

L'aérodrome de Mulhouse - Habsheim

Découvrez l'aérodrome de Mulhouse - Habsheim. Cet aérodrome compte parmi les plus anciens de la planète et a toute une histoire à vous raconter. Jonathan de l'équipe du Dreyeckland vous raconte l'histoire de l'aérodrome de Mulhouse - Habsheim.

Les débuts de l'aérodrome de Mulhouse-Habsheim

Avant de voler, il faut pouvoir marcher disait un dicton alsacien (ou pas, peut être que je viens de l'inventer, contribuant ainsi à ma façon à l'histoire de l'Alsace). Et bien c'est le cas de l'aérodrome de Mulhouse-Habsheim qui avant de permettre aux aviateurs de s'envoler, a permis à certains de cavalier...

L'aérodrome de Mulhouse-Habsheim, un terrain d'entraînement militaire

Avant d'embrasser le destin aéronautique qui allait devenir le sien, la fonction première de l'**aérodrome de Mulhouse-Habsheim** était de servir de champ de manœuvre à la cavalerie prussienne.

Les *Uhland*, casque à pointe sur la tête et sabres à la main s'élançaient en formation de combat dans de folles charges sus à un ennemi encore imaginaire... La fine couche de loess de ces prés bordant une maigre forêt de feuillus rachitiques poussant sur le cailloutis de la plaine du *Rhin*, n'était alors marquée que de l'empreinte de chevaux guerriers.

Comme vous pouvez aisément l'imaginer rien ne laissait présager que ce grand espace rectangulaire très axé canassons hostiles, deviendrait un jour le terrain des exploits aéronautiques de quelques *pilotes émérites*, et que la trace du fer à cheval (porte-bonheur ?) serait remplacée par celle des patins et des pneus d'engins volants.

Avec Aviatik, l'aérodrome de Mulhouse-Habsheim embrasse son destin

En 1909, cinq semaines après la *traversée de la Manche en aéroplane* par *Louis Blériot*, *Georges Châtel*, concessionnaire Peugeot à *Bourtzwiller*, fonde avec le Bâlois *Ludwig Holzach*, la société **Automobil und Aviatik GmbH**. *Châtel*, attiré par l'aviation, s'est mis dans la caboche de voler et de faire voler les autres (dans les airs bien entendu, *Châtel* n'était pas un maraud). Son associé *Spengler* s'occupe principalement d'accessoires automobiles et de moteurs divers et variés. Son usine va entamer la construction, sous licence, des *monoplans et biplans Farman, Henriot et Rumpler*. Rapidement, nos amis s'associent à *Henri Jeannin*, producteur à *Berlin* des « excellents » moteurs *Argus*.



Emile Jeannin promu pilote

Construire des avions c'est bien beau, mais les faire voler c'est encore mieux. Il faut donc un pilote. C'est *Emile Jeannin*, le frangin d'Henri qui s'y colle, ses qualités de sportif et de grand casse-cou devant l'éternel ayant fait la différence. Sitôt choisi, pas de temps à perdre. Il est immédiatement envoyé à *Mourmelon* près de *Reims* où a eu lieu le *premier meeting aérien* en 1909 et où se trouve le siège des *usines Farman*. Sans formation préalable, il s'envole hardiment dans sa "cage à poules" dès sa première prise de contact pour un vol de 10 minutes. 10 minutes, ça n'a l'air de rien dit comme ça, mais 10 minutes aux commandes d'un avion quand jamais de votre vie vous n'avez quitté le plancher des vaches, ce n'est quand même pas rien.



