

Feuilles éparses (souvenirs militaires) [suite]

Autor(en): **Moine, Virgile**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue Militaire Suisse**

Band (Jahr): **120 (1975)**

Heft 7

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-343959>

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.

Feuilles éparses

(souvenirs militaires)

(suite)

IV. Impromptus militaires : découverte de la Suisse orientale

En août 1923 eut lieu le cours de répétition du régiment 9. Par suite de draconiennes mesures d'économie, cadres et soldats ayant accompli du service actif en furent dispensés, de sorte que les compagnies étaient squelettiques. Des manœuvres de brigade, sous les ordres du colonel Guisan, se déroulèrent, régiment contre régiment, à cheval du vallon de Saint-Imier. Ayant patrouillé pendant deux jours dans les gentianes, j'avais fini par repérer toutes les fermes de Chasseral, les chemins et les sentiers, un grandiose panorama vu des hauteurs dominant Tramelan et Les Breuleux. Mais d'ennemis... point! Guerre invisible de combattants perdus dans la nature ou dans les fermes. Et le soir, les hommes du bataillon 24 étaient installés dans une forêt, creusant des fossés de tirailleurs, de vraies taupinières, avec leurs minuscules outils de pionniers. Dans la nuit, la troupe fut rabattue sur Les Breuleux pour y cantonner.

Mon camarade Gressot et moi, vers 23 h. 30, munis d'un billet de logement, nous échouâmes à la cure où nous attendait l'abbé Beuret, impatient, harassé, ayant ôté sa soutane. Figure légendaire, belle tête de vieux Chouan, anguleuse, un accent du cru, un style direct. Il salua Gressot, qu'il connaissait, par son prénom, et m'interpella: « Je vous connais aussi; vous n'écrivez pas dans le *Pays*, mais dans le *Démocrate*, cette feuille de Satan que je lis chaque jour à l'Hôtel du Sapin! » Eclats de rire, et nous trinquâmes, sans nous soucier du rituel coup de minuit, l'abbé certifiant qu'il ne buvait pas, mais se contentait... de tremper les lèvres dans son verre. Un joyeux drille, l'abbé Beuret, qui eût fait un splendide aumônier dans un régiment au service de France ou de Naples.

Le cours s'acheva sur une note imprévue. Lors de la critique des manœuvres, à laquelle assistait, paraît-il, un nombreux public, en plein

air, le colonel divisionnaire Sarrasin, que la troupe appelait « Brissago », à cause de son teint foncé et atrabilaire, avait prononcé des propos acerbes à l'égard du régiment jurassien à la suite d'incidents survenus l'année précédente: des soldats ayant subtilisé des cartouches à blanc avaient tiré des salves dans les tunnels de Saint-Ursanne et de la Croix. D'où plaintes des CFF. De date immémoriale, il est vrai que nos gens dérobaient de la munition, utilisée ensuite, lors des fêtes villageoises, des noces et des baptêmes. La cinglante apostrophe du grand chef, fustigeant l'indélicatesse et l'indiscipline d'une troupe incohérente, avait soulevé l'ire du public, civils et militaires. Le colonel Cerf, réunissant les officiers sur l'étape du retour, nous manifesta son écœurement, en appela à l'honneur du Jura, menaça de démissionner. Il y eut quelques remous dans la presse et tout rentra dans l'ordre.

Et dès lors des mesures sévères furent prises lors de chaque licenciement: comptabilité de la munition, fouilles des sacs, etc. La munition à blanc disparut des kermesses et liesses populaires du Jura-Nord. Encore une belle coutume qui s'envolait!

Je fus convoqué certain jour au bureau de la brigade, à Saint-Imier, où m'attendait un fringant officier d'état-major général, frais émoulu de l'Ecole de guerre de Paris: le major Borel, futur commandant du 1^{er} corps d'armée. Il m'offrit — j'en ignore encore le motif aujourd'hui — un stage de six semaines à Wallenstadt avec une équipe chargée de procéder aux derniers essais du fusil-mitrailleur avant son adoption par les Chambres et son introduction dans la troupe. Un pays neuf, une solde extraordinaire s'apparentant à celle d'un commissaire fédéral, et j'acceptai d'enthousiasme. C'est ainsi que je fus catapulté en Suisse orientale, en septembre 1923, au milieu d'une dizaine d'officiers de carrière, tous Alémaniques, majors et capitaines. Etais-je l'objet d'une mystification, seul Romand, seul lieutenant dans cet aréopage?

