

DE MULHOUSE, BERCEAU DE L'AVIATION MONDIALE... A HABSHEIM, TERRAIN D'AVENTURES AERONAUTIQUES HISTORIQUES ...

OU LE PASSE CENTENAIRE DE LA PASSION DE VOLER DANS UNE ALSACE
REDEVENUE ALLEMANDE APRES LA GUERRE DE 70.

Choisir le titre d'un article, c'est donner le ton d'une histoire, c'est provoquer le lecteur plus ou moins docile, c'est attirer l'attention de l'étourdi mais c'est aussi étonner et créer la curiosité et le rêve.

On ne réussira sans doute jamais à tomber d'accord sur le nom du premier homme ayant réussi à se libérer de l'attraction terrestre par la seule force d'un moteur et d'éléments sustentateurs. En France, il est admis que Clément Ader se soit envolé le 9 octobre 1890 à 16 h 05 de la pelouse d'un château de la région parisienne, à quelques dizaines de décimètres et sur une cinquantaine de mètres. Aux Etats-Unis, ce sont les frères Orville et Wilbur Wright, fabricants de bicyclettes, qui réalisent à Kitty Hawk, en Caroline du Nord, le 17 décembre 1903, un vol de 40 mètres authentifié par des photographies. Nadar, le célèbre photographe parisien né en 1820 s'intéressera pourtant aux ballons et aux premiers avions mais il était absent pour immortaliser le premier vol de « l'avion » chauve souris du français...



En Alsace comme du reste partout en Europe, on se passionne pour tout ce qui touche au domaine du vol et ce n'est donc pas étonnant qu'un artisan, lui aussi fabricant de bicyclettes, se lance dans l'aventure à la mode.

La Société d'Histoire et des Traditions de Habsheim avait organisé en 2001 une étonnante conférence intitulée « il y a 90 ans à Habsheim ... 30 000 spectateurs au premier meeting aérien en Alsace » par le Docteur Jean Marie SEITHER, aujourd'hui disparu.

En novembre 2002, dans le Book Store du National Air and Space Museum de Washington, je tombe en arrêt devant une collection de photos des premiers rassemblements aériens français. Mais il n'y avait, bien sûr, aucune information concernant l'activité mulhousienne car notre province était alors allemande.

Peu avant Noël 2002, Daniel, contrôleur aérien de la tour de Habsheim, me fait passer quelques images historiques du terrain qu'il avait déniché dans des cartons oubliés lors des travaux de rénovation de l'édifice. Ce sont des fiches techniques d'Aviatik de la seconde série B.

Début 2003, en fouillant mes archives poussiéreuses et capharnaïmesques, je redécouvre des documents très originaux et passionnants sur les premiers vols alsaciens.

Ces quatre opportunités m'ont donné envie de me pencher sur le passé de notre terrain fétiche et de gratter un peu son histoire alors presque centenaire. Bien sur, la matière était encore maigre mais j'attendais beaucoup des recherches que je venais de lancer tout

azimuts et des informations, notes ou articles que vous pourriez me faire parvenir pour rédiger une histoire exhaustive de « LFGB ». (JF.TURLOT@wanadoo.fr)

Notre terrain d'aviation que la tradition orale a localisé à Habsheim alors qu'il est moitié sur le ban communal d'Habsheim et moitié sur celui de Rixheim est l'un des plus anciens au monde ! Pourquoi ne pas le dire puisque c'est vrai ! Avant de s'orienter vers le destin aéronautique qui sera le sien, la fonction principale du lieu était de servir de champ de manœuvres à la cavalerie prussienne. Les Uhlands, sabres au clair, en rangs serrés et bien alignés, casques à pointe ornée d'un plumet de couleur différente selon les unités, s'élançaient dans de folles charges sus à un ennemi encore imaginaire ... La fine croûte de loess de ces prés qui bordaient déjà une maigre forêt de feuillus rachitiques poussant sur le cailloutis de la plaine du Rhin n'était marquée que de l'empreinte des fers à cheval (porte bonheur ?) de montures guerrières...

