

# 2007 ! LE MEETING DU « PRECENTENAIRE » DE HABSHEIM ! (3)



**OU LA FETE BAT SON PLEIN ET LE TERRAIN JUBILE D'UNE  
JEUNESSE ETERNELLE – DE L'ENTHOUSIASME PERMANENT  
D'UNE POPULATION ATTACHEE AUX CHOSES DE L'AIR.**

*Le réveil est un peu dur et je souris en déchiffrant sur l'étiquette du gel douche « lendemains difficiles ». J'écarte les lames du store : il fait grand beau. Super ! La traversée de la forêt, pour me rendre à l'aérodrome, sera mon dernier moment de sérénité de la journée.*

Au rond point de l'autoroute, une armée de petits hommes en gilets fluo s'agite pour guider les visiteurs. Il y en a partout : Jean Marie a bien fait les choses. Toute cette organisation a l'air bien efficace ! Il n'est que 9 heures et de petites queues se sont déjà formées devant les trois cabanes en bois qui délivrent les bracelets permettant l'accès dans l'enceinte du meeting. Je croise du regard René qui s'affaire :

- « Dis, je crois qu'avec tout ce qui nous attend, nous n'aurons pas le temps de faire la présentation en vol des Grumman ! »
- Je suis d'accord avec toi, on annule.
- OK, je le dis à Serge tout à l'heure, au briefing !

Je crois en effet que c'est plus raisonnable devant toute la foule d'activités qui vont nous accaparer. L'idée de réserver des places de parking près des aéroclubs, pour les membres chargés de l'organisation, était excellente.

Malgré l'heure matinale, ça grouille déjà ! Les baptêmes ont commencé et le ciel bourdonne de ces petites machines que nous aimons tant. La salle de réunion est comble. Certes, il y a les pilotes des clubs qui font les présentations en vol de nos appareils mais il y a aussi les voltigeurs. Serge est un peu tendu et très pro. Il détaille le timing, les procédures, les



fréquences à veiller, celles des acrobates une fois leurs démonstrations enclenchées. Quelques questions avec réponses rapides et précises puis, au bout d'une heure, on se sépare. Il règne aux abords de la salle, une atmosphère de concentration et de vigilance. Ce coup ci, c'est du sérieux ! Rien à voir avec la ballade dominicale pour aller boire une bière à Montbéliard ou à Saint Dié...

En tenue d'été, une foule joyeuse et détendue s'est déjà agglutinée le long des 500 mètres de la barrière qui sépare le taxiway et les commentaires des anciens de la guerre d'Algérie vont bon train devant les T6. C'est à croire qu'à distance des conflits, les souvenirs pénibles et les cauchemars s'estompent au profit des bons moments...Le YAK 11 ne semble pas provoquer le même effet chez les rares « malgré nous » présents sur le terrain. Un vieux monsieur adorable, envoyé par les filles du bar, effeuille pour moi un bel album de photos jaunies. Je ne reconnais pas Habsheim mais des vénérables images de Farman 80 en tirages sépia. Celui sur lequel Saint Exupéry passa son brevet de pilote à Neudorf ? Et puis un monoplane de type Aviatik que je ne peux déterminer avec précision. Ces précieux documents, conservés avec amour, comme un trésor familial, depuis des générations (car il est tout de même un peu trop jeune pour les avoir tiré lui-même), sont émouvantes et touchantes. Ah ! si j'avais un scanner sous la main...Nous nous promettons de nous revoir plus tard quand le téléphone du poste de secours m'éloigne trop vite de cette rencontre hors du temps et, je ne le retrouverai pas...



Je retrouve par contre mes deux copains toubibs pour rejoindre le poste de secours principal. M. Bildstein, affable et souriant comme toujours, nous présente son équipe. La répartition des secouristes entre les trois postes de secours a déjà été faite. On échange les numéros de portable perso de chacun pour pouvoir faire face à tout acte d'urgence médicale.

Et on part faire la tournée des popotes – pardon, celle des postes de secours secondaires.

L'ambiance de fête commence à prendre forme, la musique et les animations du grand podium national de l'Armée de l'Air dispensent une gaîté communicative. Bien que sous le vent des grillades, deux secouristes volubiles enchaînent les fous rires. Quelques affamés déchirent, déjà, à belles dents, des sandwiches de merguez et les pompes à bière trouvent leur rythme de croisière. Un ULM qui a connu des jours meilleurs ne coule pas une retraite tranquille car les bambins se font un plaisir de l'occuper à tour de rôle et il y a même un peu la cohue...