D'emblée, l'ambiance me conquiert. Les grades? A la rivière! On ne reconnaissait que l'ancienneté. La tenue? Le bourgeron bleu des mécanos. Le commandant de la place de tir, qui présidait à nos travaux, le colonel Otter, un ancien technicien féru de balistique et de pêche à la ligne, appelé familièrement « le Vieux », travaillait comme quiconque. De huit à douze et de quatorze à dix-sept heures, chacun dans son propre stand, on éprouvait l'arme nouvelle, munitions à satiété se perdant dans le lac proche. Et on notait avec précision les effets du tir, les ratés,

l'échauffement du canon, les résultats en fonction de la position de l'arme et de la distance. En fin de journée, rapports colligés à l'intention du Service technique militaire.

L'administration militaire, avec la conscience et la lenteur qui la caractérisent, essayait une arme automatique redoutable qu'utilisaient depuis 1917 les armées étrangères et que la Fabrique fédérale d'armes allait mettre au point: le fusil-mitrailleur (FM) qui décuplait la puissance de feu de l'infanterie. Le perfectionnisme helvétique avait ajouté à l'arme trois supports (antérieur, moyen, postérieur), et l'indécision régnait encore au sujet d'une fermeture de culasse: ronde ou carrée. Un levier permettait de tirer coup par coup, ou par rafales, ou par magasin plein (30 cartouches).

Je m'étais lié d'amitié avec le doyen de l'équipe, le major Constam, futur commandant du III^e corps d'armée, alors en congé de l'Ecole de guerre de Paris, qui me prêtait la *Revue française de l'infanterie*, publiant de passionnantes études historiques sur la stratégie. On chuchotait bêtement qu'il était juif! Antisémitisme toujours vivace... Les soirées étaient longues dans une villette de garnison vide de troupes; mais les Churfirsten dentelées, le lac moiré et les hameaux qui s'y miraient, aux noms bien latins de Quarten et de Quinten attestant d'une colonisation romaine, et le petit vin du pays, autre témoignage romain, rendaient bien sympathiques au Latin que j'étais ce coin de sol helvétique. Tout comme Coire et ses vieux quartiers, que j'explorais le dimanche, où je m'efforçais de découvrir le substrat romanche sous l'alluvion germanique.

Nous eûmes ainsi quinze jours d'un sport aussi suave que le tir aux pigeons, puis le bataillon 85, de Glaris, entra en service pour élargir l'expérience. Ces petits hommes vifs, tisserands pour la plupart, agiles comme des chamois, répondant aux prénoms bizarres pour moi de Fridolin, Melchior ou Balthasar, s'intéressèrent aussitôt à cette arme nouvelle et à la tactique qui en découlait: la section traditionnelle déchirée en trois groupes dotés chacun d'un FM, progressant par sauts de puce dans le terrain et s'épaulant réciproquement. Et je dus, en un allemand trébuchant et imprécis, leur indiquer les éléments de cette tactique nouvelle, aidé par un sergent, contremaître de son état, qui rectifiait, sans jamais sourire, ma boiteuse syntaxe; et les hommes, eux aussi, indulgents, acceptaient cet officier romand, venu des confins du pays les

instruire en un allemand inélégant et raboteux. Le lien confédéral, qu'invoquait si souvent G. de Reynold, dépassait alors mon entendement.

L'introduction du FM, exigeant de grosses dépenses financières, était vivement combattue par certains milieux, pour des raisons d'ordre financier, oubliées que nos milices, en 1923, en étaient restées au stade d'avant 1914: une armée anachronique, dotée de fusils et de quelques mitrailleuses, coiffée de shakos en cuir bouilli... au milieu d'une Europe en déliquescence. Cet engin nouveau, dont la puissance de feu permettait, par suite de la crise d'effectifs, de supprimer la 4^e compagnie de chaque bataillon, engendra la guerre des cafés du commerce et des tables rondes, des raisons sentimentales compliquant un problème par lui-même assez compliqué. La démission fracassante du colonel Sonderegger, chef de l'état-major général, en conflit ouvert avec le Conseil fédéral sur des questions secondaires, augmenta encore le trouble des esprits. On regrettait la décision de cet officier général, un des plus brillants qu'ait connu notre pays, mais on condamnait aussi son geste cavalier et inopportun, propre à déplacer un problème technique sur le plan politique et affectif.

