

Le processus fut le même que pour le «Jungmann» : six exemplaires furent d'abord importés d'Allemagne, qui reçurent les numéros U-51 à U-56. L'usine «Doflug» d'Altenrhein assura entre 1937 et 1940 la fabrication sous licence d'une série de 46 Do/Bü 133 C, auxquels furent attribués les numéros U-49, U-50, et U-57 à U-100.

Une mitrailleuse photographique amovible était montée sur l'aile supérieure lors de l'entraînement au combat aérien.

Sur ces 52 appareils, 18, parvenus à bout du potentiel avaient été volontairement détruits ; tandis qu'une douzaine d'exemplaires étaient réservés aux musées aéronautiques suisses et étrangers ; à commencer par le U-60, exposé au Musée des Transports et Communications de Lucerne. Enfin, en 1969, les 22 «Jungmeister» restants étaient cédés aux Aéro-Clubs helvétiques. Mais certains parvinrent par la suite à franchir les frontières suis-

ses, pour le plus grand plaisir de leurs acquéreurs britanniques, français, allemands et autres...

LE «JUNGMEISTER» EN FRANCE

Aucun «Jungmeister» ne résida longtemps en France avant la deuxième guerre mondiale, malgré l'intérêt qu'ils suscita chez certains de nos compatriotes. Jean-Baptiste Salis fut le premier d'entre eux. Il devint l'agent de Bücker pour notre pays. A ce titre, courant 1937, il prit possession de trois Bü 133 C. Mais ces avions quittèrent immédiatement la France pour l'Espagne, en proie à la guerre civile. Ils avaient été bien vite achetés par un colonel qui combattait aux côtés des Républicains (1). L'on ignore quel fut le sort de ces Bücker.

Deux ans plus tard, un autre pilote français s'intéressa au «Jungmeister». Il s'agissait de Fernand Lefebvre, employé successivement à la S.D.A. (2), chez Morane-Saulnier, et enfin à la S.N.C.A.O., après la nationalisation de l'industrie aéronautique (3). Sans abandonner son poste de pilote d'essais, Lefebvre se rendit acquéreur d'un Bü 133 C (vraisemblablement le D-ESFS) et ses acrobaties furent très remarquées pendant les meetings de 1939.

Si le «Jungmeister» fut une source de satisfaction pour tous ses utilisateurs, il advint que l'un de ces avions fut la cause d'une cruelle déception pour un de nos compatriotes, M. Henri Buret, de Sainte-Anne. Pilote expérimenté, celui-ci figura parmi les sept engagés de la Coupe Deutsch de la Meurthe de 1936. Il ne put participer à la course : le Lignel 20 qu'il avait commandé à la S.F.C.A. (Société Française de Construction Aéronau-

(1) Son nom n'est pas connu.

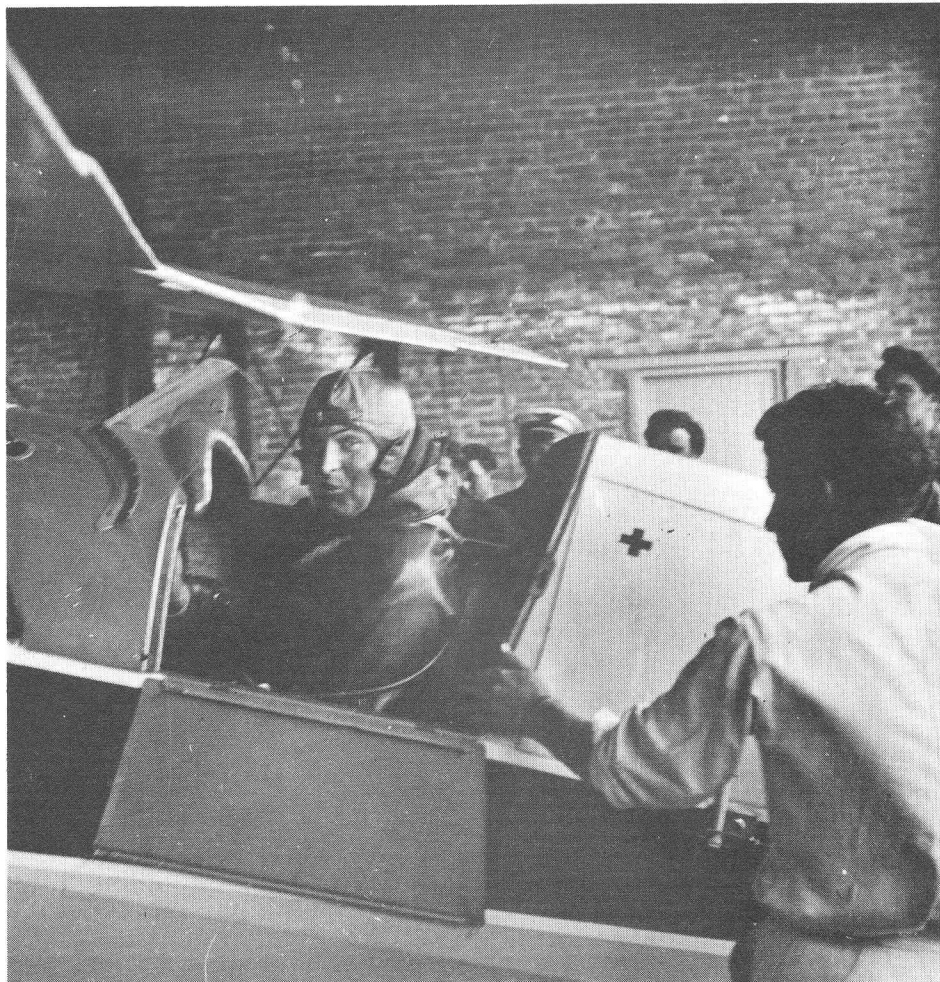
(2) Société pour le Développement de l'Aéronautique. Dirigée par Maurice Finat, cette entreprise se consacrait à donner des baptêmes de l'air et à organiser des meetings aériens.