Les premiers avions sont fabriqués à l'aérodrome de Mulhouse - Habsheim

Les premières machines construites sont un mariage de *cellule Farman* (France) et de *moteur Argus* (Allemagne). Il fallait être courageux pour oser monter dedans et prendre l'air. Ossature fragile, moteur capricieux, on était loin des vols d'aujourd'hui. *Fort de cette première expérience réussie, l'aérodrome de Mulhouse-Habsheim vole vers son destin de place forte de l'aéronautique. Reportage réalisé avec l'aide précieuse du Docteur Jean-Jacques Turlot et de John Lefèvre, merci à eux.*

Records en pagaille à l'aérodrome de Mulhouse-Habsheim

Si l'aérodrome de Mulhouse-Habsheim doit faire la fierté de l'Alsace et des alsaciens en plus de mériter de figurer en bonne place dans les livres d'histoire, c'est surtout parce qu'il a été le théâtre de nombreux records qui ont fait l'histoire de l'aéronautique. Jugez-en par vous même...

Un record qui en appelle beaucoup d'autres à l'aérodrome de Mulhouse-Habsheim

Le 1er avril 1910 (et ce n'est pas une affaire de poisson), l'**aérodrome de Mulhouse-Habsheim** est le théâtre d'un record. *Le record du monde de l'altitude est battu par Jeannin avec un vol à 160 mètres !* Mais ce n'est pas tout ! De 1910 à 1914, l'*Automobil und Aviatik AG* construit des avions qui vont accumuler les records du monde à [Habsheim](#) et « s'octroyer une célébrité bien oubliée de nos jours » ... Rendons leur hommage en nous remémorant leurs exploits.

Des exploits en pagaille à l'aérodrome de Mulhouse-Habsheim

- En août 1910 pendant que d'autres se dorment la pilule sur les plages de *Deauville* ou de je ne sais quelle station balnéaire, le russe *Utozclin* bat le record de *Blériot* sur un **Aviatik** en traversant la Mer Noire
- Fin 1910, le pilote *Stefani Amerigo* (qui comme le "le" l'indique est un homme et italien de surcroît comme le laisse deviner son patronyme) vole avec un passager durant 3h30 sur un **Aviatik**. La conversation fait son apparition dans les avions...
- 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 1h10 à 1200 mètres d'altitude avant de survoler le *Grand Ballon d'Alsace* à plus de 2000 mètres
- *Faller reste en 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 !
- Fin mars 1914, *Ernest Stoeffler*, le frère du précédent, couvre la distance [Habsheim](#) – *Fribourg* en *Brisgau* en 14 minutes 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** le 5 octobre 1914.



Avec l'aide précieuse du Docteur Jean Jacques Turlot et de John Lefèvre, merci à eux.

Le premier meeting de l'aérodrome de Mulhouse-Habsheim

En 1910 ont lieu les premiers rassemblements aéronautiques internationaux : Reims, Berlin, Nice ... Alors pourquoi pas Habsheim (ou Mulhouse, vu que c'est l'aérodrome de Mulhouse-Habsheim ne faisons pas de jaloux) ? Rapidement, l'idée d'un grand meeting en Alsace germe et fait petit à petit son chemin dans la tête des responsables alsaciens. Le rendez-vous est programmé pour le week-end des 2,3 et 4 juillet 1910.

Le premier meeting aérien de l'aérodrome de Mulhouse-Habsheim

Le week-end des 2,3 et 4 juillet 1910, sous le patronage de la *Luftschiffahrtverein de Strasbourg* (pour la traduction, je vous demanderai d'avoir l'amabilité de me laisser apprendre l'allemand d'abord), a lieu le premier meeting aérien de l'histoire de l'**aérodrome de Mulhouse-Habsheim**.

Sept pilotes sont inscrits – un français, un italien, un suisse et quatre allemands, dont un alsacien, (non, il n'y a pas de blague à la clé) pour gagner les 30 000 marks or de prix mis en jeu, l'équivalent de trente années de salaire d'un ouvrier spécialisé ou la valeur d'un aéroplane à l'époque.



