

Un bel anniversaire : il y a trente ans se constituait, à Berne, notre aviation militaire Suisse

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Allgemeine schweizerische Militärzeitung = Journal militaire suisse = Gazzetta militare svizzera**

Band (Jahr): **90=110 (1944)**

Heft 8

PDF erstellt am: **29.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-19049>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

der Schöpfer dieser Bewegung sich durchsetzen. — Doch liegt mir daran, abschliessend meine Auffassung über das Grundsätzliche zusammenfassend festzulegen.

Ich sehe das Ziel aller auf diesem Gebiet wirkenden Bemühungen neben einer hohen körperlichen Leistungsfähigkeit vor allem in der *Festigung des Charakters*, in der Erziehung zu männlichem Wesen, Mut und Entschlossenheit und in der Einordnung des einzelnen unter eine uns alle verpflichtende und verbindende Idee des Bereitseins in geistiger und körperlicher Beziehung zum Wohl des Ganzen. Unsere Jugend soll erzogen werden zu einer ritterlichen, anständigen Haltung, die den Unterschied wohl zu machen weiss zwischen einem blossen Kraft- und Rekordprotzen und einem durch einen sinnvollen Turn- und Sportunterricht innerlich und äusserlich gestählten und gefestigten jungen Mann, der, im Wehrkleid wie im Bürgerrock, zum Repräsentanten des leistungsfähigen, tapfern, helfenden und für seine Sache und die Gemeinschaft einstehenden Manne wird. Er wird schon in seiner Jugend erkennen, dass immer dort sein eigentlicher Platz ist, wo kräftiger und verantwortungsvoller Einsatz nötig ist, sei es im Bereitsein in seinem Beruf, sei es im Bereitsein zum Kampf, wenn die Stunde der Gefahr ihn unter die Fahne ruft.

Un bel anniversaire

Il y a trente ans se constituait, a Berne, notre aviation militaire Suisse

Par le Capitaine *Ernest Naef*, Lausanne

C'était au début d'août 1914. La mobilisation générale venait d'être ordonnée. Il fallait à la Suisse une aviation militaire. Dans tous les pays, cette arme nouvelle avait retenu l'attention, une attention distraite il est vrai, mais plusieurs officiers généraux, hors de nos frontières, concevaient que l'aéroplane pouvait rendre de précieux services, en guerre, au commandement. On parlait, en ce temps, des «yeux de l'armée», car on ne pouvait encore concevoir toutes les autres missions que les ailes accompliraient en un temps record. La chasse? Il n'en était pas question! Le bombardement? On savait simplement que

pour la première fois, en décembre 1912, sur Andrinople, un aviateur était parvenu à lâcher lui-même deux bombes de 8 kgs sur un objectif. C'était une performance.

Chaque Etat, néanmoins, voyait en l'aéroplane un agent de liaison rapide, un éclaireur utile.

Le problème en Suisse

Dès 1913, les exploits de notre grand pilote Oscar Bider, ses traversées des Pyrénées, des Alpes, ses raids, ses meetings, ses conférences, avaient éveillé l'attention de l'opinion publique. Il en était de même des vols, alors audacieux, d'Ernest Failloubaz, un Vaudois, titulaire du brevet No 1 de pilote suisse, de François Durafour, des frères Dufaux, etc. C'est pourquoi, en 1913, une collecte nationale fut lancée pour récolter les fonds nécessaires à la création d'une première escadrille suisse. En juillet 1913, le Département militaire fédéral — qui disposait d'une somme de Fr. 1,700,000 mise à la disposition du Conseil fédéral par le peuple suisse pour son aviation, grâce au brillant succès de cette collecte — forma une «commission pour l'aviation militaire» sous la présidence du colonel commandant de corps Audéoud. Elle avait pour tâches d'émettre des propositions pratiques pour la formation des pilotes-aviateurs, l'achat d'avions et l'aménagement de places d'aviation.