Sur le parking des avions – visiteurs, les arrivées se bousculent : un J3 avec les marques du débarquement de Normandie, des Jodel U2V comme sortis d'usine, un DR 221 pour nous donner la nostalgie de celui que nous avons du vendre il y a une dizaine d'années, des Cessna 152 et 172 etc...



C'est l'heure de rejoindre le vénérable hangar de bois de l'ACHR pour la réception des autorités. Au milieu, trône une parfaite réplique du Blériot XI, le « tombeur » de la Manche (été 1909) avec son moteur Anzoni d'époque. Un éclairage subtil le met en valeur alors que, tout autour, les cuisiniers du Petit Prince ont dressé des tables apéritives vraiment somptueuses. On n'a pas l'habitude de voir ça lors de nos petits apéros de lâchers...

Nos invités remplissent lentement l'espace tandis que quelques fantaisistes se font photographier avec les pilotes des Cartouches Dorées. Larsen s'invite aux premiers mots du discours de Jean Martin. Cela lui donne quelques instants pour peaufiner ses remerciements. Il faut dire qu'il n'est pas vraiment à la fête, notre président. Comme il a voulu faire comme les grands, il n'a pas de notes mais il sait reconnaître chaque personnalité. Charles Buttner, le



Président du Conseil Général et Pierre Notter, le Président de la Communauté de Communes de l'Île Napoléon, nos deux nouveaux « patrons » de la plate forme ; Roland Hanser, le Maire de Rixheim et, Lamy, le Maire de Habsheim, les deux communes sur lesquelles notre terrain est installé et puis d'autres Maires et d'autres Présidents. Jean Marie Bockel, le Ministre - Maire de Mulhouse s'est fait excuser car il est en vacances (son fils est élève pilote à

l'AC3F). Il y a aussi des militaires dont deux colonels de gendarmerie et quelques gradés parmi les pompiers.

Messieurs Buttner et Notter répondent par des propos chaleureux et très encourageants. Pas de promesses concernant le devenir et l'aménagement de LFGB mais on sent qu'ils sont impressionnés par le travail réalisé par ce creuset de vie associative débordant de dynamisme et ...par la foule qui se presse sur les pelouses, témoin de son attachement au terrain en l'état...Je termine la salve des discours par une digression historico – technique



sur les conditions de vol sur ce Breguet XI qui n'avait ni ailerons, ni volets, ni empennage mobile et sur quelques notes sur les premières années de notre champ d'aviation.



Pendant que nos hôtes se rendent aux buffets, je profite de la présence de nos invités pour échanger des informations et, surtout, écouter. C'est l'intérêt de ce genre d'invitation que de croiser des êtres passionnants comme ce colonel Antoine, secrétaire de l'Aéroclub de France et biographe passionné et captivant de l'as René Fonck.

Midi et demi. Je regagne les locaux du club. Un gamin a été piqué par une guêpe mais ce n'est pas bien grave. Les pelouses se remplissent et, venant de la route de l'aérodrome, des familles entières – parfois à vélo – forment un véritable flot. Il est vrai que le plateau des appareils d'acrobatie est alléchant. Pour cette première manifestation de grande envergure depuis 15 ans, il ne nous était pas possible d'envisager la venue – trop chère – de warbirds. Nous en avons, en fin de compte, tout de même : le Yak 11 et les deux T6 des Red Bull !





Le speaker de manifestations aériennes que nous avons invité, M. Peyrichout prépare son auditoire en racontant l'histoire de notre aérodrome et les premiers exploits qui s'y déroulèrent il y a près de 100 ans. Les enfants jouent et courent en tous sens. Il faut surveiller les appareils d'exposition car la manie de tout toucher est courante. Rappeler qu'il ne faut pas franchir les rubans ou alors accompagner les curieux dans les enclos le temps d'un cliché en contre plongée ou d'un gros plan de détail d'une marque, d'une hélice de bois finement usinée ou d'un cockpit à ciel ouvert. Avoir l'œil aux aguets tout en répondant aux questions d'âge ou de vitesse de nos vénérables anciens. Sourire, passionner et parfois réveiller les rêves de jeunesse abandonnés ou trahis et tenter de créer des vocations... Nous sommes là, avant tout, pour faire partager notre véritable addiction aux choses de l'air, pour répondre à ceux qui considèrent que notre activité est coûteuse alors qu'elle est aussi abordable que de faire de la moto (sport populaire), pour emmener

aventures, des jeunes qui ont la vie devant eux ou des quadras qui cherchent un second souffle.