(3) Lefebvre trouva la mort avec le mécanicien-navigant Georges Sixdenier le 27 juillet 1946 à Buenos-Aires dans l'accident du prototype S.O. 93.

tique) n'ayant pu être terminé en temps voulu à la suite des conflits sociaux de l'été 1936. En 1948, M. De Sainte-Anne devint le propriétaire, bien éphémère, du premier «Jungmeister» inscrit (en 1949) au Registre Aéronautique de notre pays. Il racheta cet appareil à l'Aéro-Club Louis Mouillard (Aéro-Club du 16^e arrondissement). Il s'agissait du Bù 133 C n° 1131, construit à Rangsdorf en 1937, qui reçut en France le Certificat de Navigabilité n° 20368 du 24 mars 1948 et fut immatriculé F-BEDJ. Basé à Toussus-le-Noble, il sortait de révision générale. Bien qu'il soit expressément convenu que l'avion ne devait plus être utilisé que par son nouveau propriétaire, le Chef-Pilote du Club crut bon de faire ce qu'il affirma devoir être un «vol de mise au point». Cela alors que Marcel Doret se trouvait sur le terrain. Le moniteur se laissa-t-il emporter par le désir de briller devant notre champion de voltige ? Toujours est-il que son exhibition se termina fort mal : l'appareil réduit à l'état de débris, et son occupant assez sérieusement blessé. L'accident se produisit le 5 juin 1948, le jour même où M. De Sainte-Anne devait prendre possession de son Bùcker. L'intéressé envisagea de le faire reconstruire et se rendit à Suisse dans ce but ; mais dût finalement se résoudre à en vendre l'épave à bas prix à Jean-Baptiste Salis... Ce fut finalement en 1951 qu'un «Jungmeister» vola véritablement en France, grâce à Fred Nicole, qui réalisa — entre beaucoup d'autres — (1) la performance de remporter un match de voltige contre Beverly Howard, disputé à Cleveland au cours des National Air Races de 1948. Les deux pilotes ne luttaient pourtant pas à armes égales : «Bevo» montait son «Jungmeister» alors que Nicole disposait d'un Stampe...

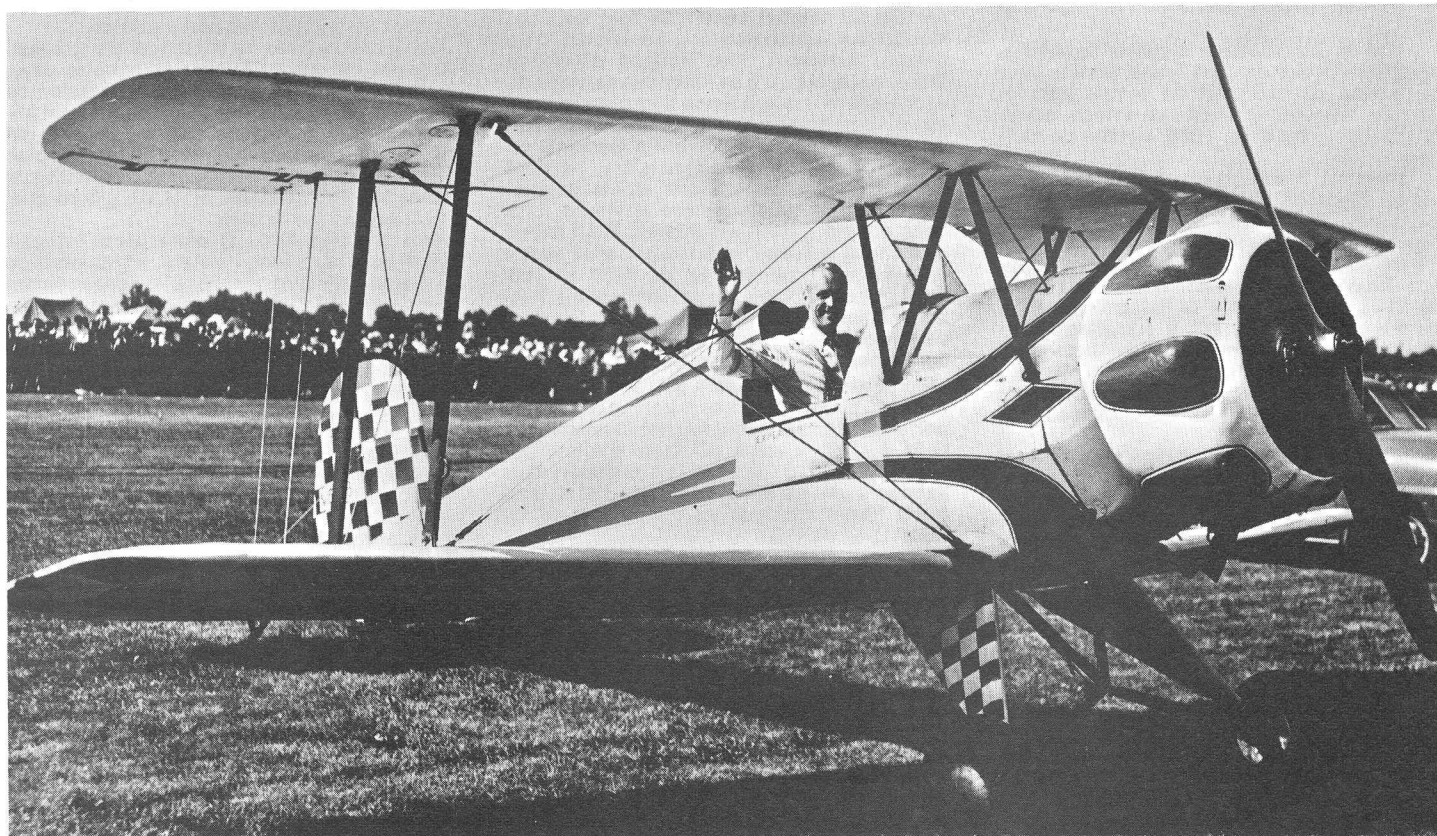
(1) Pris au hasard parmi ses titres ou fonctions : instructeur à l'école de moniteurs de Salon-de-Provence, Chef-Pilote des Sports Aériens, Breveté pilote français n° 7 d'hélicoptères, pilote d'essais chez Bréguet, et «Ecrivain du Ciel», il était le seul pilote français spécialisé dans l'écriture fumigène, au temps des P.A.F. (Publicités Aériennes Françaises).

