

Feuilles éparses [suite]

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

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue Militaire Suisse**

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

Heft 8

PDF erstellt am: **26.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-343964>

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

(Suite)

AMIS ET CAMARADES

Si la rancœur ou le découragement nous saisissaient parfois face aux brimades indignes de notre âge et de notre grade, un de nos camarades vaudois s'écriait en imitant le geste auguste du semeur: « F...-toi de ça et vois grand! » Et on voyait grand quand, franchissant l'enceinte de l'aérodrome, on se recueillait dix secondes face au monument des « Ailes brisées »: 18 noms de camarades qui avaient rêvé, eux aussi, de vivre la grisante aventure de l'aviation (31 noms en 1928, quand j'abandonnai l'arme). Et la visite du hangar où reposait comme une relique l'avion d'Oscar Bider obligeait aussi à voir grand: un « coucou », fragile comme une boîte d'allumettes, inconsistant, avec lequel le téméraire Bâlois accomplit des exploits qui le projetaient déjà dans la légende. Et nos aînés, qui l'avaient connu, contaient sa maestria dans l'acrobatie, sa provocante vitalité, son mépris des règlements, chevalier bravant la mort qui l'emporta à 29 ans, au soleil de l'aube, après une nuit faustienne.

Au cours des semaines, la glace fondit lentement entre instructeurs et élèves. Propice à l'éclosion de l'amitié, le travail en équipe nous unissait, sans distinction de langue. Pilote, observateur, unis étroitement, nous finissions par nous comprendre sans vaines paroles: un geste, une pression sur l'épaule, une légère secousse et l'avion, lui aussi, se pliait docilement à nos volontés, plongeant dans un nuage, tournant comme un rapace au-dessus d'un objectif à photographier, flânant au retour comme un oiseau repu. Nous changions souvent d'équipe et des comparaisons s'imposaient sans que se ternît pour autant la camaraderie.

En fin de semaine, l'école s'égrenait aux quatre vents. Le gros contingent — ceux de Zurich, Baden et Winterthour — ragailardi par les retrouvailles familiales ou amoureuses, vidait aussitôt les lieux, alors que les Romands et les Tessinois traînaient leur ennui le long des quais zurichois, au concert de la Tonhalle ou dans les cafés mondains et snobs de Bellevue-Platz. Il m'arriva, en veine de tourisme, d'explorer souvent

l'hinterland zurichois, Schaffhouse et son Munot, les féeriques paysages du vignoble et des maisons à colombages et encorbellements de Rafs et d'Eglisau.

EN COMPULSANT MON LIVRE DE BORD

En feuilletant mes carnets de bord, jaunis, j'ai revécu certains vols inoubliables. Le 1^{er} août, Zurich brillant de mille lumières dans la nuit sombre, nous avons survolé la ville à plusieurs escadrilles, le dessous des ailes de nos avions ornées d'ampoules dessinant des croix fédérales. Et une fête très teutonne, au grand Hôtel Dolder, souligna d'humide façon cet exploit, baptême de notre promotion.

Il y eut aussi l'inauguration du monument des Rangiers, le 31 août 1924. Seul Jurassien à avoir survolé la sentinelle de granit, le premier à l'avcir contemplée... de haut... Mon carnet de route mentionne le départ de Dübendorf à 12 h. 55, le survol de Delémont - Les Rangiers - Mervelier de 14 h. 21 à 14 h. 45 et le retour au bercail à 15 h. 14 par ciel partiellement couvert. Nous frôlions la foule grouillante qui se pressait sur les routes menant au monument. Vision première et inoubliable du Jura: un puzzle, un entrelacs chaotique de vaux, combes et cluses se tournant le dos, boudant, fuyant vers tous les azimuts. Et comme nous virevoltions très bas, je finis par confondre tous les vallons qui menaient à la Caquerelle, panorama moutonné d'où les fourmis humaines nous saluaient à grands gestes.

Il y eut encore l'engagement, par avions isolés, aux manœuvres de la 2^e division, dans le Seeland, sur la Sarine et l'Aar. Pendant trois jours, avec la hâte d'un taxi, on faisait la navette entre Dübendorf et la zone des troupes. Comme le soleil boudait et qu'il pleuvait par intervalles avec de lourds nuages au sol, faute de pouvoir photographier on faisait de rapides croquis (composition des colonnes, tête, etc.) qu'on lançait, par message lesté, à une centrale en arrière du front. Pluies diluviennes, atterrissage forcé près de Berthoud... où l'avion fut confié à la garde de la troupe! Le lendemain, vol en rase-mottes jusqu'à Thoun. Et pendant deux jours, après plusieurs vaines tentatives, à travers d'éphémères éclaircies, nous réussîmes, avec notre fragile DH 5, au risque de nous rompre les os vingt fois, à profiter d'une trouée sur le Brünig pour rejoindre notre port d'attache. La guerre du ciel n'est pas faite que de romantiques émotions...