Ma mission était presque achevée lorsque me parvint l'avis de ma nomination provisoire, pour une période de six mois, à l'Ecole secondaire de Saignelégier. Cette nouvelle me laissait perplexe: Jean qui pleure et Jean qui rit, heureux d'obtenir un point d'attache et un gagne-pain, inquiet d'abandonner peut-être une vie passionnante de recherches et d'étude.

V. Dans l'aviation militaire : envolées, envols et voltiges

Notre aviation militaire avait été formée en hâte en 1914 par une quinzaine de pilotes venus de tous les horizons. On l'avait quelque peu étoffée au cours du conflit mondial, mais dès 1919, par manque de moyens, elle végétait.

L'aviation civile existait peu ou prou. On commençait à tisser péniblement des services de messagerie entre les grandes capitales d'Europe et avec l'Afrique du Nord. Quant à l'aviation touristique, elle comptait quelques appareils appartenant à des clubs organisant des meetings et promenant des passagers pendant un quart d'heure pour la somme de 50 francs.

Comme le pays ne disposait d'aucune réserve de pilotes, qu'on ne pouvait puiser, comme on le fit plus tard, dans les effectifs de la Swissair, et que l'expérience du dernier conflit avait démontré que la défense nationale inclut aussi l'espace aérien, on dut organiser l'aviation militaire dès 1920. Travail de lente et longue haleine pour créer un parc d'appareils — observation et chasse — former un corps de techniciens et d'instructeurs capables, des pilotes non professionnels, des observateurs, et le personnel au sol pour l'entretien du matériel et des aérodromes.

En 1924, quand je fus admis dans ce qu'on appelait la cinquième arme, les bases d'une organisation s'amorçaient. Son commandement recrutait, outre des pilotes, des officiers observateurs. Durée de l'école: trois mois. Les candidats admis s'engageaient à deux jours d'entraînement mensuel. Rémunération alléchante: 1000 francs de prime lors de l'admission au corps, 150 francs d'indemnité mensuelle et un supplément appréciable de solde par jour de service (5 francs, sous toutes réserves). Mais la situation financière obligeait la Confédération à s'engager prudemment dans de nouvelles dépenses; des pacifistes et des optimistes s'opposaient à la formation d'une modeste flottille, et dans les milieux traditionnels, on restait sceptique au sujet du rôle futur de l'aviation, tant civile que militaire. Il aura fallu les exploits de pionniers, tant en Europe qu'en Amérique, la traversée de l'Atlantique par Lindbergh, le réveil brutal de l'aéronautique allemande pour que l'opinion publique, alertée, prenne conscience des possibilités de l'avion, dans la paix et dans la guerre.

En 1924, l'aviation vivait encore sa période héroïque.

L'AMBIANCE DE DÜBENDORF: AU PAYS DES BARAQUEMENTS

L'aérodrome militaire était situé dans une plaine, à proximité du village, banale bourgade de la banlieue zurichoise sans style ni passé.

Les formalités d'admission étaient fort simples: un examen approfondi par le médecin de place, baptisé « Landru » parce qu'il affichait une barbe frisotante et roussâtre qui le faisait ressembler à un assassin défrayant alors la chronique. (On ignorait les nombreux tests et épreuves psychotechniques actuellement appliqués.) A mon grand dam, le Dr Landru me découvrit un daltonisme prononcé — confusion de

certaines teintes brunes, rougeâtres et vertes — et m'envoya tout de go chez le commandant d'école qui, en mâchonnant un brissago, éclata d'un rire gras devant ma mine déconfitte: « Aucune importance, car vous ne serez pas garde-barrière! »

Et c'est ainsi que j'entrai au cours d'observateurs, à la mi-juillet. Nous étions une vingtaine de lieutenants, les polytechniciens en formant la majorité; les parements rouges des artilleurs dominaient, ainsi que le dialecte zurichois. Face au contingent alémanique, cinq Romands — Buclin, Genevois, Daccord, Vaudois (tous deux devaient trouver la mort en avion l'année suivante), Chaumontet et Ménétreay, Vaudois aussi, et moi-même — qui se regroupèrent d'instinct.

