

UNE HISTOIRE DU CIEL HAUT RHINOIS DES ANNEES 1950 - 1980

L'entreprise Aviatik a fermé ses portes définitivement en 1920. Mathis, à Strasbourg n'a pas poursuivi ses recherches en matière de construction aéronautique après la première guerre mondiale. Bugatti n'a pas eu le temps de mettre au point son prototype d'avion de course à deux moteurs et hélices contrarotatives 100 P avant la déclaration de guerre de 1939 et il ne reste plus traces de l'industrie aéronautique alsacienne des débuts du siècle. Le milieu des années 50 est marqué par la guerre d'Indochine mais, j'ai 5 ans et je n'ai aucun souvenir de ce conflit qui ne m'intéressera que beaucoup plus tard. Il en est un peu de même pour la guerre d'Algérie à laquelle, lorsqu'on a dix ans, on ne comprend pas grand-chose. Mais même dans l'insouciance de cette période pré-pubertaire, on perçoit la tension et les préoccupations des gens croisés dans la rue. La télévision est confidentielle et ce sont les journaux et les actualités qui nous renseignent sur ces batailles lointaines. Toutefois, à cette même époque, le ciel alsacien est loin d'être silencieux. Le trafic commercial qui n'était que balbutiant avant-guerre (éphémère liaison Paris – Strasbourg – Mulhouse avec les Caudron postaux d'Air Bleu, en avril 1936, avant d'abandonner toute activité avec l'Alsace) semble découvrir qu'il peut exister des aérodromes en dehors de la capitale et les vols militaires sont encore dopés par l'intense activité qui fut celle de 1944 – 1945.

L'AVIATION CIVILE

Ma documentation est surtout issue du livret de l'exposition proposée par la Société d'Histoire de Saint Louis et l'Association Tri-nationale pour un Musée à l'Euroairport, dans les locaux de la mairie de Saint Louis à l'été 2018.

Petit retour historique indispensable à la compréhension de la situation des années 40

A la fin de la première guerre mondiale, je compte au moins une quinzaine de terrains d'aviation dans le Haut Rhin ! Et encore, je ne suis pas sûr de les avoir tous recensés... Certains sont restés dans notre quotidien comme Habsheim (D'r Hab'ser) ou Colmar Houssen appelé autrefois Colmar Nord mais la majorité s'est aujourd'hui fondue dans l'urbanisme ou a retrouvé sa vocation agricole. Que dire de ceux, comme Colmar Meyenheim, qui n'existaient pas dans les années cinquante et sont déjà désaffectés depuis.

Les plus anciens se souviendront du *terrain du Fronholz* sur les communes de Sundhoffen et Sainte Croix en Plaine où l'on voyait parfois, dans le ciel des années 50, des groupes de parachutistes dégringoler d'une vénérable tante Ju ou d'un moderne Noratlas vers une piste que personne n'avait jamais vue. Mais qui, aujourd'hui, a « vécu » les terrains de *Bisheim-Neuf Brisach*, de *Dietwiller*, de *Ensisheim* sur la route de Munchhouse, de *Hésingue*, de *Hombourg*, de *Roggenhouse-Munchhouse*, de *Rustenhart* ou de *Sierentz* mis en place par les allemands du Kayser avant ou au début de la première guerre mondiale ?

ZWEI SIEGE auf EINMAL!!

Amérigo fliegt mit Passagier in Habsheim ununterbrochen während 3 Stunden 19 Minuten 39 Sekunden auf seinem

„AVIATIK“

Apparat Militär-Typ mit Argus-Motor
und stellt den

WELTREKORD mit PASSAGIER

auf

Er schlägt gleichzeitig den
DEUTSCHEN DAUERREKORD
(welcher ohne Passagier auf 3 Std. 6 Min. 18 Sek. steht) um 13 Minuten 21 Sekunden.



(Amérigo mit seinem Passagier)

Die führende Stellung des AVIATIK-Apparates in der deutschen Aeronautik wurde bis jetzt von KEINEM ANDEREN DEUTSCHEN FLUGZEUG widerlegt.

LERNT FLIEGEN auf AVIATIK-APPARAT in HABSHEIM: Honorar Mk. 2000,- inkl. Bruchrisiko.

AVIATIK G. m. b. H. MÜLHAUSEN I. ELS.
Lieferant der deutschen Heeresverwaltung.

Et qui se souviendrait d'avoir foulé ses pieds sur ceux, construits par les français à la même époque de *Burnaapt*, *Cernay* ou *Chavannes sur Etangs* ? Terrains en herbe, ils ont retrouvé - sans l'avoir vraiment perdue – leur fonction de terre nourricière.