Le dimanche 20 août 1939, ce fut au tour du public vichyssois d'être convié à découvrir le «Jungmeister» lors d'un meeting particulièrement brillant sur l'aérodrome de Rhue. Outre les exercices de virtuosité sur Morane-Saulnier 225 de trois pilotes de la Patrouille de l'Air (ex



Patrouille d'Etampes), le programme comprenait une exhibition de Fernand Lefebvre sur son Bùcker Bù 133 C, portant encore l'immatriculation allemande D-ESFS. L'avion du voltigeur français, ci-dessus, porte encore la peinture allemande. La petite merveille venue

d'Outre-Rhin n'eut hélas, pas le temps d'être «naturalisée» française... Ci-dessous, le Bùcker Bù 133 C N-15696 reconstruit aux USA avec l'épave de l'avion de Papana fut la propriété de Mike Murphy avant d'être racheté par Beverly Howard qui occupe ici le poste de pilotage.





Le «Jungmeister» Do/Bü 133 C n° 46 devenu en 1969 le G-AXMT semble ici posséder la double nationalité. Il est parfaitement propre... d'ailleurs, a-t-on jamais photographié de «Jungmeister» suisse et sale ?

Ci-dessous, le Do/Bü 133 HB-MIC de Francis Liardon photographié dans un décor typiquement alpestre. En avant du poste de pilotage, sur le réservoir d'essence, est peint le célèbre canard Donald.

Le constructeur Maurice Brochet réédita lui, le tour de force réussi outre-Atlantique sur le YR-PAX accidenté de Papanua. Il métamorphosa l'épave d'un Bü 133 C de fabrication allemande vendue par les Domaines en un fringant appareil. Commencée en 1950, la reconstruction s'acheva l'année suivante. Le certificat de navigabilité n° 18.703 lui fut délivré le 21 mai 1951. Immatriculé F-BBRI, l'avion n'avait rigoureusement rien perdu des qualités du modèle original. Notre ami Fred Nicole, qui relate par ailleurs son «aventure Bucker» devait se charger d'en faire la preuve. Non pas la preuve par 9, mais par 18. Ce nombre est celui des meetings auxquels il participa en 1951-1952, jusqu'à ce qu'un banal accident de la route ne le contraigne à abandonner la compétition.

Par la suite, son avion devint le N 211 U lorsqu'il émigra aux U.S.A. Détail curieux : lorsque son nouveau propriétaire, Robert Pfaff, chef de bord à la Pan Am le revendit, ce fut à un de ses homologues aux Eastern Air Lines, le Captain C. Jay Seiler, un autre mordu de la voltige qui, outre son «Jungmeister» possède le «Jungmann» N 55 OG, qui était précédemment immatriculé OE-AAE en Autriche.

Comme nombre de ses congénères, le petit monoplace fut contraint, il y a un peu plus d'un an, de troquer son moteur Siemens contre un Lycoming de 200 ch. Il était dans les intentions de C. Jay Seiler de faire quitter au N 211 U sa tenue rouge foncé et blanc, pour lui redonner la décoration du F-BBRI d'autrefois. Un bel hommage rendu à la virtuosité de Fred Nicole...

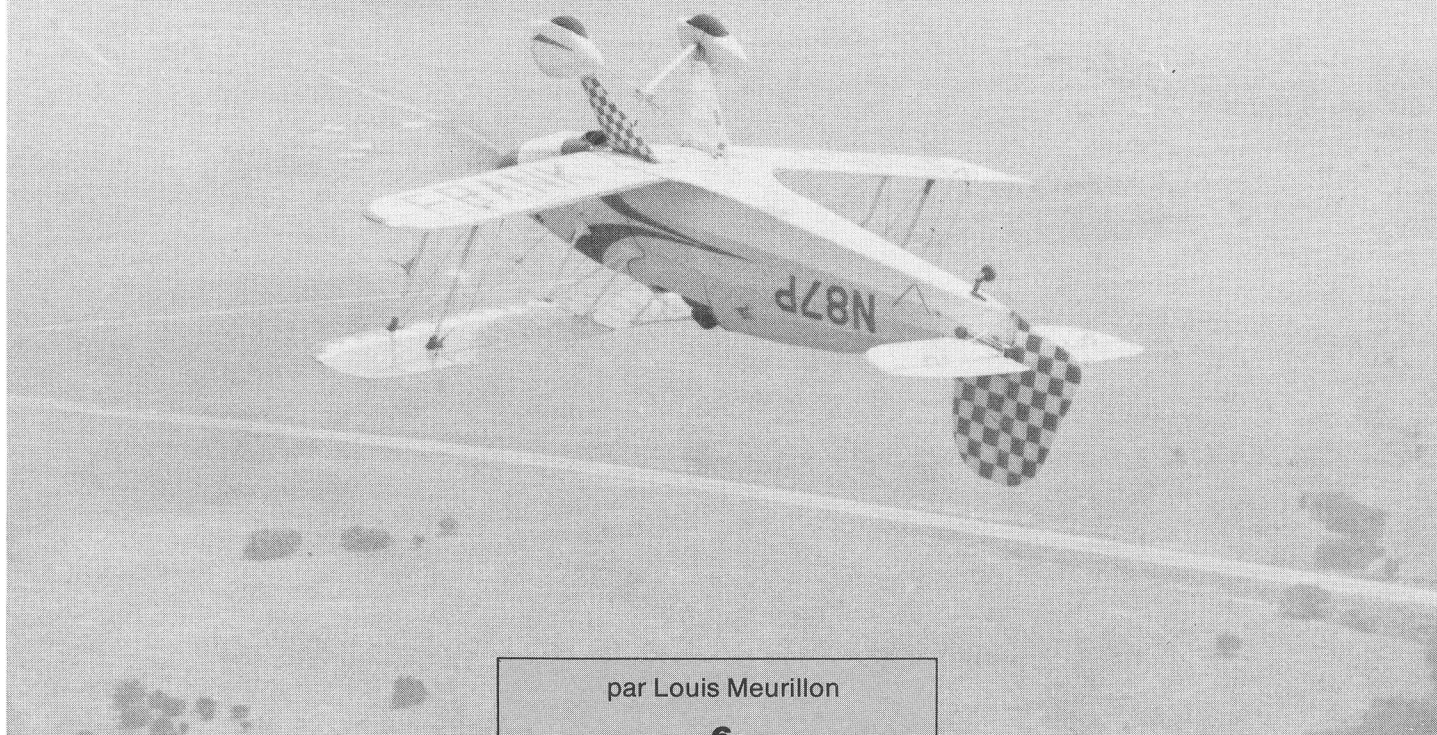
Le deuxième «Jungmeister» ayant volé en France fut construit en 1940 par l'usine Dor-