En mars 1914, 5 types différents d'avions étrangers furent présentés à Berne, un biplan *Schneider* L. V. G. 100 c. v. (pilote Albert Rupp), un *Aviatik* 100 c. v. (pilote Charles Ingold), un *Lohner*, 75 c. v. (pilote Plt. autrichien Bandfield), un monoplan *Ponnier* 100 c. v. (pilote Charles Favre) et un monoplan *Blériot* 85 c. v. (pilote Oscar Bider). Les essais consistèrent en cinq concours, de hauteur à 1000 m avec poids imposé, de décollage et d'atterrissage, de vitesse sur le trajet Berne-Munsingen et retour, d'atterrissage en terrain inconnu et finalement un «raid» de 200 km. A la suite de ces épreuves, le D. M. F. commanda à Berlin 6 biplans *Schneider*, dont le constructeur était un ingénieur suisse. A la fin de juillet 1914, François Durafour, de Genève, était envoyé à Berlin pour en prendre livraison. Le 1^{er} août 1914, au matin, Durafour survolait Berlin, en vol d'essai, avec l'une de ces machines. Le 3 août, il rentrait en Suisse, les «mains vides», les 6 avions ayant été réquisitionnés en Allemagne pour l'armée.

Nos aviateurs mobilisent

A la mobilisation générale, nos aviateurs suisses furent commandés, à Berne, à la «halle des ballons», avec leurs avions personnels. 11 biplans et monoplans furent réunis sur ce terrain désormais historique. 10 pilotes formèrent notre «première escadrille». C'étaient le capitaine Réal (commandant), Oscar Bider, Alf. Comte, Lugin, F. Durafour, Audemars, Burri, Cuendet, Grandjean et Parmelin (8 romands et 2 Suisses alémaniques). Les avions réquisitionnés, et qui furent nos premières machines d'armée, étaient *deux Blériot* de 80 et 100 c. v., deux *Schneider* L. V. G. 100 c. v., un *Aviatik* 100 c. v., un biplan *Farman* 80 c. v., un monoplan *Morane* 80 c. v., deux monoplans *Grandjean* 80 c. v., un *Caudron* et un *Sommer*.

D'emblée, ces pilotes de la première heure furent soumis à un programme tactique. Ils accomplirent des vols de reconnaissance, d'observation, de liaison.

Sur le plan technique, il était urgent d'acquérir de nouveaux avions, et d'autre part de former de nouveaux pilotes. Grâce à l'expérience d'un ingénieur suisse revenu de l'étranger, où il avait travaillé à la construction d'avions, le Lt. du génie R. Wild, on mit en chantier la construction d'un biplan *Wild*, d'écolage. Une première série fut livrée en 1915. En outre, un autre ingénieur suisse, le Lt. Haefeli, construisait plusieurs types de biplans D. H. 1, D. H. 2, D. H. 3 et D. H. 5. Ces appareils étaient munis de moteurs Argus 120 c. v., Hispano Suiza 150 c. v. et F. L. W. 180 c. v. permettant des vitesses de 115 à 165 km/h.

De Berne à Dübendorf

En avril 1914, déjà, la commission pour l'aviation militaire avait proposé au Conseil fédéral l'achat, pour notre nouvelle arme de l'air, de la Place de Dübendorf. C'est en décembre 1914 que la compagnie d'aviation mobilisée à Berne alla prendre ses quartiers dans le petit village de Dübendorf, qui est devenu, en trente ans, le plus grand centre aérien suisse. Au cours de la guerre, de 1915 à 1918, d'importants travaux y furent exécutés. On y construisit tout d'abord des hangars provisoires, puis des halles pour avions, un bâtiment administratif et un petit atelier de montage. Dès 1919, ces travaux se poursuivirent régulièrement, des constructions nouvelles et nombreuses firent de ce terrain une gare aérienne moderne et spacieuse.

Les tâches de nos aviateurs furent peu à peu précisées, sur le plan tactique. Les expériences étrangères furent naturellement mises à profit. Dans le domaine de l'instruction, le Lt. Oscar Bider fonctionna d'emblée comme moniteur-chef, et le Lt. Alfred Comte, comme moniteur. D'autres chefpilotes furent désignés par la suite.