Celui de *Hésingue* a pu être localisé au nord du cœur de la commune actuelle, dans l'emprise de l'actuel aéroport trinational. On connaît son existence par des écrits qui rappellent qu'en 1917 des femmes étaient venues de Mulhouse, réquisitionnées par les autorités allemandes, pour effectuer des travaux d'entretien des pistes (?) du terrain d'aviation.



Des photos aériennes d'époque, prises par des avions de reconnaissance basés à Belfort Fontaine, situent celui de *Sierentz* au nord-est du village, au lieu-dit « Steinmatten », en bordure de la forêt de la Hardt ce glacier millénaire situé à la frontière franco-allemande. C'était surtout, dans les années 1917-1918, le repère des Feldflieger Abteilung (FFA) 276 et 282. En 1918, l'escadrille de chasse royale prussienne y fût également basée et les archives photographiques montrent des rangées de bâtiments techniques ainsi qu'un somptueux mess des officiers dont les soubassements sont toujours visibles aujourd'hui sur les images de Google.

Non loin de la frontière allemande, à Tümmringen, nos amis badois possédaient celui de *Grütt* dont il ne reste plus qu'une plaque commémorative et celui de Fribourg.

Dans la région bâloise, à Birsfelden, les Suisses développèrent le *terrain de « Sternfeld »* après la perte du champ d'aviation de *Sankt Jacob Matten*. Celui-ci se constitue rapidement dès 1920 grâce à des liaisons postales avec l'Allemagne. Bientôt, la Compagnie anglaise **Imperial Airways** ouvre des dessertes régulières avec Londres puis, dès 1924, la **SABENA** relie Amsterdam et Bruxelles. Des hangars sont construits pour assurer la maintenance puis seront démontés, vingt ans plus tard pour être reconstruits sur le site de Bâle-Mulhouse.

La compagnie *Balair* est créée en 1925 et, dès 1926, ce ne sont pas moins de sept compagnies aériennes qui vont desservir le « Sternfeld » dont la française *Air Union*.

La naissance de Bâle-Mulhouse



Dès 1929, les projets de développement du port de Bâle viennent contrarier la dynamique de l'aéroport du « Sternfeld » et on cherche un nouvel emplacement. Plusieurs propositions sont en lice dont celle dite « d'Allschwil-Bourgfelden » semble obtenir l'assentiment des deux parties, françaises et suisses, car la localisation est à cheval sur la frontière. Les terrains adaptés à une telle destination et disponibles autour de la capitale du Rhin Supérieur sont rares et la solution d'un aéroport binational a déjà été retenue.

Les pourparlers sont sur le point d'aboutir lorsqu'éclate la guerre de 1939. Les dossiers restent dans leurs cartons. Les négociations ne reprendront qu'en 1945. Durant cette période de conflit mondial, entraînée par les découvertes technologiques au service des armes de guerre, le monde de l'aéronautique a beaucoup évolué et les avions ne sont plus les mêmes qu'il y a 5 ans ! Bref l'emplacement retenu en 1939 ne convient plus ! L'idée de déplacer les futures installations dans le sud de la Plaine d'Alsace – en territoire français - fait son chemin. Un nouveau site est proposé entre Blotzheim, Hésingue et Saint Louis, avec une surface de près de 250 hectares est proposé. S'il est retenu, on pourra y construire deux pistes de 1 600 et 2 200 mètres.

Les travaux commencent en 1946 par la mise en place d'une piste provisoire en plaques de tôles perforées qui s'emboîtent les unes dans les autres. Des centaines de prisonniers de guerre allemands font partie des ouvriers. Le 29 avril, posé d'un premier DC 3 de la *Swissair* et redécollage dans la foulée, test réussi, vers Zürich.