nier d'Altenrhein. Il portait le numéro de série 39, et appartenait aux Troupes d'Aviation Suisse, avec le numéro U-92, avant de devenir le HB-MIM, propriété de l'Aéro-Club de Suisse, section de Kloten. Il entra en France en 1963. Titulaire du Certificat de Navigabilité n° 25.181 du 3 avril 1963, et de l'immatriculation F-BLGM, il est basé à Compiègne-Margny. Son propriétaire est également un professionnel de l'aviation commerciale : Max Si-

méoni, Officier mécanicien navigant à la Compagnie Air-France.

à suivre



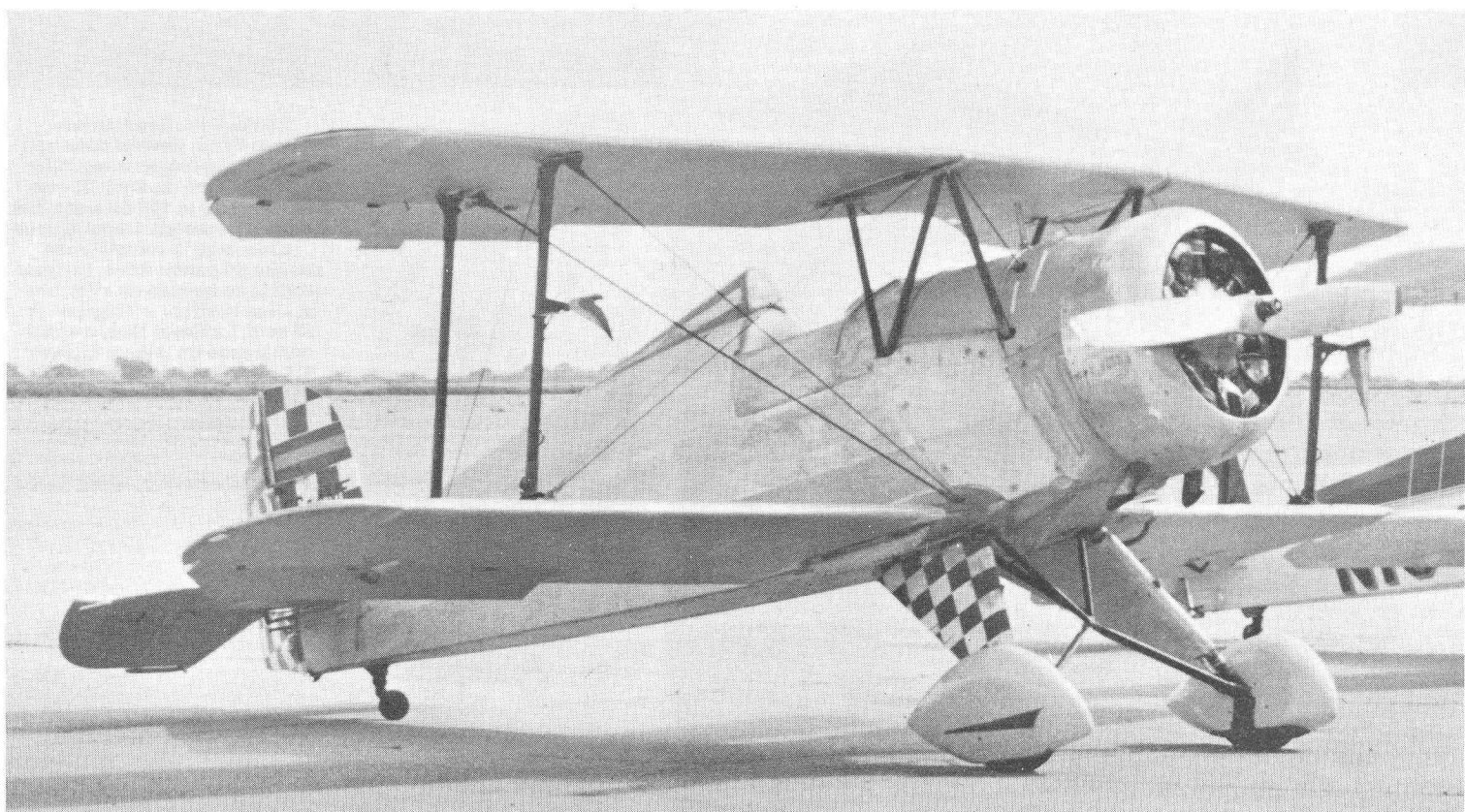
par Louis Meurillon

6

*Lustrés et convoités à outrance
les derniers*

JUNGMEISTER

*ont su défendre
leur coin de ciel*





*Ci-dessous,
l'écurie de Frank Price ; de Waco (Texas),
est particulièrement riche en biplans Bücker :
un «Jungmann» et deux «Jungmeister», tous
comme il se doit plus ou moins modifiés.*

*Ci-dessus et page précédente, le N87P,
ex «Jungmeister» EC-AEX du Prince
Cantacuzène, devenu la propriété du
voltigeur américain Frank Price qui l'attela
à un Lycoming de 180 ch.*