Un souvenir plus vivace encore, gravé dans le subconscient: le colonel Immenhauser, chef de l'aviation, type de gentleman-farmer qu'on rencontrait toujours précédé d'un couple de dogues anglais, nous avait enseigné quelques bribes d'histoire militaire, non pas celle de l'aviation et de son évolution, mais... les luttes du duc de Rohan, des Autrichiens et des Espagnols, en 1636, pour la possession des cols grisons et de la Valteline, et la campagne d'Helvétie de Lecourbe et Souvarov, en 1798, se poursuivant comme chat et souris dans la massif du Gothard. Mais Immenhauser avait un dessein: joindre la pratique à la théorie. Et nous reçûmes tous des missions aériennes au-dessus desdites régions, si bien que les défilés et sentiers de ces inhospitalières régions nous devenaient familiers. Il me souvient de l'impossibilité de survoler le Panix, notre DH 3 vétuste se refusant à prendre de la hauteur. Et certain matin lumineux d'octobre, je croquais la piste du San Bernardino — devenue depuis une route pour automobiles — quand le pilote Barella (qui se coiffait, sans souci de l'ordonnance, d'une casquette à la Cadorna), se retourna brusquement et me cria en désignant deux sommets à l'horizon: « Ticino, Ticino! » L'avion, un DH 5 sensible, piqua du nez et le brave Barella le redressa avec peine. Son effusion s'arrêta court. Dix secondes de plus, pris en vrille, nous laissions nos os entre le val Misox et le val Blenio... pour l'amour du Tessin. A l'atterrissage, shake-hand muet et vigoureux valant tous les regrets d'usage.

DIRIGEABLE ET POLITIQUE

Dans un climat scolaire, écrasés de besogne, nous ne lisions aucun journal et les discussions politiques étaient rares entre nous. Les pilotes paraissaient réfractaires à certains thèmes. Techniciens formés à l'école scientifique, ils ne s'attachaient qu'aux faits, et leur tranchante logique nous exaspérait. Ecœurés de la réserve des autorités, spécialement du Parlement, à l'égard de l'aviation tant civile que militaire, ils condamnaient la zizanie et vouaient aux gémonies les hommes politiques dont l'ondoyante habileté effleurait tous les problèmes sans les résoudre jamais. Certes, ces jugements sans nuance m'agaçaient parfois. Mais plusieurs de nos pilotes connaissaient les Etats-Unis et leurs grandes usines, d'autres avaient étudié ou accompli des stages en Allemagne, et révélaient le prodigieux essor industriel de ce pays, notamment en aéro-

nautique. Et je les écoutais, sans conviction profonde, bien qu'ils aient affirmé que les usines Zeppelin, à Friedrichshafen, travaillaient à plein rendement et qu'un avion de combat, le Fokker, se fabriquait en séries malgré... l'occupation française et les clauses du Traité de Versailles.

Or, certain matin, un grand dirigeable Zeppelin, en forme de long cigare, se profila sur le ciel de Dübendorf. Il longeait le Rhin, majestueux, à l'étonnement général. Quelques-uns de nos pilotes, sans le prendre en chasse, l'escortèrent jusqu'au dessus de la Forêt-Noire. Nous étions éberlués, nos camarades ricanaient, mi-haineux mi-admiratifs: « Die Chreibe Dütsch! » Le réveil allemand était tangible.

INSIGNES ET COLIFICHETS: VANITAS VANITATUM

L'école s'achevait par un examen conçu selon toutes les règles de l'art: commission ad hoc, écrits, oraux, épreuve pratique. Celle-ci comportait une suite d'opérations tenant de la prestidigitation. Il fallait en un minimum de temps découvrir un objet près du pont de Sihlbrugg, au nord de Zoug, en griffonner un rapide croquis, prendre une série de photos obliques et perpendiculaires, envoyer un message par pigeon, transmettre un message chiffré par TSF. La hâte, un brin de nervosité, les moufles fourrées qui engourdisaient les doigts, tout concourait à brouiller l'ouvrage, si bien que l'un d'entre nous ne s'aperçut qu'à l'atterrissage à Dübendorf qu'il avait omis de lâcher... son pigeon! Il enfouit le volatile dans la poche de sa combinaison et ne le libéra que par la fenêtre des W.-C., à deux cents mètres du colombier.