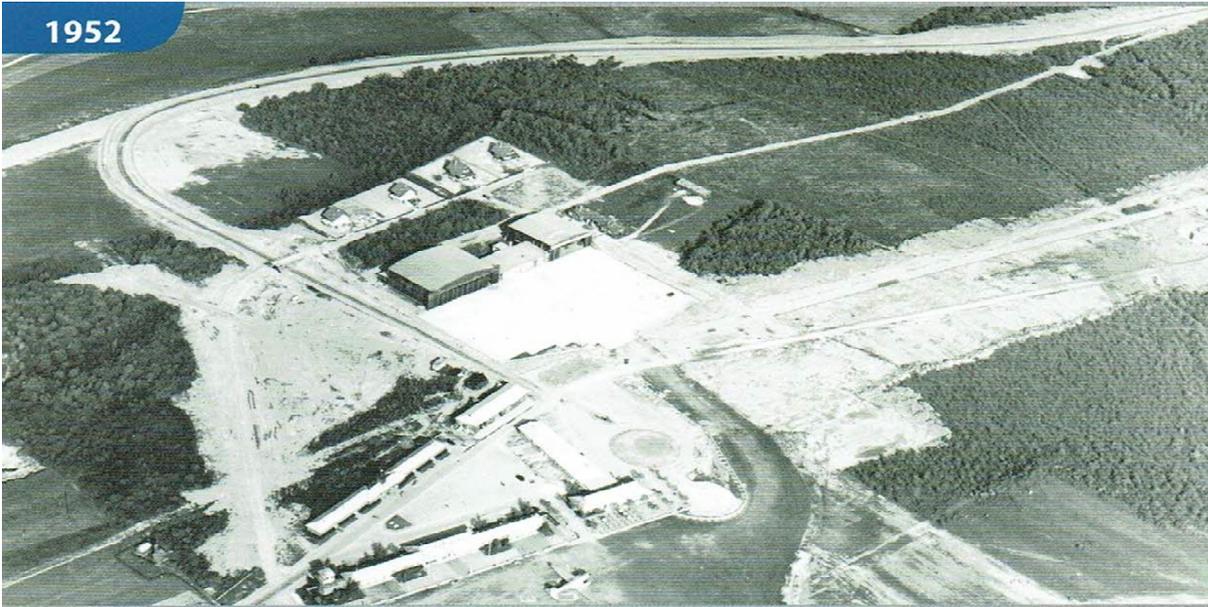
1946



En provenance de Londres, le premier vol commercial se pose le 2 mai. La tour de contrôle, les bâtiments administratifs et le terminal passagers sont mis en chantier le même mois.

L'inauguration officielle du terrain provisoire a lieu le 8 mai 1946. Ce chantier, rondement mené, lui vaut le qualificatif de « Miracle de Blotzheim ». La *KLM* puis la *SABENA* retrouvent le chemin de l'Alsace et du canton de Bâle. Les *DC 4* succèdent aux *DC 3*. On rajoute une route sous douane menant directement à la Suisse car l'aéroport est entièrement en terre française en 1952. Une vraie piste bétonnée de 1 600 mètres (08 – 26) est construite cette même année et on remarque bien vite que la 15 – 33 – qui était, à l'époque une 16-34 -, limitée à 2 000 mètres pour des raisons budgétaires ne peut accueillir les nouveaux avions à réaction plus gourmands en bande de roulement. La 15 - 33 sera vite prolongée à 2 370 mètres.

1952



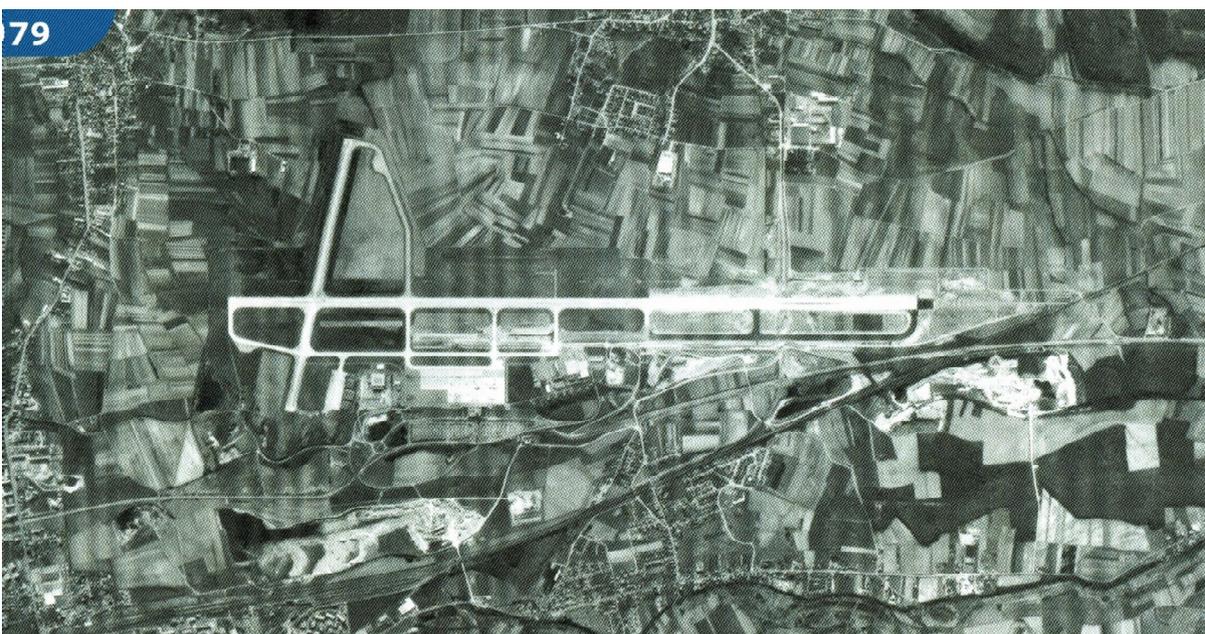
En 1955, une ligne directe Bâle-Mulhouse – New York est opérationnelle quelques mois. *Convair CV440*, *Curtiss 47*, *Vickers Viking*, *Douglas DC 6* commencent à remplir notre ciel alsacien de vrombissements alors inconnus tout en rappelant aux plus anciens celui des bombardiers de 1944...