Le troisième et dernier BÜ 133 C «naturalisé» français fut également fabriqué en Suisse (c/n 16). Son numéro fut U-69, et sa première immatriculation civile HB-MIQ. Il devint le F-BOHK en 1969. Son heureux propriétaire n'est autre que Jean Salis, qui se souvint fort à propos de providentielles origines helvétiques qui facilitèrent la sortie du territoire suisse du petit biplan jaune. Longtemps désiré par son possesseur, il reste un peu le préféré, parmi toutes ses drôles de machines. Admiré par les visiteurs du terrain de la Ferté Alais, le F-BOHK devint le plus populaire des «Jungmeister» ayant franchi nos frontières. Voici plusieurs années, il eut les honneurs du petit écran dans une séquence d'un feuilleton qui fit pleurer dans les chaumières. Le titre en était «La maison des bois» (ou quelque chose d'approchant), et la vedette masculine Pierre Doris. L'action se passait pendant la guerre 1914-1918. Le budget étreint de ce télé-film excluant la fabrication de répliques d'avions d'époque, Salis dut se contenter d'exhiber, tels quels, son Stampe et son BÜ 133 C. Un rien de peinture les déguisa pour la circonstance, en chasseurs bien peu convaincants. Le gentil Stampe français descendit le méchant Bücker «boche» qui allait s'abattre pudiquement derrière l'inévitable colline. Après quoi le téléspectateur ému voyait achever de brûler ce qui ressemblait davantage au produit d'un débarras de cave qu'aux débris d'un avion qui se respecte...

DES AMATEURS PAS COMME LES AUTRES

Grands amateurs de courses et de voltige, et disposant généralement de moyens matériels «confortables», les pilotes des États-Unis ne manquèrent pas de chercher à attirer à eux les «Jungmeister» qu'ils purent acquérir lorsque l'occasion se présenta. La source principale d'approvisionnement fut la Suisse lorsqu'elle décida de céder ses derniers BÜ 133 C à ses ressortissants. Et à eux seuls, théoriquement...

Les acheteurs américains de «Jungmeister» furent assez souvent des pilotes de ligne, pour qui la voltige représentait un violon d'Ingres. Outre Robert Pfaff de la Pan Am ; et C. Jay Seiler des Eastern Airlines, propriétaires successifs de l'ex-F-BBRI, on peut citer Art Yadvén, Captain de DC.8 à la Trans Carib-



bean Airlines. Celui-ci prouva que son goût pour cet avion touchait à la passion. Il acheta l'appareil pour 8 000 dollars à un Aéro-Club suisse, et en consacra 22 000 à soigner son aspect. Son N-1881 rouge et blanc reçut vingt couches de «dope» ! Un autre cas «d'amour fou» est celui du Lieutenant-Colonel S.C. Burgesse, d'Honolulu. Non content de posséder le «Jungmeister» N 1333 B (probablement l'ancien EC-AKA), il entreprit, grâce à une liasse de plans, la construction d'une réplique fidèle de l'appareil. Le N 258 H est à ce point qu'il est impossible de le distinguer d'un authentique Bucker. Les seules différences concernent le moteur et son capot N.A.C.A. Le premier est un Warner en étoile, et le N.A.C.A. est en fibreglas et non en aluminium... Quant au pilote de voltige texan Frank Price, de Waco, il acheta le EC-AEX sans moteur de Constantino Cantacuzène, l'équipa d'un 180 ch Lycoming. Outre ce N 87 P, il devint propriétaire : d'un autre «Jungmeister», d'un «Jungmann» et d'un Great Lakes. Frank Price vendait des liasses de plans pour la construction d'une réplique du «Jungmeister». Le prix en était de 350 dollars il y a une dizaine d'années...

DESCRIPTION DU BÜ 133 «JUNGMEISTER»

Le monoplace Bü 133 était de construction en tout point semblable à celle du «Jungmann».

Plus complet, le tableau de bord comprenait les instruments suivants : altimètre, compas, «badin», variomètre, accéléromètre, montre, compte-tours, thermomètre et manomètre d'huile, jauge à essence.

Un tab avait été monté sur le gouvernail de direction.

Groupe moto-propulseur : au moteur Hirth H.M. 6 de 140 Ch monté à l'origine sur le prototype D-EVEO, succéda un autre six cylindres en ligne inversés construit par Albert Hirth, le H.M. 506 d'une cylindrée de 5,976 l. Alésage et course étaient les mêmes que ceux du 4 cylindres H.M. 504. Il développait 160 Ch à 2 500 t/m. Ses deux carburateurs inversés SUM étaient adaptés au vol sur le dos. Ainsi motorisé, l'appareil correspondait au type Bü 133 B.

Quant au 7 cylindres en étoile Siemens Sh 14 A adopté pour le Bü 133 C il offrait la même puissance (1) que le Hirth H.M. 506, avec une cylindrée sensiblement supérieure (7,7 litres), mais à un régime moins élevé (2 200 tours). Alésage et course étaient respectivement de 108 et 120 m/m. Ce moteur était nettement plus léger que le Hirth (135 kg contre 174).

Une seule modification fut apportée au «Jungmeister». Elle le fut après la sortie des premiers Bü 133 C de série : le classique appuie-tête caréné disparut. Il fut englobé dans la ligne de l'arrière d'un fuselage devenu plus enveloppant.

UNE ULTIME VERSION DU «JUNGMEISTER» : LE BÜ 133 D

Bien qu'il semblât évincé de la haute compétition par les Zlin et autres Yak, l'aura qui avait enveloppé le «Jungmeister» était à ce point persistante, qu'une poignée d'audacieux décida en 1967 d'en relancer la fabrication sous licence. L'initiative en revint à l'ingénieur américain Jack D. Canary, ancien ingénieur des ventes à la North American, qui résidait alors à Munich. Le projet avait pris corps après que Canary ait eu connaissance : à la fois de l'existence en Suède d'un lot de moteurs Siemens SH-14, dont certains flambants neufs, et de la possibilité d'obtenir de la C.A.S.A. espagnole la liasse complète de plans indispensables. Carl Bucker ne pouvait qu'approuver ce projet, pour lequel fut créée à Munich la «Aero Technik Canary». La fabrication d'une pré-série de trois Bü 133 D1 débuta en mars 1967

(1) A l'origine, le Siemens Sh-14 avait une puissance de 130 CV seulement.



En haut, l'avion de Cantacuzène revu par Price a encore de l'allure. Ci-dessus et dessous, le Do/Bü 133 c n° 29, ex U-82 des troupes d'Aviation suisse, vu le 21 avril 1975 à Amiens-Grisy lors du rallye du «Baron Rouge».