Rien ne laissait imaginer que ce grand espace rectangulaire, à grand axe Nord Ouest – Sud Est, deviendrait un jour notre terrain d'exploits aéronautiques et que la trace du fer à cheval serait remplacée par celle des patins et des pneus de nos engins volants ...



Les installations du meeting de 1910 ; Aviatik à gauche et Wright à droite. Cliché collection JM Seither

LES DEBUTS DE L'HISTOIRE DE L'AVIATION DANS LE HAUT RHIN

Jean François Pilâtre de Rosier fait son premier voyage aérien en montgolfière en 1783. En 1784, le 2 novembre soit un an plus tard, Richard Bach fait monter dans le ciel du parc des Waldner de Freundstein à Schweighouse, un ballon qui tiendra l'air 35 minutes ... Cette expérience est tentée à la demande de la baronne Henriette d'Oberkirch, amie de la princesse Dorothee de Montbéliard – Wurtemberg laquelle règnera en tant que tsarine de Russie sous le nom de Marie Feodovna, épouse de Pierre I^{er}, lui même fils de Catherine II dite « la Grande » ... La passion de l'histoire nous montre souvent que l'Europe n'est qu'un grand village ! Rappelez-vous, quand vous vous poserez sur la 26 de Montbéliard Courcelles, que cette ville a donné une fille comme tsarine de toutes les Russies ; ça devrait vous pousser à soigner votre arrondi ...

Le lendemain de ce premier vol historique dans le département, une seconde expérience, à vide, se soldera par un échec car le ballon à air chaud atterrira vers Aspach le Haut, à la stupeur des paysans lesquels se rueront sur cet objet démoniaque à la fourche et à la faux dérobant même l'enveloppe et volant le réchaud ...

En 1861, la mulhousienne Alice Blech épouse un parent des von Zeppelin dont les premières constructions de dirigeables verront le jour en 1900 sur les rives du lac de Constance à la frontière germano suisse.

En mars 1908, l'ingénieur parisien Robert Esnault – Pelterie, inventeur du manche à balais, vient faire une conférence à la Société Industrielle de Mulhouse.

Le 10 décembre 1909, soit cinq mois après la traversée de la Manche en aéroplane par Louis Blériot, Georges Châtel, concessionnaire Peugeot à Bourzwiller (quartier de Mulhouse), fonde avec le bâlois Ludwig Holzach, la société Automobil und Aviatik GmbH. Châtel a créé une petite entreprise de réparation et de vente de cycles Peugeot (Fahrrad und Automobilfabrik) mais il est attiré par l'aviation et s'est mis en tête de voler et de faire voler. Son associé Spengler s'occupe principalement d'accessoires automobiles et de moteurs Renault, Daimler Benz et Opel. Le suisse est avant tout banquier... Très rapidement, ils s'associent à Henri Jeannin, inventeur et producteur, à Reinickendorf près de Berlin, des excellents moteurs « Argus ». Ceux-ci ont été mis au point pour équiper des motocyclettes et des bateaux mais quelques petites modifications devraient les rendre aptes à leurs nouveaux défis.



Le Blériot XI qui traversa le premier le Channel. Air and Space Museum Washington. Collection personnelle

A Mulhouse, toutes les conditions sont réunies pour construire un aéroplane : toiles de tissus dont la ville s'est fait une réputation mondiale et ateliers de mécanique des spécialistes mécaniciens de Châtel et Jeannin.

Mais sur quelles bases (ou cellules) va – t –on le construire ?