Une météo défavorable à l'aérodrome de Mulhouse-Habsheim

Le matin du 2 juillet, l'*Evelyne Dhéliat* de l'époque n'a pas de bonnes nouvelles pour nos aviateurs : la météo est mauvaise. Le vent souffle de l'ouest et apporte son lot d'averses. Qu'à cela ne tienne, 5000 écoliers et 10 000 adultes venus à pieds, en trains spéciaux, en carrioles voire en automobiles se bousculent au portillon pour assister au premier meeting de l'aérodrome de Mulhouse-Habsheim.

A l'est du terrain, les fragiles machines sont hébergées dans des hangars de toile ou en dur (des promeneurs ont retrouvé les pieux des fondations au sud du seuil de l'un des hangars). Un restaurant select nourrit les bourgeois tandis qu'une brasserie comble les estomacs de tout un peuple de curieux et d'enthousiastes.

Il y a foule au meeting de l'aérodrome de Mulhouse-Habsheim

Le dimanche, une foule encore plus dense entoure le terrain d'[Habsheim](#), mais la météo continue ses caprices et le mauvais temps s'en mêle. En dépit du vent et des grains, les *monoplans* pointent le bout de leurs hélices. Le français *René Barrier* avec son *Blériot XI* type « traversée de la Manche » et *Adolphe Behrend* sur son *Schulze-Herford* allemand modifié prennent l'air comme le corpulent italien *Stefani Amerigo* sur son *biplan Sommer à moteur Gnôme*. La patience des spectateurs est récompensée comme il se doit puisque tous les pilotes présents s'envolent en début de soirée. Seul le suisse *Haeffely* et son *biplan Voisin* ne participent pas à la fête, et pour cause, l'aviateur s'est fracturé le bras avant le début de la grande manifestation.

Côté compétition, l'*Aviatik* et le *Whright* tiennent le haut du pavé. Ce dernier remportant même le prix du passager avec, à bord, le *Lieutenant von Oppen* du 5^e Régiment de Jäger de Mulhouse.

Le vol final du premier meeting aérien de Mulhouse - Habsheim

Le lundi 4 juillet, c'est le jour du vol final. La météo, qui décidément n'a pas l'air très branchée aviation, est encore plus mauvaise que les jours précédents.

Pourtant nos six héros, peut être conscients qu'ils sont en train d'écrire une page d'histoire, bravent la pluie persistante avec tout de même la chute mortelle de *Charles Wachter*, la veille à la *Semaine Aéronautique de Reims* à l'esprit et bien conscients que *Jeannin* ne peut plus être rattrapé. En fait, si le règlement de police concernant le vent avait été appliqué, personne n'aurait voler de tout le week end ... Heureusement, en ce temps là, certaines lois étaient

encore élastiques et puisque tout est bien qui finit bien, on ne s'en plaindra pas.

Le classement général s'établit comme suit :

- 1er Jeannin sur Aviatik ; 1h32mn de vol, record d'Allemagne d'altitude, prix du Statthalter d'Alsace-Lorraine, prix de la Ville de Mulhouse.



- 2eme Thelen sur Whright ; 1h29mn, prix de la société Aviatik, prix des officiers de garnison, devançant Behrend et von Gorissen de plus d'une demi heure.

L'aérodrome de Mulhouse-Habsheim devient célèbre

*Dès le lendemain, ceux qui n'ont pas pu se rendre au premier meeting de l'aérodrome de **Mulhouse-Habsheim** pour se vanter des années plus tard auprès de leurs petits-enfants en pointant du doigt des photos jaunies avec pour seul commentaire "j'y étais", ont l'occasion de revivre les exploits des pilotes au théâtre Apollo à Mulhouse grâce au cinématographe, ce qui au moins leur aura évité tout désagrément météorologique.*

*Le destin aéronautique du Haut-Rhin et de l'aérodrome de **Mulhouse-Habsheim** est lancé.*

Avec l'aide précieuse du Docteur Jean Jacques Turlot et de John Lefèvre, merci à eux.