L'école de pilotes, qui avait débuté en février, se mua en comité de réception et nous accueillit comme des « bleus », avec un brin d'ironie et de condescendance. Brevetés de fraîche date comme pilotes et officiers, nos cadets en ancienneté, maîtres de la place et sûrs d'eux-mêmes, ils affichaient une gouaille acerbe, nous invitant à renforcer nos estomacs, à consulter un notaire pour l'acte testamentaire... Façon de braver le sort et d'en rire, tout comme certaines superstitions qui faisaient hurler à l'allumage de trois cigarettes avec la même allumette! Au surplus, joyeux compères que nos pilotes, presque tous techniciens ou étudiants. Trois Jurassiens parmi eux: Sprenger et Spillmann, deux Biennois, mes camarades de l'Université de Berne, et Primault junior, futur divisionnaire et chef d'arme de l'aviation. Nulle différence entre nous — les « chauffeurs » et les « cobayes »! — car nous nous retrouvions dans les démonstrations, dans certains cours théoriques et dans la formation des équipages.

Un lourd climat pesait sur Dübendorf: crise de matériel, d'effectifs, de cadres, de moyens dans tous les domaines. Un vent de fronde et de contestation soufflait à tous les échelons.

Six ou sept hangars abritaient la totalité du parc qu'entretenait une école de recrues de pionniers encadrée de mécaniciens à demeure. Minable parc! Une vingtaine de DH 3 (Dornier-Haefeli, construits à Altenrhein), essoufflés, incapables de s'élever au-dessus de 3500 mètres, sans armement, obligeant l'observateur à se cramponner à son siège et à s'agripper à un balancier lors de l'atterrissage; une quarantaine de DH 5 (modèles perfectionnés), plus mobiles, mais utilisables seulement pour la reconnaissance et la liaison; quelques Zepp, appareils allemands s'étant réfugiés

en Suisse lors de l'armistice de 1918, disait-on, puissants comme des éperviers, massifs, munis à l'arrière d'une tourelle mobile équipée d'une mitrailleuse; dès 1927, les Fokker, de construction allemande, et les Potez, d'origine française, rapides, à grand rayon d'action, complétaient cet hétéroclite arsenal volant. Une collection de quelques monoplans du type Morane-Saulnier, monoplaces, frêles comme des libellules, réservés aux acrobates et aux chasseurs — le rêve de tout vrai pilote! — donnait une note de fantaisie à cette invraisemblable flottille.

Les hangars provisoires, style Far-West, la jeunesse d'un corps d'instructeurs qui tâtonnaient sans programme ni traditions profondes, engendraient l'incertitude dans les esprits. Seuls quelques cadres dynamiques et imaginatifs créèrent de toutes pièces une unité de doctrine et donnèrent confiance à de jeunes officiers, fantasques souvent, romantiques et indociles, les soudant dans un « esprit de corps ». La vie d'ailleurs les distingua: Ryhner, ingénieur, futur divisionnaire et chef de l'aviation, Primault senior, Jurassien du vallon de Saint-Imier, devenu directeur de l'Office d'expansion commerciale et président de la Chambre suisse de l'horlogerie, Wuhrmann et Zimmermann, grands seigneurs des ailes. D'autres, nos aînés de trois ou quatre ans, lourds de complexes, cachaient leur timidité ou leur inquiétude sous des dehors distants. Et la langue pour certains constituait un autre obstacle à surmonter avec les Romands. Car tous les cours se donnaient en allemand, sauf un ou deux. Des cours savants, livresques, non digérés: les éléments de l'aérodynamique, la navigation aérienne, la photographie, la radiotélégraphie, la connaissance des moteurs, disciplines souvent fastidieuses, exposées avec pédanterie et monotonie. Certain premier-lieutenant exigeait qu'on se levât à son arrivée et qu'on lui annonçât le cours; et nous reprenions nos places sur un brutal « Sitzen! », renforcé par un signe autoritaire de l'index vertical abaissé brusquement comme un couperet. Les vols et les nombreux exercices pratiques jetaient une diversion dans ces abrutissantes journées.

A ce sentiment d'oppression qui nous ravalait au rang de collégiens brimés et catéchisés s'ajoutait l'ambiance du lieu: tout respirait le provisoire, l'indéfini et la gêne matérielle. Nous nous entassions dix par chambre, comme dans un camp improvisé, sans armoire personnelle. Lavabos hors du dortoir et W.-C. communs. Nous ne pouvions travailler que dans les salles de théorie. Et le mess, au village, à dix minutes de

l'aérodrome, ne nous accueillait que pour les repas. Aucune détente, aucune heure d'entraînement physique, aucun sport. Et l'humeur s'en ressentait.