En 1918, à l'issue de la mobilisation, notre troupe d'aviation se composait d'un état-major, de 5 escadrilles, avec 81 pilotes et 30 observateurs. Elle disposait de 68 avions — dont quelques petits biplans monoplaces de chasse *Nieuport* achetés en France —, et 27 autres machines suisses étaient en construction.

Dix ans plus tard, soit à la fin de 1929 — l'organisation de l'aviation militaire ayant été définitivement fixée par décision du D. M. F. du 12 février 1924 —, notre aviation disposait de 18 compagnies, 3 sections de photographes, une compagnie de parc, 162 pilotes et 165 observateurs avaient été formés de 1920 à 1928.

Une période de discussions

Dès 1929, hors de nos frontières, les progrès de la construction aéronautique furent marqués. Nous entrions à cette époque, en Suisse, dans le cadre de notre aviation militaire, dans une période certainement critique. Dans son Message du 3 novembre 1933, encore, le Conseil fédéral relevait l'urgence pour notre armée de disposer d'un parc d'avions de guerre modernes. En juin 1930, les Chambres fédérales avaient ouvert un crédit de 20 millions pour l'acquisition de 60 avions de chasse du type *Dewoitine* et de 45 avions d'exploration du type *Fokker* et *Potez*. Au début de 1934, le Conseil fédéral relevait que nous disposions de 125 avions de guerre.

Il était alors urgent d'une part de prévoir et de réaliser l'augmentation de notre matériel volant pour le front, d'autre part de trancher la question de savoir si nous devons acheter hors de nos frontières, ou construire chez nous, nos avions militaires.

Il s'agissait enfin et surtout de fixer également la doctrine d'emploi de nos forces aériennes, de déterminer les missions de nos compagnies d'aviation.

Dès 1934, un excellent travail a été opéré dans notre pays en faveur de notre aviation militaire, et dès lors le matériel volant moderne nécessaire a été assuré à notre troupe d'aviation. Ainsi que le mentionnait le Message du Conseil fédéral du 3 novembre 1933:

«Dans aucune arme les résultats obtenus ne sont aussi étroitement liés au matériel que chez les aviateurs. Ils ne peuvent remplir la mission que leur impose la défense nationale que s'ils disposent d'appareils réunissant toutes les qualités nécessaires».

Août 1944

Depuis 5 ans, notre aviation militaire est de nouveau en service actif. A cette heure-ci où nos escadrilles modernes veillent à la sécurité du Pays, au même titre que nos troupes terrestres, mais en disposant en cette seconde période de mobilisation d'un matériel volant et d'un armement de premier ordre, il convient de réserver un hommage particulier aux 10 pilotes de notre première escadrille d'août 1914. Dans leurs rangs, plusieurs se distinguèrent spécialement: Oscar Bider, dont la perte fut grande le 7 juillet 1919, François Durafour, titulaire du brevet No 3 de pilote suisse, Agénor Parmelin, le «vainqueur du Mont-Blanc», etc. Et dans cette cohorte de promoteurs, un nom se signale à l'attention générale: Alfred Comte, de Delémont, «benjamin» de nos aviateurs militaires d'août 1914, à l'âge de 18 ans, aujourd'hui encore — à titre de capitaine-aviateur — pilote en service actif. C'est le seul de nos pilotes militaires, qui ait en ce mois d'août 1944 *trente ans* d'aviation militaire suisse à son palmarès. Pilote remarquable, titulaire de hauts faits nombreux, premier moniteur de nos ailes militaires avec Bider, Alfred Comte a bien mérité du Pays. Il doit en être félicité.

Un record unique

C'est assurément, dans ce domaine, un record unique que détient notre camarade, le capitaine-aviateur Alfred Comte.