La dynamique de l'entreprise est lancée et il faut préparer l'avenir avec toujours un coup d'avance. En 1966 de nouveaux projets sont soumis pour la création d'une aéroport digne de ce nom. Elle est inaugurée en 1970. La piste principale est portée à 3 900 mètres en 1978 tandis que l'est-ouest ne sera prolongée) 1820 mètres qu'en 2001.



Pour ses 40 ans, un *Concorde* de **British Airways** rend visite à Bâle-Mulhouse (1986). Une jetée en Y est ajoutée en 1999 permettant la mise en place d'un large jeu de passerelles télescopiques qui prolongent des salles d'embarquement et des « Gates » de conception universellement répandue.



Cette jetée permet également d'accueillir une lounge, vaste salon de 1 700 m² construite sur 3 niveaux. De nombreux hangars de maintenance puis de travaux aéronautiques (Jet, AMAC...) se sont ajoutés au fil des ans tandis que les nouveaux terminaux au design très élégants, côté français et côté suisse, sont inaugurés en 2006.

Durant ces années, les machines volantes ont beaucoup évolué. Les *Dragons Rapides*, les *Fokker 27* et toute la *famille des Douglas* a moteur à pistons ont progressivement abandonné les tarmacs et les CTR au profit des *Boeing B 707, 747, 757, 767, Douglas DC 8 et DC 10, MD 80 et Airbus A 310, 319 ou 320*.

91



06



Les liaisons régulières ont explosé et le trafic charter est à la mode. Toutes ces machines volantes sillonnent maintenant le ciel du sud de l'Alsace et ravissent les spotters de toutes les nationalités. *Air Inter* abandonne ses *Vickers Viscount* à la silhouette si caractéristique pour des *Caravelles* plus confortables et plus rapides (bien que très bruyantes...), puis ses *Mercures* dessinés comme des avions de chasse avec leur sifflement si caractéristique au changement de régime pour se poser pour des *Airbus A 320* dont le premier passage à Bâle Mulhouse laissera un arrière-goût teinté d'amertume...





Qui ne se souvient pas de la magnifique décoration des *DC 8* et *DC 10* d'*African Safari Airways* en partance pour Nairobi ou Mombassa ou des étranges *FWW 614* aux deux réacteurs posés sur les ailes d'*Air Alsace* ? Les sobres *B 707* de la *SATT* (Société Anonyme de Transport Touristique) relie *Mulhouse* au Pérou, aux Antilles puis au Sénégal avant d'être repris par

l'association *Le Point* Mulhouse pour développer son réseau de voyageurs curieux et peu fortunés vers l'Asie, l'Océan Indien et les pays de l'Afrique francophone. *Jet Alsace*, filiale de Minerve réalise des vols vers Paris et les villes du Bassin Méditerranéen en *MD 83*. Et puis *Crossair* la dynamique petite compagnie avec sa jolie flotte de *Fairchild Metro II* au ronronnement de moteurs envoutant lorsqu'ils étaient en régime de croisière puis aux *SAAB 340* et aux premiers *Jumbolino* puis *ARJ 100*, *Farnair* et ses *F 27 Friendship*, *TEA* et ses petits *Boeing 737*...

Durant plus de 70 ans notre superbe aéroport international nous a permis d'entendre la musique de machines magiques, de passer du ronronnement plutôt sécurisant des gros moteurs en étoile qui nous font encore aujourd'hui lever le nez au ciel dès qu'on perçoit leur symphonie aux rugissements plus stridents, auxquels on s'est adapté, des réacteurs Roll's Royce, CFM 56 ou Général Electric. L'espace d'une vie d'homme le ciel a bien changé de partition musicale tout comme il a entendu d'autres chants sur terre et sur mer. L'attrait de notre aéroport et l'explosion des voyages aériens nous ont, pareillement, permis d'admirer les nouveaux vaisseaux de l'azur et de nous faire entrer, sans qu'on le perçoive vraiment, dans une modernité qui s'actualise quotidiennement. Et, comme l'aviation est notre passion, on en est très heureux !!!

L'AVIATION MILITAIRE

Rédigé avec le concours des ouvrages de Paul Aubert (la BA 132 des origines à nos jours et Groupe de chasse Alsace), des recherches et documents personnels et internet.