En bas, immigré aux États-Unis où il est devenu le N 211 U, le Bucker 133 de Fred Nicole est vu ici avec son moteur Siemens d'origine, laque rouge vif avec parements blancs.





En haut, le «Jungmeister» N211U de C. Jay Seiler n'a apparemment pas trop souffert de sa remotorisation avec un Lycoming. Ci-dessous, un Bü 133 allemand bien modifié... jusqu'à installation d'une roulette de queue carenée.

Ci-dessus, une photo aussi réussie soit-elle du «Jungmeister» N1881 ne donne qu'une idée imparfaite du lustre exceptionnel que lui a donné son propriétaire Art Yadven. L'avion a reçu vingt couches de vernis.



dans les ateliers de la «Josef Bitz Flugzeugbau», entreprise artisanale bavaroise spécialisée dans la construction d'éléments de planeurs, et de répliques d'avions anciens pour les besoins du cinéma.

Le nouvel appareil était rigoureusement semblable au Bü 133 C, hormis des pneus, des roues, des freins et des instruments de bord d'origine américaine. Seule touche de «modernisation» : des carénages de roues.

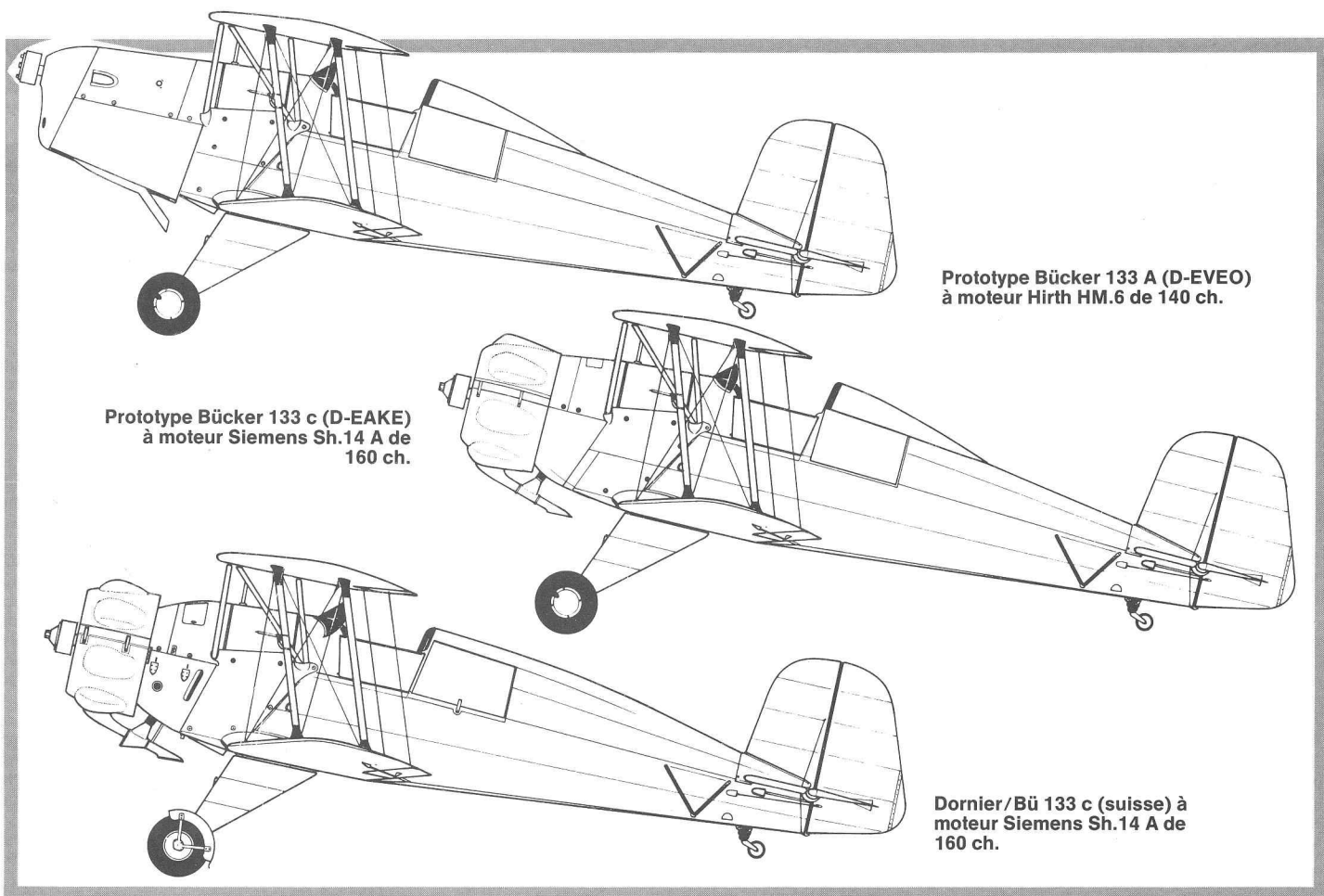
Un succès commercial paraissait promis à «l'opération Bü 133 D» : huit commandes — américaines pour la plupart — étaient parvenues à Munich à la mi février 1968, alors que le prototype n'effectuait son premier vol que le mois suivant.

Canary espérait parvenir à vendre près d'un avion par semaine. Un tel rythme de production excédant largement les possibilités de la petite firme de Josef Bitz, un contrat avait été passé avec la Wolf Hirth G.m.b.H. installée à Nabern qui pouvait sortir deux exemplaires par mois et même davantage, si besoin était. Bitz restait associé à la fabrication, comme principal sous-traitant. La série devait démarrer avec l'appareil n° 4.

Le montage sur les Bü 133 D1 d'un moteur Siemens, du type qui équipait les «Jungmeister» d'origine était de nature à faciliter l'obtention de la certification par la F.A.A. américaine, se basant sur celle délivrée par les autorités allemandes. C'était là l'un des objectifs prioritaires de Canary, amené à s'intéresser surtout à la clientèle U.S., la seule susceptible d'acheter en assez grand nombre une machine d'un prix relativement élevé, qui devait se situer entre 20 000 et 22 000 dollars, transport compris. Un agent avait déjà été désigné : la «Aircraft Distribution Corporation», à Olean (État de New-York).