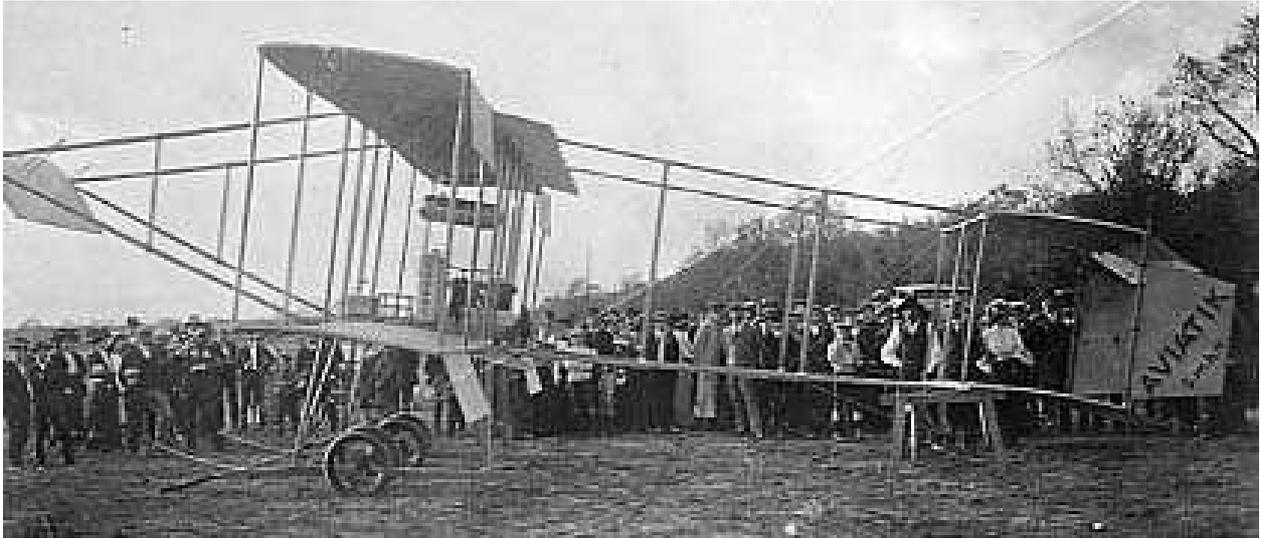
A Francfort, Euler a acquis la licence Voisin pour l'Allemagne,

A Strasbourg, Mathis s'est prononcé pour le choix du bâti de l'Antoinette de Santos Dumont,

A Mulhouse, on se tourne vers Farman dont le châssis paraît suffisamment solide pour recevoir le moteur Argus de 55 CV de Jeannin.

Leur usine construira donc, sous licence, des monoplans et biplans Farman, puis Hanriot et Rumpler. Mais il faut trouver un pilote ! C'est le frère d'Henri Jeannin, Emile, sportif, cycliste de renommée internationale et casse cou convaincu qui est choisi. Il est aussitôt envoyé à Mourmelon près de Reims (premier meeting en 1909) au siège des usines Farman. Sans formation préalable, il s'envole hardiment, dans sa « cage à poule », dès sa première prise de contact pour un vol de 10 minutes.

Les premiers assemblages ont lieu au printemps 1910 à Bourzwiller. Ces appareils sont aussitôt testés sur le terrain de Habsheim.



Ce sont donc des biplans Farman (cellule française) à moteur Argus (allemands) destinés aux activités sportives et de compétition ainsi qu'à une école de pilotage basée à Habsheim.

De 1910 à 1914, l'Automobil und Aviatik AG ou AVIATIK construit des avions qui vont accumuler les records du monde à Habsheim et « s'octroyer une célébrité bien oubliée de nos jours ».

- Le premier avril 1910, le record du monde d'altitude est battu, sur notre terrain, par Jeannin avec un vol à 160 mètres !
- En août, le russe Utozclin bat le record de distance de Blériot, sur un Aviatik, en traversant la Mer Noire,
- Fin 1910, le pilote italien Stefani Amerigo vole avec un passager durant 3 heures 30 toujours sur un Aviatik de la première génération,
- En 1911, un monoplan Hanriot va enrichir la collection de biplans. Il sera la vedette du salon de Paris la même année et Ingold, pilote d'essais chez Aviatik relie Habsheim à Strasbourg en 1 heure 10 à 1200 mètres d'altitude puis survole le Grand Ballon à plus de 2000



