

AVIATION | Mulhouse-Habsheim

L'Aéroclub du Haut-Rhin fête ses 90 ans

L'Aéroclub du Haut-Rhin fête vendredi son 90^e anniversaire. Il a été créé sur l'un des plus anciens aérodromes de France, celui de Mulhouse-Habsheim.

Plus ancien club du département, l'Aéroclub du Haut-Rhin fête ce vendredi 7 février son 90^e anniversaire. Il a été créé en 1930 sur ce qui est aujourd'hui un des plus anciens aérodromes de France encore en activité : l'aérodrome de Mulhouse-Habsheim, qui se trouve en fait également sur le territoire de la commune de Rixheim. Un terrain qui, malgré la mise hors service de la tour de contrôle, continue à jouer un rôle important dans l'aviation civile du sud de l'Alsace.

Une plate-forme plus que centenaire

Créé au début du XX^e siècle, l'aérodrome a fêté son centenaire il y a une dizaine d'années. Certes, il a été supplanté par la création de l'aérodrome de Mulhouse-Blotzheim, devenu l'EuroAirport. Mais cela ne l'empêche pas de jouer son rôle dans l'aviation d'affaires, l'aviation de loisirs et la formation des pilotes.



L'aérodrome dans les années d'après-guerre. DR

Plus que centenaire, l'aérodrome de Mulhouse-Habsheim date en fait de l'ère allemande. Il est le dernier survivant de ces innombrables plates-formes disséminées à l'époque dans le Haut-Rhin et même dans toute l'Alsace.

En fait, on ne possède aucun document donnant la date précise de

sa construction. On sait simplement que, le 10 décembre 1909, Georges Châtel, concessionnaire local des cycles Peugeot à Mulhouse, a fondé avec Ludwig Holzach, un banquier suisse, la société Automobil und Aviatik GmbH qui a construit, sous licence, des monoplans et des biplans Farman, Henriot et Rumpler, testés sur le terrain de Habsheim qui servait jusqu'alors de champ de manœuvre à la cavalerie prussienne. Très rapidement, ils se sont associés à Henri Jeannin, producteur à Berlin des « excellents » moteurs Argus. Mais il est à peu près certain qu'une activité aéronautique régnait sur ce terrain bien avant.

Les usines Aviatik de Mulhouse construisent jusqu'à 150 appareils par an avant que les menaces de la guerre et des bombardements ne les obligent à déménager à Freiburg, puis à Leipzig.

Pendant la Grande Guerre, le

terrain de Habsheim était une des principales bases de la région pour l'aviation allemande. De nombreux pilotes y ont été affectés. Parmi eux, et une photo au poste de pilotage d'un avion devant les hangars Aviatik existe pour le prouver, un certain Leutnant Goering. On sait ce qu'il est devenu par la suite.

D'autres clubs

Après la guerre, l'aérodrome a été rendu à la vie civile. Un premier aéroclub s'y est créé en 1928, l'aéroclub Hélice, remplacé en 1930 par l'Aéroclub du Haut-Rhin, qui est actuellement encore un des plus importants, sinon le plus important d'Alsace.

Il n'est pas le seul. Avec l'Aéroclub des Trois frontières, l'Aéroclub Sud Alsace, Aviatik Mulhouse..., ce sont quelque 500 pilotes qui sont attachés à la plate-forme, avec une soixantaine d'appareils

dont une bonne partie de privés.

L'Aéroclub de Mulhouse a disparu après le dernier meeting pour les 100 ans du terrain. Il a contribué à la renommée mondiale de l'aérodrome, puisque c'est lui qui a organisé le meeting de 1988 au cours duquel le tout nouvel Airbus de la compagnie Air France s'est écrasé dans la forêt, à côté de l'aérodrome, causant la mort de trois passagers, faisant de nombreux blessés et donnant le départ à un

« crash judiciaire ».

L'aérodrome de Mulhouse-Habsheim a également vu défiler, au fil des meetings, de très nombreux appareils, notamment le B 17 en 1986, le Concorde en 1987, la patrouille de France en 2009, sans compter tous les avions du musée aérien de Jean Salis.

Textes : Jean-Marie SCHREIBER

PLUS WEB Voir notre diaporama sur www.lalsace.fr et www.dna.fr

LES RECORDS



Un biplan Aviatik de l'armée allemande sur le terrain de Habsheim ennégé. DR

En 1910, à l'image de Reims, Berlin ou Nice, le premier meeting a été organisé à Habsheim les 2, 3 et 4 juillet, sous le patronage du Luftschiiffahrtverein de Strasbourg, le service de la navigation aérienne de l'époque en quelque sorte. Malgré une pluie persistante tout le week-end, il a réuni plus de 15 000 spectateurs et a été agrémenté par le concours du plus long temps de vol. Le record sera de 1 h 32 sur Aviatik...