Mais la Plaine d'Alsace est aussi survolée par des avions militaires. Les deux côtés du Rhin Alsacien sont bien dotés en aérodromes et ce réseau dense de bases aériennes couvre toute la région du Nord Est. Le traité de l'Alliance Atlantique Nord (OTAN) est passé par là et les **implantations américaines et canadiennes** renforcent les **structures françaises** tout en débordant vers nos voisins immédiats allemands et belges. De Reims à la Forêt Noire, on ne compte plus les dizaines de bases aériennes principales ou les bases aériennes de dégagement. Aujourd'hui, les $\frac{3}{4}$ sont soit fermées soit devenues civiles pour l'aviation de loisir ou de transport régional ou encore l'implantation de zones économiques. Sur un territoire qui comptait plus d'une trentaine de bases militaires, seules Saint Dizier, Ochey, Phalsbourg et Luxeuil sont actives et pour combien de temps ?



Le premier avril 1957, on inaugure Meyenheim et le terrain accueille la 13^o escadre de chasse tout temps avec une soixantaine d'avions américains tout neufs : le Sabre F 86 K made in Italy et cadeau de l'oncle Sam. Il héberge en même temps une école de vol sans visibilité (CEVSV) et ses 8 T 33 toujours américains. On est passé au tout réacteur. Cette escadre a été constituée sur la base voisine de Lahr et il lui a fallu attendre la fin des travaux pour emménager.



A l'origine elle était composée de deux escadrons : le 1/13 Artois et le 2/13 Alpes.

Le 1/13 Artois allait reprendre les traditions de 4 anciennes escadrilles historiques qui seront formées au fil des années :



- SPA 93 Chimère,
- SPA 100 Hirondelle,
- SPA 150 Petit Poucet,
- SPA 160 Diables Rouges.

Le 2/13 Alpes allait voir se créer deux nouvelles escadrilles non issues d'escadrilles historiques de l'Armée de l'Air, évoquant la gloire du chevalier Bayard originaire de Pontcharra au carrefour de l'Isère et de la cluse de Chambéry, au milieu du massif alpin. Ces deux escadrilles ne reprendront pas les traditions militaires d'escadrilles anciennes. Ce sont :



- Bayard sur Cheval gris,
- Bayard sur Cheval bai.

En 1962, Meyenheim sera la première base de l'Armée de l'Air française à être dotée de Mirage III C. En 1965, les Mirages III C sont remplacés par des Mirage III E. En 1972, pour absorber la commande passée par Israël de Mirage 5 – frappée d'embargo - et dont l'Armée de l'Air ne voulait pas, est créé le 3/13 *Auvergne*, troisième escadron de la treizième escadre de chasse qui va comporter 2 escadrilles :



- SPA 85 la Folie,
- Morietur (pas de reprise de traditions).

Durant près de 30 ans les Mirages vont sillonner le ciel d'Alsace. En 1992, les ailes delta vont laisser la place aux ailes en flèche des Mirage F1C et F1CT mais l'ère des grands chambardements pour mesures économiques est proche. L'année suivante, les 1/13 Artois et 3/13 Auvergne sont dissouts pour être remplacés par le 1/13 *Normandie Niémen* et 3/13 *Alsace* qui reprendront les appareils des escadrons dissouts. En 1994, le 2/13 Alpes et sa collection de Mirage un peu disparate disparaît.



En 1995, la 13^e escadre de chasse est dissoute au profit de la création de la *trentième escadre de chasse*. Le 1/13 Normandie Niémen devient le 2/30 Normandie Niémen tandis que le 3/13 Alsace devient le 1/30 Alsace.

En 2008, le 1/30 Alsace est dissout et le 2/30 Normandie Niémen devient le 1/30 Normandie Niémen avant d'être dissout à son tour. Exit la trentième escadre de chasse. On ferme Meyenheim...

En 2015, la trentième escadre de chasse se reforme à Mont de Marsan sur Rafale au standart F3. Elle comprend 3 escadrons :

- 1/30 Côte d'Argent,
- 2/30 Normandie Niémen,
- 3/30 Lorraine.



Parallèlement à la création initiale de la base de Meyenheim (BA 132), **l'aérodrome de Belfort Fontaine** qui existait déjà en 1915 et servit de base

de départ pour son dernier vol à Roland Garros, est reconstruit avec un équipement type OTAN pour en faire un aérodrome de dégagement de celui de Meyenheim en cas de conflit : piste de 2 400 mètres et « marguerites » de dispersion.

Il en sera de même pour les autres bases aériennes françaises toutes construites ou réaménagées en même temps.

- **Dijon-Longvic** (BA 102) et ses bases de dégagement de **Broye-les-Pesmes** et de **Dole-Tavaux** (pistes OTAN de 2400 m/45 de large).