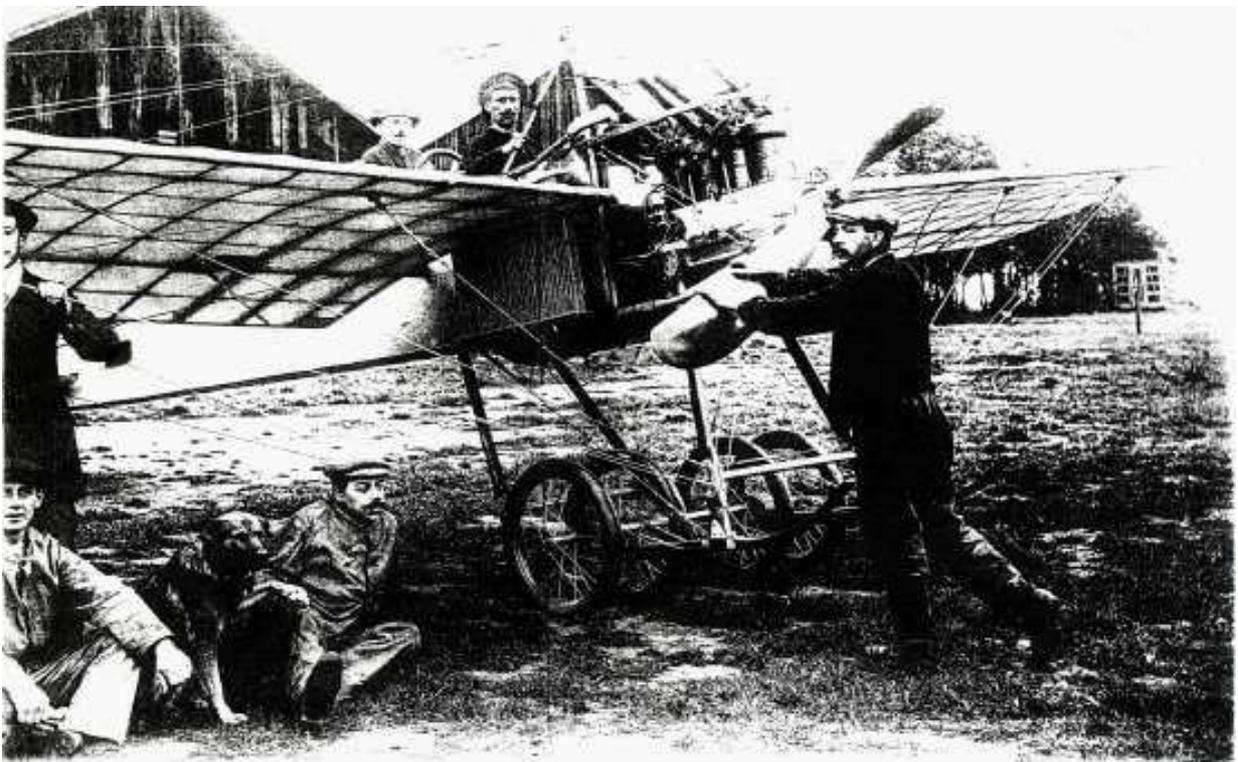
- mètres,
- Faller tient l'air pendant 1 heure 10 avec 5 personnes à bord puis en 1913 effectue la première liaison postale aérienne reconnue : Habsheim – le Feldberg,



- Stoeffler rallie Habsheim à Varsovie en 7 heures 30 en 1912, se payant même le luxe d'effectuer une partie de son vol de nuit !
- En 1912 toujours, Aviatik se lance dans la construction d'hydravions testés sur les lacs suisses puis sur celui de Constance. Ils seront présentés lors de la fameuse semaine de Monaco !