Le projet tourna court cependant : le 19 août 1968, Jack D. Canary trouvait la mort dans l'accident d'un North American T-6 qu'il convoyait lors du tournage du film de la 20th Century Fox, «Tora, tora, tora...».

La «Aero Technik Canary», à laquelle était intéressé Carl Bucker, assisté du Munichois Paul Skagstad, était dissoute en 1972. En fait la production s'était arrêtée dès la sortie en octobre 1968 d'un quatrième appareil. Celui-ci fut l'unique exemplaire du type Bü 133 F. Il était équipé d'un Franklin, six cylindres à plat 6A-350 de 220 ch. Grâce à un volumineux capot «façon NACA» l'avion ressem-

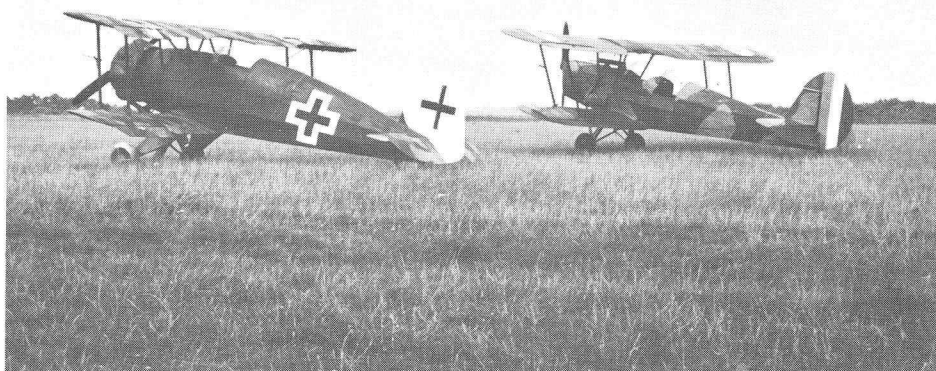


Prototype Bucker 133 A (D-EVEO)
à moteur Hirth HM.6 de 140 ch.

Prototype Bucker 133 c (D-EAKE)
à moteur Siemens Sh.14 A de
160 ch.

Dornier/Bü 133 c (suisse) à
moteur Siemens Sh.14 A de
160 ch.

*Ci-dessous,
côte à côte deux appareils de Jean Salis vont
jouer les avions de chasse de la guerre
1914-18, pour les besoins d'un télé-film
tourné en 1969 «La maison des bois». Le
gentil Stampe français envoya au tapis le
méchant Bucker allemand, au grand
soulagement des chers téléspectateurs.*



blait à l'un de ses frères, dont le moteur Siemens aurait souffert d'une méchante fluxion...

EN GUISE D'ÉPILOGUE

Carl Clemens Bucker nous a discrètement quitté en 1976. Un destin malicieux voulut que ce fut le 11 février, le jour même où il aurait fêté son 81^e anniversaire. Il s'était installé à Beuel, près de Bonn. Dans les années qui suivirent la fin de la dernière guerre, il prétendait volontiers être de natio-

nalité suédoise. Sans doute était-il désireux de se démarquer de tout ce qui touchait au Reich hitlérien...

Il est incontestable que le nom du «Jungmeister» restera dans l'histoire de la voltige aérienne mondiale, alors que celui d'appareils qui l'ont supplanté dans la compétition sombrera dans l'oubli.

L'œuvre de Bucker lui survivra pour de longues années encore, grâce à l'obstination mise par les possesseurs des derniers exemplaires de ses biplans, à maintenir en parfait

état de vol des machines vieilles de trente à quarante ans.

Les musées aéronautique du monde ont ouvert leurs portes au «Jungmeister», tels celui de Washington (N-15696) et de Lucerne (U-60); ainsi qu'aux «Jungmann»: Prague (A-27) et Cracovie (SP-AFO). D'autres le feront. En France notamment, où un «Jungmann» d'origine espagnole attend d'être restauré pour rejoindre le Musée de Charles Noettinger, au Mas Palegry, non loin de Perpignan. D'autres preuves significatives de l'attachement aux appareils de Carl Bucker existent. Aux U.S.A., l'ingénieur d'origine européenne Rim Kaminkas dessina vers 1962 le «Jungster» I, réplique à peu près exacte, à l'échelle des 4/5 du «Jungmeister». Destiné à être construit par des amateurs, l'avion était tout en bois. Moyennant quelque 7 500 dollars, et de 600 à 800 heures de travail, l'on obtenait une machine des plus séduisantes.

Plus récemment et plus près de nous, le Suisse Jean-Claude Guex présenta à Brienne-le-Château, au Rassemblement 1977 du R.S.A., un monoplace blanc et rouge entièrement métallique de sa construction, le HB-YAZ. L'appareil d'une facture très originale n'offrait qu'un unique et lointain point de ressemblance avec les productions de Bucker: il était biplan comme eux.

Mais le nom dont Guex l'avait baptisé: «Rekcub», anagramme parfait de Bucker, constituait la preuve que la Suisse n'était pas prête d'oublier certains petits biplans jaunes, et leur créateur...



LE «JUNGMEISTER»

par Fred Nicole

J'ai acheté mon «Jungmeister» en 1948, au Service des Domaines de Clermont-Ferrand.

De construction allemande, il avait passablement souffert de son existence passée, et sa remise en état nécessitait des travaux très importants ; lesquels furent confiés à Maurice Brochet, dans ses ateliers de Neauphle-le-Château (Yvelines). En fait, il s'agissait plutôt d'une reconstruction pure et simple, car de nombreux éléments devaient être entièrement refaits. Par chance, j'avais eu l'occasion de faire la connaissance de M. Carl Bücker, lors de son passage à Paris, puis de le revoir en Suède. Entre-temps, il m'avait apporté un dossier très complet sur le Bü 133. Ce précieux document, datant d'avant-guerre, permit à Maurice Brochet d'effectuer son travail dans d'excellentes conditions, en respectant les normes d'origine.