Dijon Longvic existe dès la première guerre mondiale en tant que base centralisatrice du matériel volant récemment produit et non encore affecté aux escadrilles du front. En 1949, elle accueille la 2^e escadre de chasse équipée de De Havilland 100 Vampire puis, dès 1953 de MD 450 Ouragan. Elle est constituée de 3 escadrons (1/2 Cigogne, 2/2 Côte d'Or, 3/2 Alsace). Elle va passer successivement en 1956 sur MD 454 Mystère IV A,

en 1961 sur Mirage III C, en 1968 sur Mirage III E, en 1984 sur Mirage 2000 C, en 1999 sur Mirage 2000-5 F. Les derniers Mirage encore présent de la ½ Cigognes sont transférés à Luxeuil en 2011 et la BA 102 est dissoute en 2016.

- **Strasbourg-Entzheim** (33° escadre de reconnaissance avec ses RF 84 F) et sa base de dégagement de **Lunéville-Croismare**.

Le premier terrain d'aviation de Strasbourg est celui du Polygone qui reçut souvent la visite des Aviatik avant 1914. Il se révèle rapidement trop petit pour



accueillir des installations militaires modernes et c'est ainsi qu'est construit Entzheim en 1923. Il est peu utilisé pendant la seconde guerre mondiale mais accueille les 3 groupes de la 3° Escadre de Chasse dès 1945 (P 47). Durant les années 50, on construit une piste OTAN et la 33° Escadre de Reconnaissance s'y installe en 1959 (3/33 Moselle, 2/33 Savoie alors que le 1/33 Belfort est initialement déployé à Lahr. Le 1/32 y séjourne de 62 à 65. De 1963 à 1964, les 2/33 et 3/33 sont équipés de Mirage III R et B puis le 1/33 Belfort rejoint Entzheim et les RF 84 F quittent la base. En 1983, le 2/33 puis le 1/33 sont équipés de Mirage F1CR. En 1994, la base 124 ferme ses portes.

- **Luxeuil (BA 116)** et sa base de dégagement de **Lure-Malbouhans** qu'elle partagera occasionnellement avec le 2/13 Alpes. Ce terrain en herbe a déjà été utilisé durant la première guerre mondiale par le groupe des escadrilles de bombardement Belfort équipées des M Farman. Durant la seconde guerre mondiale, il est occupé par les appareils de la Luftwaffe. En 1944, il sert de base aux P 47 D de la 2/5, aux Spitfire de la 1/3, aux P 51 de la 2/33. En 1953, il sert brièvement de base à la 11° escadre de Chasse avant qu'elle ne soit transférée à Bremgarten. En 1961, c'est au tour des Mirage III E de la 4° Escadre de chasse d'y prendre leurs quartiers avec le 1/33. De 1966 à 1983, date de sa dissolution, l'escadron de bombardement 3/94 avec ses Mirage IV A y est stationnée.



En 1988, les Mirage III E sont remplacés par des Mirage 2000 N puis les appareils sont progressivement transférés à Istres où l'escadre est dissoute. L'escadre a compté 4 escadrilles : 1/4 Dauphiné devenu 1/4 Gascogne ; 2/4 Lafayette ; 3/4 Flandres devenu 3/4 Limousin puis 3/4 ETR Aquitaine et le 4/4 Ardennes. Parmi ses avions en dotation à Luxeuil, on peut retrouver F 84 F, T 28, Mirage III E, Mirage 2000 N.,

- **Metz-Frescaty** ou BA 128. A la déclaration de guerre en 1914, le terrain de Metz Frescaty est en territoire allemand. Il est occupé par des hangars à dirigeables et la FFA 2. Entre les deux guerres, il abrite un régiment d'aviation de bombardement et Jean Mermoz y passera l'année 1921. Durant la seconde guerre mondiale, la Luftwaffe y installe une école de chasse, un escadron de chasse nocturne avec des Me 110, des Do 217 et des Ju 88 G (route des bombardiers alliés) et toute une division de chasse aérienne. Après-guerre, les travaux de reconstruction sont longs et les premiers F 84 F Thunderstreak puis F 84 G Thunderjet de la 9^o Escadre de Chasse atterrissent en 1956 avec le 1/9 Limousin et le 2/9 Auvergne. Ils sont rejoints en 1964, par l'escadron 2/7 Nice. Dès 1965, Frescaty va héberger des escadrons de transports aériens : Escadron de Liaison Aérienne 41 Verdun, Escadron de Transport Mixte 1/40 Moselle et Escadron électronique aéroporté 1/54 Dunkerque. Noratlas N 2501, Transall C 160 Gabriel, N 262 Frégate et TBM 700 vont s'y succéder. La base est dissoute en 2012.