Bien sûr, il y a parfois des questions qui surprennent telles celles d'un gamin, habitué de Flight Simulator, qui voulait des renseignements sur le fonctionnement du VOR ou cet ancien mécanicien de la guerre d'Indochine qui n'avait jamais osé demander à son pilote comment positionner manche et palonnier pour entamer une glissade...

C'est fou ce que les avions peuvent passionner les « petites » gens. En même temps, c'est un peu réconfortant de constater qu'on n'est pas les seuls fêlés dans ce monde où nos hobbies nous renvoient parfois une image de doux fous qui ont oublié de grandir au regard des gens « sérieux ».

Le **Sukhoï 26** ouvre le bal. La piste en service est la 20. Le moteur Vedeneïev de 360 CV qui propulse une hélice tripale a vite fait d'avaler les 900 mètres et l'exhibition, comme une mise en bouche, démarre lentement. Etonner, attirer l'attention et surprendre le curieux. C'est une véritable bête de compétition conçue pour participer aux championnats du monde de voltige de 1984 et capable d'encaisser +11 à - 9 g. Un fuselage en tubes d'acier inoxydable recouvert de toile d'aluminium et d'un entoilage en fibre de verre époxy, porté par un train classique en titane, s'il vous plait !



Le pilote, enchaîne les figures dans un pilotage d'homme. Lorsqu'il se pose, le foule applaudit puis lève les yeux au ciel car un stick de parachutistes vient de s'élancer depuis le Pilatus qui nous vient de Montbéliard. Pour ce saut, il valait mieux qu'aucun gros porteur ne soit en longue finale sur la 16 de Bale Mulhouse car ils se sont élancés de 1000 mètres. Les corolles des ailes planantes s'ouvrent gracieusement et illuminent le ciel bleu de taches fluo comme un petit feu d'artifice. Très respectueux des procédures, ils touchent le sol avec précision sur la bande blanche qui sert de repères visuels aux appareils d'acrobatie.



Le motoplaneur **Grob 103** décolle alors de notre 16 en herbe à nous. S'il est vrai que les spectateurs vibrent devant les grosses machines, ils ont aussi beaucoup de curiosité devant les petits appareils. Un planeur qui décolle par ses propres moyens, ça leur plaît. Surtout lorsque la présentation en vol est particulièrement soignée.



Le **planeur acrobatique** de Colmar, va nous couper le souffle dans l'exécution de boucles et de virages serrés avant de faire un passage bas à grande vitesse et de se perdre – un instant – dans le soleil puis surprendra tout le monde en se posant doucement comme un grand albatros.



J'ai faim. Il faut absolument que je trouve quelque chose à manger sinon... Dans le hangar du club, c'est presque la cohue. Les files s'allongent devant la table des filles qui vendent les tickets repas et de celles qui préparent les assiettes. Aux grillades, gère son stock de merguez, de saucisses blanches et de côtes de porc épicées et ce n'est pas une sinécure. Anne veille sur ses pâtisseries. Les packs d'eau minérale s'envolent (aussi !) et la ronde des fûts de bière se poursuit.

Je remonte sur le toit du car podium d'où la vue est fantastique. Le **Christen Eagle II** de Patrick termine son show. Quel succès ; il faut dire qu'en plus l'avion est particulièrement beau et performant (+9 et - 6 g) avec son moteur Lycoming de 200CV.

La Patrouille des **Epsilon** des Cartouches Dorées fait son premier passage. C'est la grande classe avec des vols en formation particulièrement serrés, des croisements d'appareils venant de 3 points cardinaux ou de 2, des remontées en chandelle. Les silences de la foule abasourdie succèdent aux clameurs spontanées enthousiastes !





Derrière sa petite table, micro en mains, notre commentateur excelle en racontant des histoires, en disséquant les figures, en magnifiant les capacités des machines et la compétence des pilotes.