C'est seulement au début de 1951 que s'acheva la reconstruction. Mais le résultat fut en tous points remarquable, puisque mon avion retrouva toutes les qualités qui firent la renommée du «Jungmeister». Le petit biplan fut monté sur le terrain voisin de Chavenay-Villepreux, où j'en effectuais les



Ce superbe Bücker 133 c (Do/Bü n° 39) F-BLGM appartenant à Max Siméoni a été longtemps basé à Compiègne-Margny. Il vient récemment d'être démonté, mais reste à ce jour la propriété de M. Siméoni.

essais au cours du premier trimestre de la même année. Mon appareil prit place dans le Registre Véritas comme le Bücker Bü 133c n° 1 ; ce chiffre «1» étant l'indice de sa reconstruction. Immatriculé F-BBRI, il était peint en ivoire et rouge.

Dès avril 1951, je participais avec lui à une série de Meetings Aériens Nationaux (et autres) : Tunis (8 avril), Alger (15 avril), Saint-Étienne (6 mai), Limoges (27 mai), Lille (10 juin), Vesoul (14 juillet), Évian (22 juillet), Le Havre (29 juillet), Vichy (26 août), Lausanne (2 septembre), Cannes (9 septembre).

Au printemps suivant, débutait une nouvelle suite de meetings : Oran (27 avril), Casablanca (4 mai), Lens (11 mai), Bordeaux (18 mai), Dijon (25 mai), Leeds (1^{er} juin), Marseille (6 juin). Ce fut là le dernier : six jours plus tard, étant passager arrière d'une 4 CV Renault, je fus éjecté par arrachage de la portière, après que la voiture eut effectué trois tonneaux. Cet accident me valut de rester un mois dans le coma !

Mais revenons au printemps 1951 : mettant à profit mon expérience du vol sur le dos (1), j'avais eu l'idée de faire, en rase-mottes dos un sillonn d'écumé dans l'eau avec le plan fixe vertical de mon F-BBRI... Je fis les premiers essais sur le lac Léman. Puis je recommandais le 9 septembre 1951 devant le Carlton, lors du Meeting de Cannes, où ce fut plus difficile, l'eau de la Méditerranée étant loin d'être aussi «lisse» que celle du lac de Genève. Je voulus récidiver le 6 juin 1952, pendant le Meeting de Marseille, mais la mer était trop agitée ce jour-là...



J'estime que le «Jungmeister» est le plus extraordinaire avion de voltige au monde, pour qui connaît bien cette discipline. Il demeure incomparable et inimitable.

Il est déconcertant de souplesse. La nervosité «pointue» de sa cellule facilite toutes les figures positives et négatives. Ses courbes de voltige sont de la plus grande élégance.

Le Bücker reste plus sensible à l'attaque oblique (direction), qu'aux grands angles (profondeur). Le double tonneau déclenché dos part «comme un coup de fusils», et s'arrête de même.

Il présente une seule exigence en ce qui concerne les auto-rotations dans les exhibitions au ras du sol (5 à 10 mètres) : il demande une vitesse au Badin précise. A ce prix, il permet un tonneau déclenché au décollage comme à l'atterrissage.

Les seules améliorations que l'on pourrait lui apporter consisteraient à remplacer son moteur Siemens de 160 ch par un Lycoming de 180 ch, et à l'équiper d'une hélice à vitesse constante. Ces deux modifications lui assureraient la perfection absolue dans l'exécution de certaines figures «anormales».

J'ai totalisé environ soixante-dix heures de vol à bord du F-BBRI. Je puis dire qu'il ne m'a laissé que des souvenirs agréables, tant fut toujours parfaite la communion de l'homme et de la machine.

Au «chapitre de l'insolite», se rattache la proposition qui me fut faite au lendemain du Meeting de Cannes de septembre 1951 : un cinéaste américain m'offrait cent millions de francs pour l'exclusivité de la prise de vue d'un passage dos sous l'Arc-de-Triomphe de l'Étoile (2). Une interdiction formelle du ministère de l'Intérieur me fut transmise par le canal de mon ami Roger Pellevoisin, Président de la Fédération Nationale Aéronautique. Interdiction assortie d'une menace de retrait à vie de ma licence !... Cet Américain me fit alors une nouvelle offre, en doublant la mise (3).

En juin 1957, en vendant mon «Jungmeister», j'éprouvais ce qui fut à la fois un immense chagrin, et une grande joie : peine de m'en séparer, mais satisfaction de le savoir en de «bonnes mains» : celles d'un pilote américain, chef de bord de la Pan Am, du nom de Robert Pfaff. Un mordu de la voltige qui, lorsqu'il rentre chez lui, se précipite à son «Aerobatic Club» pour se détendre... La transaction s'était faite de bien curieuse façon, lors d'un déjeuner pris à Mexico par deux équipages français et américain. Ma fille Frédérique, hôtesse à Air France était la voisine de table de ce commandant de bord américain...

(1) N.D.L.R. Pour les besoins du Centre Médical de l'Aéronautique, Fred Nicole avait établi le 1^{er} octobre 1947 le record du vol dos en circuit fermé. Cela s'était passé sur le terrain de Lognes-Emerainville en présence d'un représentant de l'Aéro-Club de France, et de tout le personnel du terrain, qui chronométrait. Nicole avait tenu 1 h 05, sur un Stampe équipé pour cet essai d'un nouveau carburateur offert par Zenith.

(2) N.D.L.R. La largeur du grand arc est de 14,62 m. Rappelons que l'Adjudant-Chef Charles Godefroy, moniteur militaire à Besançon, était passé sous l'Arc-de-Triomphe le jeudi 7 août 1919, avec un Nieuport Ni 27. Si l'envergure du chasseur dépassait de 1,60 m celle du Bücker, sa vitesse était nettement plus faible, et il vola «la tête en l'air» ; deux éléments qui rendaient la chose moins périlleuse et facilitaient la «visée»...

(3) N.D.L.R. Le fait fut transposé, sans en changer grand chose, dans le film «Les aventuriers», interprété par Alain Delon (le pilote), Lino Ventura (le mécanicien). Le rôle de l'avion était tenu par un Stampe.