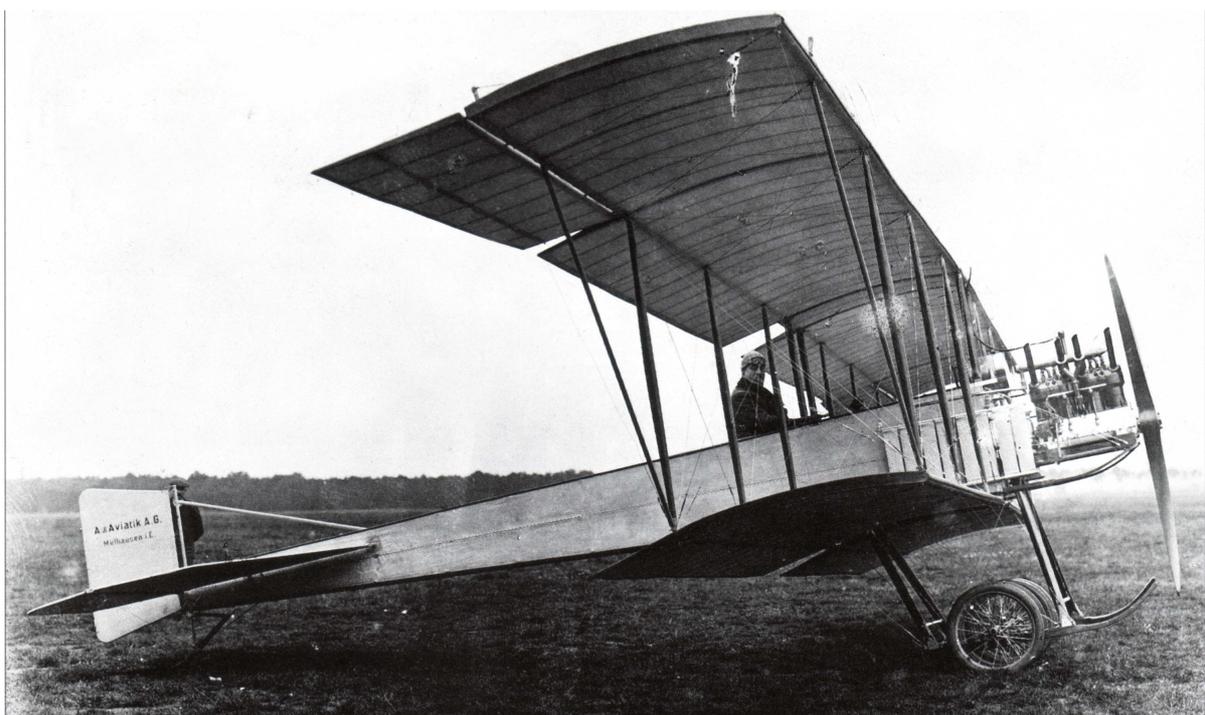
- Enfin, fin mars 1914, Ernest Stoeffler, le frère du précédent, couvre la distance Habsheim – Fribourg en Brisgau en 14 minutes soit à la vitesse de 230 Km/H ; nouveau record du monde de vitesse !
- Première victoire en combat aérien homologué de l'équipage français Frantz – Quenault sur Voisin ayant abattu un Aviatik B le 5 octobre 1914.



L'activité de production d'appareils militaires débute le 15 décembre 1910 par la première livraison d'un biplan Farman à la Fliegertruppe. Ce sera la première commande au monde d'un appareil à destiné militaire. De 1911 à 1912, Aviatik recevra des commandes pour 12 biplans modifiés de type Farman et 2 monoplans Hanriot. Les premiers modèles conçus porteront le sigle type A.



Pour se libérer de la dépendance de cellules d'origines étrangères et éviter de devoir payer des droits de licences, l'ingénieur chef d'Aviatik, Robert Wild, un citoyen suisse, va dessiner et construire en 1912 un grand biplan motorisé qui deviendra le prototype de la machine de type B.



Le succès de ses lignes et de ses caractéristiques fera de cet appareil, le biplan militaire type 13, l'amorce d'une brillante carrière pour cet ingénieur et le début de la renommée et de la fortune d'Aviatik. C'est une machine saine, robuste et de grande longévité. Propulsé par un moteur Argus As 1 de 4 cylindres avec 100 chevaux de puissance, il était équipé d'un train à 4 roues, d'une envergure de 15 à 16 mètres selon les modèles, avec un léger dièdre.

Un modèle similaire mais équipé d'un moteur Argus de 85 chevaux était proposé pour la version école. Le radiateur était étrangement disposé sur les flancs du fuselage.

A la déclaration de guerre, les ateliers de Bourzwiller produisent 6 à 7 appareils par semaine !

