

# SEQUENCE PETITE HISTOIRE DE L'AVIATION EN ALSACE

## A HABSHEIM, J'AI VU VOLER ... ET TOMBER, LES PREMIERES « CAGES A POULES »

*Depuis des décennies j'ai l'habitude de découper et d'archiver des articles de journaux. Dans le capharnaüm de mon bureau, je conserve ainsi des bouts de papiers jaunis et des photos que l'outrage du temps a patiné et parfois rendu peu lisibles. Mais la coupure de presse qui m'a permis de raconter cette histoire m'a été offerte par Monsieur André Jermann, le petit neveu du héros de cette histoire. Il y a tout juste 40 ans, le journal l'Alsace du mardi 21 avril 1964 publiait une interview émouvante, celle du premier mécanicien de l'aérodrome d'Habsheim ! Morceaux choisis et ... un peu romancés ...*

Il fait bon en ce mois d'avril à Rixheim. Assis sur le petit banc, devant la maison, la conversation s'engage sans préalables inutiles.

- Comment les choses ont-elles commencées ?
- Aux chemins de fer du Reich, je gagnais deux marks ...
- Par jour ?
- Oui, par jour. Et là, on m'en offrait quatre.
- Vous étiez mécanicien ?
- Oui, mais ils m'ont quand même envoyé à Bourzwiller, à l'usine Spengler, pour faire un stage ...
- Pour les moteurs ?
- Oui, pour les moteurs !
- Quels moteurs étaient-ce ?
- Oh ! Je ne m'en souviens plus, depuis le temps ...
- Des moteurs français ?
- Ah, pour ça oui, des moteurs français. Les allemands n'en fabriquaient pas encore. Mais pour me souvenir des constructeurs ...



Le bon vieillard a déposé son sécateur sur la table du jardin.

Lors de notre arrivée, il taillait ses rosiers. A son âge, on est économe de ses mouvements et de ses paroles. La semaine passée, il a fêté ses noces d'or et c'est encore rare à cette époque. Le soleil fait froncer les sourcils mais dans le lointain, à la lisière de la forêt de la Hardt, le vol bourdonnant du MS 317 lui fait lever un bras. Ses tympans ont été trop longtemps à l'écoute des moteurs en étoile pour que cette musique ne le laisse pas indifférent. L'avion à aile parasol s'éloigne vers le sud, un planeur en remorque.

- Le terrain d'aviation de Habsheim, comment était-il ?
- Il a bien changé. Quand j'y suis arrivé, il y avait un seul hangar et deux machines ...
- Des biplans ?
- On ne connaissait que cela, au début.
- Le moteur à l'arrière ?
- Oui, derrière le pilote. Les hélices étaient propulsives, actionnées par des chaînes.
- Des « cages à poules » ?
- Plus tard, on les a appelé comme ça ; mais, au début, c'étaient des aéroplanes, les premiers...
- C'était quand ?
- En 1910, j'avais 22 ans !
- Combien de mécaniciens étiez-vous ?

- Sur le terrain, un seul, moi, que l'on avait recruté sur place à Rixheim. De ceux de l'usine, personne n'avait voulu venir. Tout cela paraissait trop neuf. Allez savoir ? Mais quelques années plus tard, nous fûmes huit.
- Et combien d'avions à ce moment là ?
- 14, des biplans et des monoplans sans compter les appareils que nous construisions pour les clients. Ils arrivaient démontés sur le terrain, le fuselage sur un chariot, les ailes et le moteur sur un autre. Les 14 avions étaient là pour l'école car nos pilotes formaient déjà des élèves : des français, des italiens des allemands et que sais-je encore ?
- Les « cages à poules » y étaient-elles encore ?
- Pensez-vous ! Il y a longtemps qu'elles étaient démolies. Il y en avait des chutes. Tenez, une vraie série noire, une fois, 11 accidents en trois mois, avec des morts et des blessés dont moi.
- Comment cela s'est-il passé ?
- Un pilote était venu nous présenter, en 1912, un monoplan prototype dont tout le monde était ravi. La maison, AVIATIK, exigeait pour prouver sa fiabilité qu'il emporte des passagers. Comme personne n'était volontaire, je me suis proposé. On venait à peine de décoller qu'on s'est mis en perte de vitesse. Je me suis retrouvé au Hasenrain avec une fracture du crâne et des côtes enfoncées. Le pilote, lui, n'avait rien ; il avait sauté au moment où nous touchions le sol !
- D'autres incidents ?
- Je m'entendais bien avec Ingold. Ce jour là, j'entends son moteur tousser. J'agite mon drapeau pour le guider dans sa descente. Il se pose. Je vois que son carburateur est desserré et je lui crie « pas la peine d'arrêter » puis je vais au hangar chercher une clef. De retour, je passe sous l'avion et hop ! ma manche est happée par les pignons. Ce n'était pas beau à voir !
- Vous êtes restés jusqu'en 1914 ?
- Oui, j'ai été mobilisé. Notre patron, Monsieur Châtel a été tué dans les premiers bombardements et l'on m'a fait revenir pour assembler les appareils encore démontés sur le terrain. Dès la déclaration de guerre, l'usine avait été repliée vers Leipzig pour mettre au point les célèbres Albatros d'Aviatik. A deux nous avons travaillé une année avant que le terrain ne soit occupé par un bataillon allemand qui occupa nos hangars. *Aviatik Mulhausen, c'était fini !*

Les ombres s'allongent. Il fait étonnement doux dans cette fin d'après midi de printemps alsacien. Les enfants rentrent de l'école avec des cris de joie. Le père Jermann a sorti du placard de la cuisine une bouteille d'alcool blanc. Il veut me faire une confidence inattendue. La casquette réajustée, il confesse :

« Je n'ai pas seulement été le premier mécanicien de l'aérodrome, j'ai aussi été le premier à introduire le berger allemand dans la région ... Ce chien, je l'avais cherché en Westphalie et payé en vrais thalers d'argent ! Puis, je suis devenu éleveur et fondateur du premier club du berger allemand de Mulhouse. J'avais toujours un chien avec moi, même au travail, à Habsheim !

Mon premier chien s'appelait « Wolff » et je le vois encore me toisant d'un drôle de regard quand je brassais l'hélice des premiers Blériot, à moteur Jeannin ... »

Clin d'œil de l'histoire, le récit publié dans le bulletin de l'aéroclub de Mulhouse - printemps 2003- montre au premier plan ce premier chien berger alsacien ! C'est amusant de retrouver ainsi, par hasard, le nom d'un compagnon à quatre pattes, disparu il y a 90 ans ...