En 1913, quittant Delémont — il n'avait pas 18 ans —, Comte se rend à Villacoublay. Le 12 septembre 1913, il obtient son brevet de pilote sur un monoplan «Morane». Le 1^{er} août 1914, à 19 ans, il est incorporé dans notre première escadrille militaire. Le 5 août, devant la halle des ballons, à Berne, le général Wille inspecte notre première escadrille, remarque le jeune Comte, et demande: «*Kann der Junge auch fliegen?*» Les années ont répondu pour l'adolescent de 1914!

A 19 ans, toujours, le 10 septembre 1914, Alfred Comte est promu adjudant sous-officier. Le 31 décembre 1915, il est lieutenant, le

31 décembre 1918 premier-lieutenant. D'emblée, grâce à ses capacités, ses connaissances, son sang-froid, Alfred Comte est moniteur. Pendant la mobilisation 1914—1918, il forme 63 pilotes militaires. Il accomplit des vols d'essai, des vols de contrôle. Le 9 septembre 1917, il établit un record de durée: 4 heures et demie de vol sur les Alpes. Il survole le premier le Cervin, il est le premier à survoler, en 1917, après Bider, la Jungfrau, en 1919, après Parmelin, le Mont-Blanc.

En 1919, il fonde la Société Aéro Comte-Mittelholzer, dont il est chef-pilote. Avec Mittelholzer comme photographe et opérateur de prises de vues de cinéma, Alf. Comte survole nos Alpes, en tous sens. C'est à cet équipage que l'on doit des milliers de photos, des films de toute beauté de nos cimes et même de tout le pays. En 1920, la société «Aéro» fusionne avec l'«Ad Astra». En 1920, sur un biplan L. V. G., avec le colonel anglais Lorraine comme passager, Alfred Comte réalise à fin février le premier vol, Suisse-Angleterre, de St. Moritz à Londres. Puis il participe en Suisse à des meetings, se signale par ses vols d'acrobatie.

Le 23 août 1921, à Berne, lors du «*Bidertag*», meeting organisé en souvenir d'Oscar Bider, le premier-lieutenant Alfred Comte, à bord d'un biplan Hanriot-Nieuport, effectue devant 25,000 spectateurs un programme splendide d'acrobaties et de haute voltige aérienne.

En 1922, à Dübendorf, au Meeting International d'Aviation, Alfred Comte prend part au concours d'acrobatie à bord d'un biplan-aviette monoplace «Macchi» 30 c. v. et se classe 4ème au classement général! A ce même meeting, il sort 1er au circuit des Alpes sur avion commercial et gagne le Grand Prix de la Ville de Bellinzone.

Puis Alfred Comte fonde les *Ateliers de construction aéronautiques suisses*. La Société A. Comte dispose, à Horgen, de 5 hydravions biplans «Lohner», à Dübendorf, d'un biplan d'acrobatie Fokker D VIII, de 4 biplans «*Halberstadt*». Il forme de nombreux pilotes, et tour à tour le doyen des aviateurs suisses, le major Nabholz de Grabow, et la première aviatrice brevetée en Suisse, une Suédoise, Mlle Théa Frenssen.

Alfred Comte construit des avions: ce sont en particulier un monoplan de chasse «A. C. 1» qui grimpe à 10,000 mètres, des avions «Wild», livrés à la Colombie, l'«A. C. 3», bimoteur, monoplan de bombardement commandé en Amérique du Sud, l'«A. C. 4», monoplan de tourisme encore en usage dans nos clubs sportifs, l'«A. C. 11» et l'«A. C. 12», avions de grand tourisme et de commerce, toujours en exploitation, etc. Grâce à ces appareils, Alf. Comte a donné à notre

aviation suisse des machines nationales de qualité irréprochable. Dès 1939, Alfred Comte est en service actif et accomplit des vols d'essai et de contrôle. En ce 1^{er} août 1944, le capitaine-aviateur Alfred Comte est titulaire de ce magnifique palmarès:

près de 35,000 vols civils et militaires;

plus de 1000 heures de vols militaires;

plus de 4000 heures de vols civils;

a breveté et formé plus de 170 élèves, dont 63 pilotes militaires de 1914 à 1918;

a participé à plus de 150 meetings civils et militaires.