Les aéroclubs font défiler leurs flottes : **Cessna 152 et 172 ; DR 400** mais on ne tient pas la longueur dans ce petit jeu et les



espacements sont plutôt élastiques. On ne joue pas dans la même cour ni avec les mêmes machines. C'est la différence entre pros et amateurs ; qu'à cela ne tienne, c'est aussi notre fête et on veut être de la revue...

Le téléphone portable sonne. Zut ! Une chute d'un visiteur en descendant le talus qui mène au parking le long de l'autoroute. « Aurait un problème à son bras droit ». Je quitte mon mirador pour me précipiter vers le lieu de l'accident. En passant, Roland me prête son vélo pour faciliter mon déplacement. La médecine de catastrophe en VTT, ça, c'est probablement une première ! Le blessé est assis dans une herbe drue sur laquelle il a glissé. Double fracture de l'avant bras. En médecine, on appelle cela une fracture de Pouteau Colles : un grand classique. Les secouristes lui ont mis le bras en écharpe et il ne semble pas souffrir. Faire venir une ambulance mais ne pas prendre celle que nous avons sur le terrain car dans le cas d'une urgence plus sérieuse, je serais démuné. Je passe les consignes au PC. La foule continue d'arriver.



Je retrouve mon perchoir d'où la vue est si étonnante. S'il est vrai que la majorité du public est agglutinée aux barrières sur plusieurs rangées, d'autres groupes sont égayés dans l'herbe



d'où des badauds suivent le spectacle. Des familles profitent de l'ombre dispensée par les ailes des avions de l'exposition statique ; des amoureux, partagés entre leur passion mutuelle et celle de la féerie qui se déroule sous leurs yeux, sont couchés – enlacés – imbriqués dans l'herbe tendre et, bizarrement, quelques piliers de bar tournent le dos au spectacle en éclusant des Riegeler Bier...

FR3 souhaitait une interview pour que je leur raconte l'histoire du terrain et la première aventure de Boeing que j'ai déniché il y a quelques années et que j'ai bien du rappeler une cinquantaine de fois ces trois derniers mois. On choisi le Blériot comme arrière plan pour la séquence histoire d'Aviatik et le PT 17 Boeing Stearmann pour la séquence genèse du géant de Seattle (Washington State). En quittant le PT 17, je suis obligé de retendre les rubans de



protection car, s'il est vrai que certains spectateurs se sont mis à l'abri de l'aile, une petite famille a carrément pris l'empennage comme dossier... Il faut que l'on veille plus scrupuleusement à la sécurité des machines !

La formation des **T6** Red Bull termine son show. L'autofocus de mon reflex numérique se met en rade. Je devrais exploser mais le spectacle est si magique que j'en oublie d'être en colère.





Puis vient le **Cri Cri**, le plus petit bimoteur au monde. Rapide et agile comme un mini bolide, c'est un régal de le voir se démener dans l'espace qui lui a été attribué. Il a toutefois l'air si frêle que, dans certaines figures, on a peur pour sa cellule. Mais non, tout se passe bien et le commentateur détaille soigneusement, comme pour nous mettre en confiance, la qualité des matériaux dont il est construit. Anticiper les frayeurs et craintes du public, ça c'est du professionnalisme. Il faut dire qu'on avait déjà testé son sang froid et son sens de l'a propos lors du crash de l'A 320, il y a près de 20 ans.

Le **Stampe SV4** est un engin mythique pour nous, les pilotes amateurs. Conçu en 1933, ce biplan de tourisme et d'entraînement fut construit avec des motorisations différentes en seulement 35 exemplaires avant la guerre mais plus d'un millier furent assemblés après ...Il reste aujourd'hui, environ 60 Stampe en état de vol en France, le plus souvent équipés d'un



moteur  
Renault en  
ligne  
inversée.  
Un modèle  
destiné à  
l'acrobatie  
aérienne est  
doté d'un  
moteur de  
140 CV. Le  
spectacle,  
pour  
courant

qu'il soit chez nous, de voir passer 2 ou 3 appareils, ailes dans ailes, au dessus de la campagne alsacienne, n'en est pas moins beau. Aujourd'hui, il fait équipe avec un J3 pour un survol tout en jaune.



Le **Yak 55** est aussi une très belle machine. Cette bête de race a le même moteur que le Sü 26 avec une hélice tripale. Cet avion de construction tout métal, bas é sur notre terrain, +9 et - 9 g, a été conçu pour le championnat du monde de voltige de 1982.