En même temps, avant la décision du général de Gaulle de se retirer du commandement intégré de l'OTAN et ainsi de provoquer le départ des Américains et des Canadiens du sol français, l'USAF déploie son implantation chez nous. La **base de Phalsbourg** s'installe dès 1952 et héberge le 513^e FIS (F 86 D et F 84 F). Il en est de même pour celles de **Toul-Rosières, Chaumont-Semoutier, Etain-Rouvés, et Chambley**. Selon le schéma OTAN, ces bases principales ont leurs bases de dégagement : **Brienne-le Château, Chalons-Vatry, Vouziers-Séchault, Mirecourt-Juvaincourt, Lunéville-Chènevère...**

Les Canadiens ne sont pas en reste avec leurs bases principales de **Grostenquin** sur F 86 F Sabre et de **Marville-Montmédy** sur F 86 F, CF 100 Canuck puis F 100 Super Sabre et leurs possibilités de se desserrer sur les autres aérodromes OTAN dont principalement **Rocroi**.

Sur l'autre rive du Rhin, à **Baden Solingen**, les mêmes Canadiens ont pris possession de la base avec le 4^e Fighter Wing. Elle est partagée occasionnellement avec le 2/33 Savoie et ses F 84 G.



A **Lahr**, 5 escadres de chasse françaises vont se succéder : 1^o, 9^o, 11^o, 13^o et la 33^o. La 13^e quittant les installations lorsque Meyenheim sera prête à la recevoir. La 33^e escadre de reconnaissance occupe les lieux jusqu'en 1959 avant de gagner Entzheim. Le 1/3 Navarre et le 2/3 Champagne sur F 100 puis Mirage III E sont les derniers occupants français avant que la base ne soit reprise par les Canadiens de 1967 à 1994.

Bremgarten va servir en 1954 de nid à la 4^e demi brigade de chasse équipée de MS 450 Ouragan puis sera remplacée en 1961 par l'escadron 3/11 Corse sur F 100. Celui-ci rejoindra Toul-Rosières « libéré » par les forces US après un transit par Meyenheim entre 1966 et 1967.

Bref le ciel d'Alsace est loin d'être vide et c'est même probablement l'un des plus occupés d'Europe durant cette période de guerre froide. Les rugissements des réacteurs sont audibles chaque jour même si les axes de percées passent un peu au nord de l'agglomération mulhousienne et qu'on distingue peu l'approche des oiseaux de proie !

A l'été 1963, avec mes copains Jean François et Paul, nous partons à vélo à la base des hélicoptères de l'ALAT à Habsheim. En 1960-1961, l'ALAT (Aviation Légère de l'Armée de Terre) installe une base à Habsheim. Le 16 Mars 1962 est créé le PMAH de la 7^e DLB (Peloton Mixte Avions - Hélicoptères de la 7^e Division Légère Blindée), transformé le 31 Août 1962 qui deviendra GALDIV 7 (7^e Groupe d'Aviation Légère Divisionnaire). Appelé, depuis le 25 Avril 1968, **Base Leguay** (du nom du Général commandant la 7^e Division, qui

trouvera la mort le 7 Mai 1965 lors d'un vol de liaison sur Alouette). Le Galdiv 7 est dissout le 31 Juillet 1977. L'ALAT délaissera le site d'Habsheim en 1978

Quel bonheur de voir atterrir et décoller des Alouettes II et III mais aucun mouvement correspondant aux N 3400. Pour observer les machines de plus près, notre insouciance nous pousse à ménager une brèche avec une pince coupante, dans la clôture de fil de fer rouillé qui protège la flotte des voilures tournantes. La suite ne se fait pas attendre ; une escouade de militaires a tôt fait de nous entourer pour constater notre forfait. Ils se rendent bien vite compte que nous ne sommes pas de dangereux terroristes ou des espions venus du froid et... Nous prient instamment de ne pas recommencer à détruire le bien des forces armées et que, la prochaine fois, on s'adresse directement au planton de la base lorsqu'on viendra voir les avions et les hélicos...