La mission de nos ailes d'armée

Dans son Message du 13 décembre 1929, le Conseil Fédéral a traité des principes directeurs de notre aviation militaire, tels qu'ils étaient envisagés il y a 15 ans. Ce serait sortir du cadre de cette modeste étude que d'entrer dans le vif du sujet, et nous n'avons d'ailleurs pas qualité de le faire. A titre d'information, nous relèverons néanmoins un passage du texte du Conseil fédéral, tiré du Message du 13 décembre 1929:

«S'il est entendu que nous avons absolument besoin, nous aussi, d'une aviation militaire répondant à nos conditions, il est non moins certain que la tâche est une des plus difficiles que nous ayons eu à résoudre jusqu'à présent en matière de défense nationale. Les difficultés qui sont dans l'ordre des choses, et avec lesquelles tous les autres Etats ont à lutter, se doublent de celles qui sont inhérentes aux conditions d'ordre politique, militaire et géographique particulières à notre pays.

Quiconque étudie tant soit peu, dans les pays qui ont une large avance sur le nôtre, l'histoire de l'aviation militaire ainsi que sa situation actuelle et son programme immédiat, se rendra promptement compte de la multiplicité et de la difficulté des questions qui se présentent dans ce nouveau domaine de l'activité humaine. La technique est encore en pleine évolution. Des avions aux formes nouvelles et se surpassant constamment, des moteurs toujours plus puissants et plus nombreux, des armes, des munitions et des moyens de transmission, etc., toujours plus modernes, mais aussi toujours plus compliqués, sollicitent l'attention des autorités responsables. Ces dernières doivent

discerner ce qui est utilisable et durable. Dans l'aviation, comme partout ailleurs, des perfectionnements représentés à grand bruit, comme un progrès indiscutable ont été mis de côté au bout de peu de temps. Maints nouveaux procédés qui avaient donné de bons résultats aux essais ont été reconnus impropres une fois introduits sur une large échelle dans la troupe. Il n'est nulle part aussi difficile que dans le domaine de l'aviation de discerner ce qui est vraiment important et décisif et de distinguer entre l'essentiel et l'accessoire.»

Dans une étude qu'il a donné dans le journal suisse d'aviation, *La dépêche de l'air*, de Lausanne (août 1944), sur le sujet «*La doctrine d'engagement actuelle de notre aviation militaire*», le Capitaine-aviateur Henchoz, officier instructeur, écrit notamment :

«Actuellement, bien qu'elles soient appelées à agir dans le cadre d'actions essentiellement défensives, nos escadrilles sont dotées d'un matériel conçu pour l'attaque, nos équipages sont formés et entraînés à des missions actives. La reconnaissance tactique a passé au second plan, en devenant le complément de toute mission de combat.

L'appui des troupes terrestres par une participation directe dans la lutte au sol est aujourd'hui donc la tâche primaire de notre aviation. C'est une opération délicate et complexe dont la réussite est fonction d'un grand nombre de facteurs tactiques, techniques et même psychologiques. Le commandement terrestre doit connaître exactement les possibilités et les conditions d'emploi de l'avion pour tirer de ce moyen son rendement maximum. Réciproquement, les chefs de formations aériennes ne peuvent agir avec sûreté que s'ils connaissent l'aspect et comprennent le déroulement de l'action qui se joue sous leurs yeux dans l'instant très bref de leur intervention. En conséquence, une liaison parfaite entre ces deux éléments est la condition indispensable du succès. Il ne faut enfin négliger aucune occasion de développer, par des prises de contact fréquentes, la communauté de pensée et la confiance réciproque de ceux qui se battent ensemble en l'air et au sol.»

Conclusion

Nous ne saurions rien ajouter à ces précisions. Nous savons simplement que nous possédons en Suisse une «arme de l'air», modeste en raison de nos moyens, mais active et courageuse, une troupe d'aviation moderne issue de la brillante escadrille d'août 1914.