On nous initiait aux travaux des « rampants », avec raison : caler les roues, virer l'hélice, mettre le moteur en marche, couper le contact, contrôler l'état du tableau de bord. Dans le but de sélectionner de futurs pilotes, on nous astreignait, deux mois durant, à l'apprentissage du vol à la double commande. Le capitaine Burckhard, entraîneur de la classe romande, nous apprenait le maniement du manche à balai. Un excellent officier, Emmenthalois placide, qui n'avait qu'un défaut : le réveil pénible ! Et comme nous devions, à tour de rôle — comme si le téléphone n'eût pas existé ni le réveille-matin — nous rendre à son domicile, au village, dès potron-jacquet, pour l'arracher à ses rêves, il pestait : « Pourquoi me réveiller ? On ne peut pas voler par pareil brouillard ! » Et si, dans notre haute sagesse, nous décidions de le laisser dormir, étant donné le temps incertain, la bordée s'abattait double. Au demeurant, bon camarade et pilote de chasse éblouissant, le capitaine Burkhard, sans un soupçon de rancune...

N'ayant aucune aptitude pour le pilotage, je fus rapidement biffé de la liste des pilotes *in spe*. Je maniais le manche à balai comme une baguette de tambour et plongeais involontairement de quelques dizaines de mètres, comme un acrobate, en direction d'un bosquet repère où je faillis me poser brusquement plusieurs fois. Burckhard, à l'arrière, me gratifiait d'herculéens coups de poing dans le dos et d'une avalanche d'injures, secouait le manche ; je lâchais prise, il redressait l'appareil et l'atterrissage s'achevait en trémolo. Nous nous efforcions de rire tous les deux, un peu jaune...

LES SOUCIS D'UN OBSERVATEUR

Si la science des moteurs m'intéressait peu, les missions de l'observateur, en revanche, me passionnaient : dessiner des croquis (gares, ponts, voies ferrées, entrepôts), repérer et photographier (obliquement ou verticalement) des fermes perdues dans un massif boisé ou montagneux en dosant l'éclairage, en évitant les trépidations de l'avion, en maniant rapidement la cassette contenant six clichés ; une erreur d'une seconde et la mission échouait. Et le lâcher du pigeon qu'on emportait dans un

panier, geste anodin d'apparence et qui exigeait une réelle dextérité: la dépêche fantaisiste, envoyée du point X sur un billet minuscule de la minceur du papier à cigarette, plié en quatre et glissé dans un étui bagué à la patte du volatile, parvenait à Dübendorf avant nous... à moins que le malheureux oiseau, par notre faute, ne se décapitât sur le gouvernail du biplan. Et les messages par TSF avec des appareils primitifs: on émettait sans recevoir... ou le morse était indéchiffrable et inaudible. Il fallait d'abord dérouler une longue antenne à poids qu'on oubliait souvent de rebobiner dans le feu de l'action; elle rasait les arbres et les toits, au dam des badauds, creusait un sillon à l'atterrissage et valait à l'équipage une semonce et des arrêts en chambre en cas de récidive.

Le dernier mois, on volait surtout en escadrille, exerçant les formations classiques nécessitant une stricte discipline des uns et des autres, sans exclure parfois de puériles pantomimes à l'intention du voisin: gestes amicaux ou comiques ou agressifs. Puis on nous initia aux principes du combat aérien, que nous devions surtout exercer lors des entraînements, de 1925 à 1928. Nos avions Zepp et DH 5 étaient équipés d'une mitrailleuse sur tourelle qu'on maniait tous azimuts, le magasin de l'arme contenant un film remplaçant la munition. Attaqués à distance par quelques chasseurs, on les couchait rarement dans la visée. Et le film développé révélait... un coin de ciel, encore du ciel et rarement un avion assaillant. Penauds et bredouilles, nous essuyions alors les feux du capitaine Magron, un as de la balistique, qui nous entraînait aussi au tir plongeant sur des objets au sol.

Une pacifique diversion: par groupes de deux, nous relevions périodiquement les nombreux compteurs de la station météorologique: thermomètre, baromètre, anémomètre, hygromètre, pluviomètre et autres appareils en « mètre ». La météo en était encore à ses balbutiements, tout comme l'observation des nuages à laquelle on nous astreignait: nimbus, cirrus et autres formes en us!

(A suivre)

Colonel EMG Virgile MOINE