L'aérodrome de Mulhouse-Habsheim et la grande histoire de l'aéronautique

Combien de fois avez-vous vu décoller des avions dans le ciel alsacien en provenance de l'aérodrome de Mulhouse-Habsheim sans soupçonner un instant le pan d'histoire qui s'y cachait ? Dreyeckland.com remet les pendules à l'heure de l'Alsace et l'aérodrome de Mulhouse-Habsheim à l'honneur.

L'aérodrome de Mulhouse-Habsheim et les figures de l'aéronautique

Alors que l'aérodrome de **Mulhouse-Habsheim** commence tout juste à goûter à la "célébrité" grâce à son premier meeting aérien, un certain **William Edward Boeing**, neveu de

Ludwig Boeing (oui, oui *Boeing* comme *Boeing 747*), industriel dans la filature de tissus d'ameublement à *Dornach* (faubourg de *Mulhouse*), effectue plusieurs stages chez **Aviatik**. Comme de nombreux jeunes de l'époque, il est passionné par tout ce qui vole (exception faite des oiseaux), ce qui le conduit à apprendre à piloter sur le terrain de l'**aérodrome de Mulhouse-Habsheim** ! En 1916, il démarre à *Seattle* la construction d'un appareil qui est la copie de l'**Aviatik** mulhousien. Certains anciens, peut-être un peu chauvin je vous l'accorde, racontent même que ce premier *Boeing* n'était autre qu'un **Aviatik** mulhousien, mis en caisse et expédié par bateau outre-Atlantique.

Rayons noms célèbres, n'oublions pas *Alfred Ruppert*, qui trouva la mort sur le terrain de l'**aérodrome de Mulhouse-Habsheim**, en 1925, après avoir pulvérisé le record d'altitude avec 8326 mètres. La même année, l'*Aéroclub du Haut-Rhin* vit le jour.

L'aérodrome de Mulhouse-Habsheim s'envole vers l'oubli

Lorsque la guerre est déclarée en 1914, l'usine **Aviatik** tourne à plein régime et les usines de *Bourzwiler* produisent 150 appareils par an. Au début des hostilités, les avions sont réquisitionnés et armés. Devant les craintes d'une percée de l'armée française, le site d'assemblage est déménagé vers *Munchhouse* et l'usine à *Fribourg* puis à *Leipzig*. C'est là que seront construits les fameux Albatross. Après l'armistice de 1918, la fabrication des avions ne reprend pas et c'est ainsi que le destin de Mulhouse, cité de l'air, s'envole dans l'oubli et avec lui la glorieuse histoire de l'**aérodrome de Mulhouse-Habsheim**.

Malgré tout, en 1936, l'**aérodrome de Mulhouse-Habsheim** devient officiellement escale du Réseau Nord Est Aérien pour le courrier et un service postal quotidien est établi avec *Le Bourget* mais il faudra attendre la fin des années 80 pour que l'**aérodrome de Mulhouse-Habsheim**, rencontre à nouveau l'Histoire, mais d'une tout autre façon.

Le crash d'Habsheim

Le 26 juin 1988, au cours d'un vol de démonstration du tout nouvel Airbus A320 lors d'un meeting aérien à l'aérodrome de Mulhouse-Habsheim, le vol 296 Air France en provenance de l'aéroport voisin de Bâle-Mulhouse s'écrase traumatisant l'Alsace et les Alsaciens durablement.

L'histoire de l'aéronautique n'est malheureusement pas faite que de records en tout genre et de faits d'armes glorieux, et l'aérodrome de **Mulhouse-Habsheim** a également été le théâtre d'un drame qui a traumatisé le [Sundgau](#) et [toute l'Alsace](#).



Le Crash de l'Airbus 320 à l'aérodrome de Mulhouse - Habsheim

Le 26 juin 1988, l'*A320 d'Air France* en provenance et à destination de *l'aéroport de Bâle-Mulhouse*, se présente trains sortis, à faible vitesse et faible altitude (100 pieds) pour une présentation lors d'un *meeting aérien* au dessus de *l'aérodrome de Mulhouse-Habsheim*.