Le **Yak 11** fut inspiré du célèbre Yak 3 et souvent comparé au T6 Texan. Premier vol en 1945 et construit à plus de 4 500 exemplaires jusqu'en 1956. 120 appareils sont toujours en état de vol dans le monde. Ce n'est pas un avion d'acrobatie mais les passes de vol qu'il nous a proposées en ont régalé plus d'un.



Longtemps, la section de vol à voile de l'ACHR a bénéficié, comme avion remorqueur, d'un cousin de ce **MS 315**, appelé encore « parasol » du fait de la structure particulière qui soutient son aile haute. 350 exemplaires furent construits pour l'Armée de l'Air à partir de 1932. Le son de son Salmson 9Nc de 135 CV est un vrai régal et ses qualités de vol à basse vitesse en font un incontournable des meetings aériens.

Le **Stinson 108** fut construit en 3283 exemplaires pendant la guerre sous la dénomination de L5 « Sentinel ». Avec des variantes 108 – 1 et 108 – 2, ce furent plus de 5 000 machines qui virent le jour. L'entreprise fut rachetée par Piper Aircrafts en 1949.



Le **Zlin Z 526** fut construit en Tchécoslovaquie en 118 exemplaires de 1966 à 1973. C'est un biplace à ailes basses, moyennement en dièdre, doté d'un moteur de 160 CV en ligne inversée et destiné à l'initiation et au perfectionnement. La société Zlin est une filiale de l'entreprise BATA, le fabricant de chaussures bien connu... L'enveloppe de vol du Z 526 permet des évolutions avec des accélérations de +6 à - 3 g à une Vmax de 300 Km/h.



Le **Cap 231** voit le jour en 1990 et les titres de champions du monde vont alors se succéder. Le 232 se distingue du précédent par une aile entièrement carbone. Vmax 405 Km/h avec un moteur Lycoming de 300CV.



Et puis, non prévu dans le programme, Michel Antal, instructeur voltige, va nous offrir un petit cours avec des séquences bien disséquées. Du beau travail qui donnerait presque envie de s'initier à cette forme de vol dont on dit qu'elle serait indispensable à tout pilote PPL(A) de base... Son **Cap 10** école est un petit peu moins performant que le 232 et son fils Emmanuel, qui réalisait la prestation précédente, tout auréolé de son titre de 3<sup>e</sup> au championnat d'Europe il y a quelques semaines, fait une critique si sévère au micro que les voix s'élèvent pour le ramener à plus d'estime pour son géniteur. Même maman s'offusque ! Ce que Michel nous fait est tellement clair et propre que le commentaire ne peut – bien sûr – qu'être pris pour une marque d'amour et d'humour !

La démonstration des **MCR** sera interrompue pour des raisons de reprises des activités commerciales du trafic de Bale Mulhouse et les pilotes de l'ACM qui se réjouissaient de montrer leur savoir faire aux commandes des **PA 28**, bétonneront... Un peu amers.

Dernier passage des Cartouches Dorées. Nouvelle apothéose qui termine une réunion inoubliable.



Un peu sonné, le public se retire lentement. Quelques bambins tirent les bras de leurs parents vers les deux stands où des marchands d'objets aéronautiques proposent livres, maquettes et gadgets en tout genre. Comme il fait encore beau et chaud, les dernières saucisses et pièces de grillades disparaissent dans des estomacs que

le spectacle n'a pas comblés. Le camion frigo est sinistré. Hormis une collection de tourtes que nous n'avons pu servir faute de minifour, il ne reste absolument plus rien !



On désactive les sécurités.

On salue les amis qui s'en vont tandis que les pilotes du show restent avec nous puis se retirent à l'hôtel.

On prend congé des militaires qui ont remarquablement assuré l'animation.

Aux 3F et à l'aéroclub du Haut Rhin, tout le monde est – comme chez nous – heureux et fourbu. On prend le temps de savourer une pression et les tables bistrot sont alignées dehors, sur le tarmac, pour un repas en commun, histoire de terminer les restes de la veille et de l'avant-veille, de célébrer la réussite d'un jour inoubliable et de vider quelques verres de Morgon à la fraternité !



Un oubli :  
...le gâteau d'anniversaire.

L'année prochaine, on ne l'oubliera pas...avec 99 bougies !!!



Dr Jean Jacques TURLLOT