Durant quatre ans, les Aviatik vont accumuler les records du monde à Habsheim. Le 1^{er} avril 1910 par exemple, record du monde d'altitude à... 160 m. L'année suivante, ce fut la première liaison avec Strasbourg en 1 h 10. Le 14 octobre 1913, Victor Stoffler, déjà recordman du monde de la plus grande distance parcourue en vingt-quatre heures, soit 2160 km sur un Aviatik Albatros à moteur Mercedes, réalisa la première mondiale de vol de nuit de minuit à minuit.

En 1914, à la veille de la guerre, un Aviatik établit un nouveau record de vitesse à 230 km/h entre Habsheim et Freiburg in Breisgau.

Nonagénaire et toujours très actif

L'Aéroclub du Haut-Rhin a vu le jour en 1930. En fait, il a pris le relais d'un club né deux ans plus tôt, l'aéroclub Hélice, fondé en décembre 1928. A cette occasion, le constructeur Potez lui a offert un avion-école et mis à sa disposition un moniteur ! Heureuse époque.

Plus de 2000 heures de vol par an

Quatre-vingt-dix ans plus tard, avec quelque 160 membres, douze appareils monomoteurs, quadriplaces ou biplaces, notamment pour la formation des pilotes, un Cap 10 pour la voltige et plus de 2000 heures de vol par an, le club est toujours un élément moteur de la plate-forme de Habsheim.

Pendant ces 90 années, le club n'a cessé de se développer, avec une coupure pour la période 1940-1945, durant laquelle les Allemands avaient tout déménagé. Le vol à voile a repris son activité dès 1946, le vol moteur en 1947. Petit à petit, de nouveaux hangars ont été construits, de nouvelles activités organisées, comme la journée des pilotes devenue en 1970 la coupe Rotter.

Aujourd'hui, l'Aéroclub du Haut-Rhin est aussi un tremplin pour le démarrage et la professionnalisation des jeunes salariés. Depuis 1950, ils sont une centaine à avoir travaillé pour le club qui les a aidés à suivre des formations, pour se diriger ensuite pour la plupart dans des com-



Vue partielle du parc de l'aéroclub aux alentours de 1955. DR

pagnies aériennes.

Le club a aussi investi dans la réduction des nuisances en dotant ses appareils de silencieux complémentaires, en donnant à la nouvelle piste une orientation décalée de 10° pour éviter le survol de Habsheim.

La longévité est donc un des atouts de l'Aéroclub du Haut-Rhin. À tous les niveaux. Ainsi, son président, Julien Gresser, en est à son 13^e mandat de trois ans et à sa 37^e année de présidence. Les pilotes restent, eux aussi, fidèles au club : « Ils y trouvent pratiquement tous les avions qu'ils recherchent », estime Julien Gresser. Ils représentent près de

tiers des pilotes sur le site. Ils y trouvent les avions, mais aussi des activités qui les intéressent et une excellente ambiance qui ne peut que donner envie de se retrouver régulièrement.

Des champions

Cinq d'entre eux, dont le président, ont la qualification de pilote de montagne. D'autres participent à des rallyes ou des épreuves de précision. C'est le cas d'Alexis Fuchs et Adèle Schramm, qui font partie de l'équipe de France de sport aéronautique en catégorie Elite, dans les disciplines « pilotage de précision » et « rallye

aérien ». Adèle Schramm a été sacrée championne du monde et vainqueur de la Coupe du monde en 2019 et l'équipe de France a terminé troisième au championnat du monde de pilotage de précision qui s'est déroulé à Castloun de la Plana, en Espagne.

Le club emploie quatre salariés, dont un chef pilote, par ailleurs président de l'Association française des pilotes de montagne, et un mécanicien.

Jusqu'à l'an passé, les planeurs constituaient la section du vol à voile du club. Ils ont créé une nouvelle structure en 2019, Planeurs Mulhouse, en raison d'un nouveau règlement européen.

Et les locaux ?

Pendant des années, l'Aéroclub du Haut-Rhin était hébergé dans un bâtiment de 250 m², qui comprenait aussi le restaurant Le Petit Prince.

Dans le cadre du réaménagement de la plate-forme, le syndicat mixte l'a fait démolir « sans avoir dénoncé le droit d'occupation », regrette le président du club, Julien Gresser. Il a mis à disposition une structure mobile provisoire.

Un nouveau bâtiment a été construit. Le club devrait y trouver sa place. « Mais, relève encore Julien Gresser, nous disposons de 250 m² et on devrait se contenter d'une trentaine. » Or, le club possède une école de pilotage agréée, pour laquelle il doit disposer d'une salle spécifique.

Le président espère qu'un accord pourra être trouvé pour permettre au club, le 15^e en France sur quelque 600, de continuer à vivre sereinement, à remplir ses missions de formation et à permettre à tous les fans d'aviation de s'adonner à leur passion dans les meilleures conditions.



Le président Julien Gresser aux commandes d'un Sukhoi Su26, avion de voltige russe, en 2005. Pour la photo seulement. Archives L'Alsace/Jean-Marie SCHREIBER