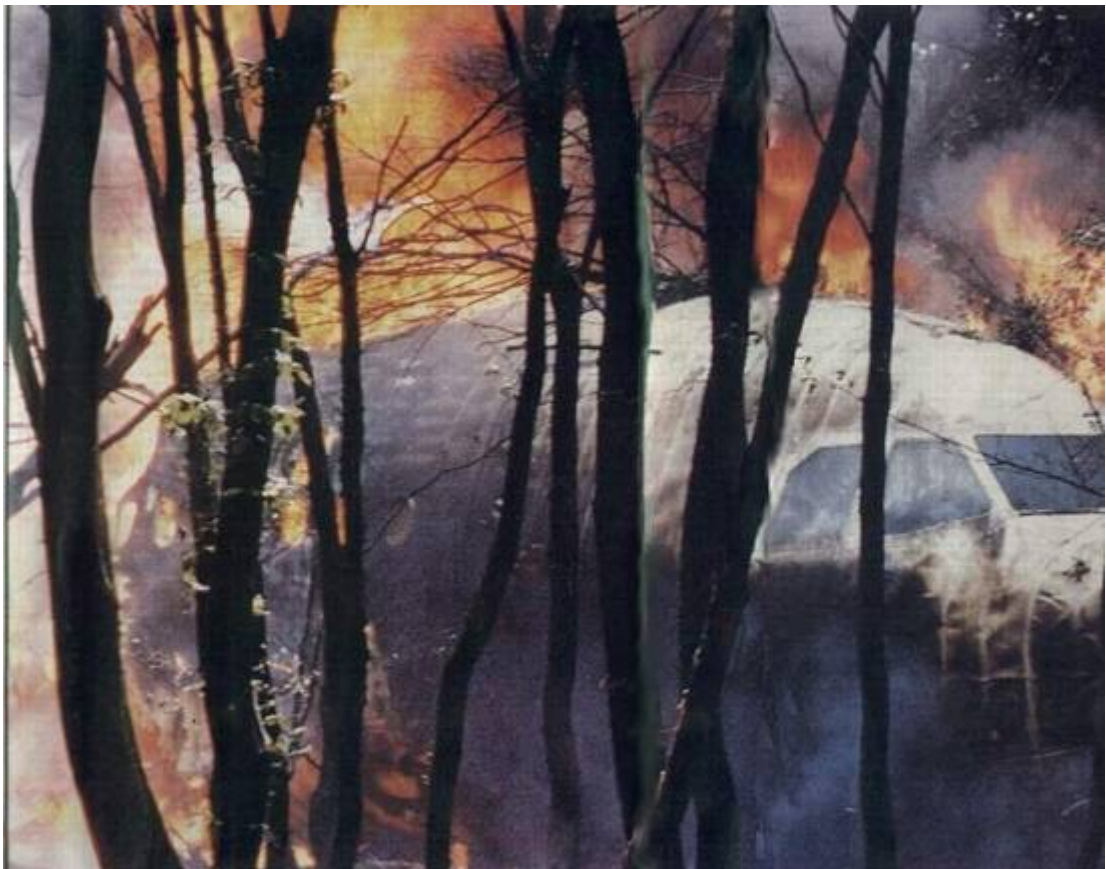


Lors de ce court vol de démonstration, outre les 6 membres d'équipage, le nouveau fleuron de l'aéronautique française transporte 130 passagers, quelques journalistes et des personnes faisant un baptême de l'air sur cette nouvelle génération d'appareil *Airbus*. Après son passage au dessus du terrain de l'aéroport de **Bâle-Mulhouse**, le pilote ne parvenant pas à remettre les gaz pour reprendre de l'altitude, la queue de l'appareil accroche la cime des arbres avant de s'écraser dans la forêt en bout de piste.





L'accident, qui a causé la mort de 3 passagers et en a blessé une centaine d'autres, a été filmé par de nombreux témoins présents lors du meeting ([voir vidéo](#)). Deux des victimes, un jeune tétraplégique et une fillette semblent être restés bloqués dans la carcasse de l'avion et être morts dans l'incendie qui a suivi quelques minutes plus tard. Quant à la troisième victime elle était semble-t-il venue leur porter secours.