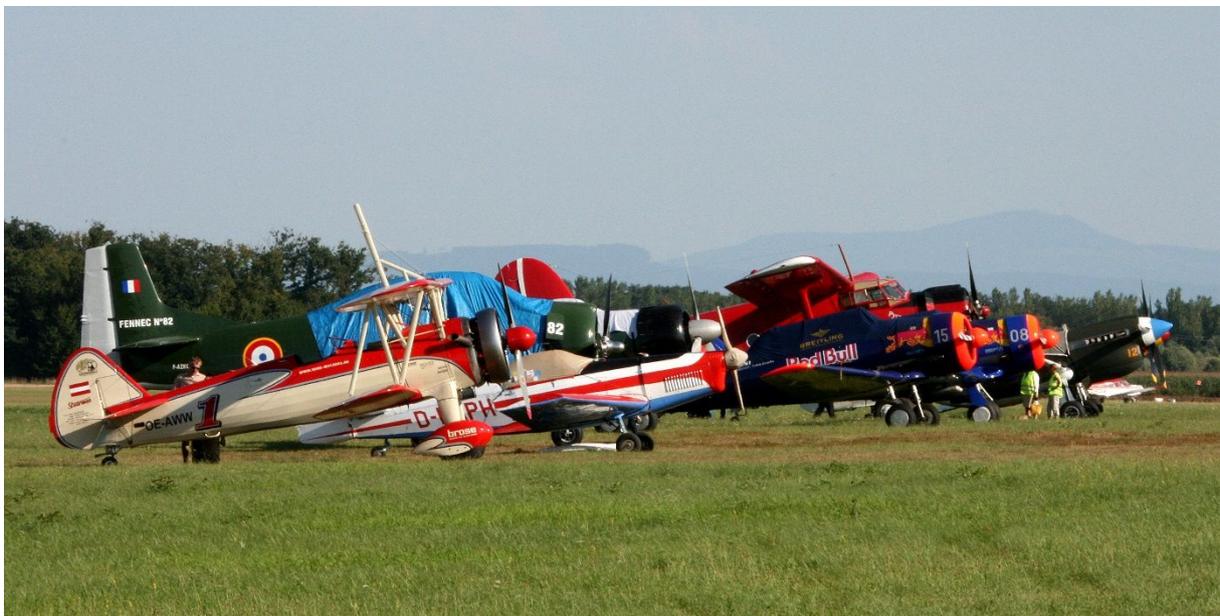


Quelques mois plus tard (7 juin 1964), première visite de la base de Meyenheim pour des Journées Portes Ouvertes et accueilli par une patrouille de F 100 qui passe le mur du son avec un superbe double bang. Sur le tarmac : T 33, Fouga Magister, Mystère IV, Super Mystère B2, F 101, F 102, RB 66, Mirage III C, E, et R, Skyraider, FIAT G 91, H 34...



Avant l'été j'assiste à une conférence de Didier Daurat, l'homme de fer de Latécoère avec projection d'un film tiré de son livre « Dans le vent des hélices ». Devant ce personnage clé dans le fonctionnement de La Ligne, je reste plusieurs fois le souffle coupé lorsqu'il termine une explication par : « C'est pour ça que j'ai envoyé Saint Ex à Cap Jubu ».

Le 2 juin 1965, l'Armée de l'Air honore les récipiendaires du BESA (ancêtre du BIA) par une visite privée de la BA 132 et **un vol en Noratlas N 2501**. Mon premier vol en « gros porteur » qui aura, lui, fait son premier vol le jour de ma naissance (?) me laisse un souvenir à la hauteur de l'évènement. Celui dans lequel nous prenons place est dans une configuration parachutiste avec des banquettes de toile alignées le long du fuselage. Il règne dans la carlingue un tel bruit d'enfer qui m'accapare tant que j'en oublie d'observer ce qui se passe derrière les hublots. Autre clou de la visite, le hangar de maintenance de T 33 de l'EVSV. En dehors de quelques appareils présents sur le tarmac, une machine est en révision les ailes posées sur des bidons de kérosène et les mécanos s'emploient à vérifier le bon fonctionnement de rentrée des trains principaux. Autorisé à gagner le cockpit, je mesure ma joie et m'installe devant un panel mystérieux où je peine à reconnaître les instruments. Lorsque je me cramponne fermement aux deux poignées de part et d'autre du siège une voix s'élève brutalement : « Touche pas au merdier ! » Je cesse à l'instant d'exercer toute traction pour m'entendre dire que ces deux poignées sont celles du siège éjectable lequel n'a pas été désarmé pour ces opérations de mécanique courante. Dans les articles d'Aviation Magazine, j'avais appris que la manette de mise à feu du siège éjectable était au-dessus de la tête du pilote et que la première manœuvre consistait à l'abaisser d'un cran pour mettre en place un volet protecteur pour le visage et déclencher l'explosion de la verrière, le déclenchement du siège éjectable se faisant lors de l'abaissement d'un autre cran... J'aurais eu l'air malin de passer à travers le toit !



Pour ne pas alourdir le sujet, je me suis volontairement limité aux trente années 50-80. Les meetings de Meyenheim postérieurs ont déjà été racontés par ailleurs avec illustrations. Pour être complet, il aurait fallu exposer les activités de **l'aviation générale des aéroclubs et des particuliers**. Mais pour cette tranche d'histoire, je suis un peu court car les documents sont privés et non publiés ! Alors vous trouverez quelques photos de meetings anciens, organisés par les aéroclubs de la plate-forme de Habsheim au cours de ces dernières années, témoins de la dynamique de la vie associative locale !



Jean Jacques TURLLOT