L'Enquête sur le crash de aérodrome de Mulhouse - Habsheim



Le rapport officiel d'enquête conclura que les causes de l'accident sont :

- **1. Une très basse altitude de passage, plus basse que les obstacles environnants**
- **2. Vitesse très faible et réduite au maximum pour obtenir l'angle d'attaque maximum**
- **3. Puissance des moteurs sur le mode croisière**
- **4. Retard dans la remise des gaz**

C'est la combinaison de ces quatre facteurs qui aurait conduit à l'impact de l'**Airbus** sur la cime des arbres puis à son crash. La commission d'enquête mise en place après le drame a également conclu que la descente sous les 100 pieds (environ 30 mètres) lors du passage au dessus de **l'aérodrome de Mulhouse-Habsheim** n'était pas délibérée, mais la résultante d'une non prise en compte des informations visuelles et sonores propres à donner de l'altitude à l'avion.

Le commandant de bord, Michel Asseline, 44 ans et **son copilote Pierre Mazière**, 45 ans, tous deux pilotes chez **Air France** ainsi que le président du club organisateur du meeting, accusés d'homicides et blessures involontaires ont été reconnus coupables. **Michel Asseline** a été condamné à 6 mois de prison fermes et 12 mois avec sursis tandis que ses coaccusés ont écopé d'une peine de prison avec sursis.

La polémique sur le crash de l'aérodrome de Mulhouse - Habsheim

Peu de temps après le crash, **Michel Asseline** a affirmé avoir servi de fusible **Airbus**. Pour étayer cette thèse, il a déclaré lors du procès que l'avion n'avait pas répondu quand il avait remis les gaz et que l'altimètre indiquait 100 pieds lorsque les vidéos du crash montrent que l'appareil se trouve à environ 30 pieds (10 mètres) du sol. Or **Airbus Industries** avait signalé à Air France le mois précédent dans des bulletins officiels (*Operational Engineering Bulletins*) qu'il était possible de rencontrer ces 2 problèmes, mais il semblerait que ces bulletins n'aient pas été communiqués aux pilotes à l'époque.

- OEB 19/1 : Déficience de l'accélération des moteurs à basse altitude. Ce bulletin note que les moteurs peuvent ne pas réagir immédiatement à la poussée des manettes des gaz à basse altitude.
- OEB 06/2 : Contrôle croisé des instruments barométriques. Ce bulletin indique que l'indicateur barométrique d'altitude de l'A320 ne fonctionne pas toujours correctement.

L'enquête, vraisemblablement entachée d'irrégularités, est également au centre de nombreuses polémiques. Deux faits font cependant jaser plus que les autres. Ainsi, les deux boîtes noires, retrouvées intactes le jour de l'accident et conservées par la **Direction générale de l'Aviation civile** n'ont été remises à la police que dix jours plus tard, manifestement ouvertes et comportant 8 secondes de « blanc » au moment de l'impact. Par ailleurs, les arbres de la forêt, entourant le lieu du crash, ont été promptement coupés dans les jours qui ont suivi le drame.





Les personnes qui remettent en cause l'enquête officielle estiment que le fait que l'A320 était un avion de conception nouvelle, commercialisé pour la première fois cette année-là avec pour principal argument de vente l'accroche "**l'avion le plus sûr du monde**", a pesé de tout son poids sur l'enquête.

Malgré cet accident et la polémique qui a suivi, l'A320 fut un grand succès commercial pour Airbus, mais il n'en reste pas moins que le drame a marqué durablement la région, hantant pendant des années tout les meetings aériens du Haut-Rhin et l'aérodrome de Mulhouse-Habsheim qui n'en fût pourtant que le sinistre théâtre.

Photos reproduites avec l'aimable autorisation de www.crashdehabsheim.net