Consécration de la réussite et de l'admission dans notre flottille aérienne, l'insigne d'observateur, formé d'une aile avec étoile en filigrane vieil or cousu sur la manche gauche de l'uniforme, nous rendait fiers comme des conquistadors. En un instant tout était oublié: tracasseries, brimades, illogisme des programmes. Comme sous la magie d'un philtre, on se muait en héros antiques.

Affecté pour l'entraînement mensuel régulier aux aérodromes de Thoune et de la Blécherette près de Lausanne, de 1925 à 1928, je ne devais revoir que rarement Dübendorf, ses pistes et ses hangars. La place se modernisait d'ailleurs rapidement; des casernes remplacèrent les baraquements du Far-West. Et l'aviation passa de l'âge héroïque à l'âge adulte: matériel volant, règlements, prescriptions, unité de doctrine dans l'emploi de nos avions.

DERNIERS VESTIGES DE L'ÉPOQUE HÉROÏQUE

Tous les pilotes et observateurs de l'élite étant astreints à des entraînements les derniers vendredi et samedi de chaque mois (novembre et décembre exceptés), j'entrai en contact avec la vieille garde de 1925: Pillichody, Cramer le Genevois, Comte, mon compatriote de Courtételle, ayant conservé l'accent du cru, le capitaine Borel, professeur à La Chaux-de-Fonds, Chardon et André, acrobates aux prouesses alors légendaires, Mittelholzer, connu pour son exploration du continent africain jusqu'aux sources du Nil. Un Jurassien: Henzi, ingénieur à Moutier, ancien camarade de collège. Individualistes, se pliant avec peine aux exigences de la nouvelle discipline, il leur arrivait de commenter vertement l'horaire de travail, notamment quand, la météo immobilisant les escadrilles au sol, nous « séchions » sur des exercices de radio ou des calculs de navigation aérienne. Heurt de deux générations, qui s'estompa vite. Les aimables fantaisies — faire plaisir à la troupe en volant à basse altitude! raser les toits d'un village où l'on compte des amis... — disparurent et la cinquième arme, comme ses aînées, appliqua tous les règlements. Adieu la bohème...

Mais la stricte discipline n'empêchait pas les accidents. Maints camarades perdirent la vie, au point d'alarmer l'opinion publique, en 1925 et 1926, par suite de l'usure de notre parc. Le 15 août 1925, un samedi, jour de l'Assomption, je faillis aussi être victime, en compagnie du pilote Borner (futur millionnaire de la Swissair), d'un enlèvement vers le ciel. Nous étions partis sur un puissant et vieux Zepp, par un ciel immaculé, photographier un secteur de la région du Simplon. Au-dessus de la Gemmi, à 7 h. 12, panne de moteur due à un défaut des bielles. L'appareil, guidé par Borner avec un sang-froid inouï, glissa comme une feuille morte par le couloir de Loèche pour se poser, oiseau fragile, dans la plaine du Rhône, entre Gampel et Tourtemagne. Hélas, un canal d'irrigation compliqua l'atterrissage, le train s'enfonça dans un champ, roues arrachées et une aile enfoncée. Notice de mon journal de bord: 7 h. 49. Jour de fête en Valais, les gens flânaient ou se rendaient à l'office. Et nous étions à deux kilomètres de Tourtemagne. Borner souffrit d'une contusion de l'épaule, et moi-même du poignet, sans compter de multiples ecchymoses. Alors que mon camarade restait à panser son coucou, je me rendis, cahin-caha, à la gare de Tourtemagne pour aviser la gendarmerie... qui l'était déjà. Les curieux affluaient, contemplant à

distance notre épave. Borner organisait un service d'ordre, tandis que je téléphonais à l'aérodrome de Thoune. Mes amis, quel accueil! Alors qu'on eût dû nous féliciter de l'avoir échappé belle, une voix tudesque m'accueillit par une bordée d'injures: rogne et grogne, menaces de sanctions comme si les accidents fussent interdits le samedi, le personnel quittant les ateliers à midi! De rage, je coupai court l'entretien. Et le chef de gare, sidéré de pareille désinvolture d'un fonctionnaire, me réconforta avec un viatique énergique, le secret de tout Valaisan. Quelques minutes après, le quidam du bout du fil rappelait, s'excusait de son incongruité, annonçant qu'une équipe de spécialistes arriverait dans la journée pour procéder au démontage de l'appareil.

La nouvelle de l'accident, amplifiée, se répandit rapidement dans le Jura, d'autant plus que les cadres du régiment 9 venaient d'entrer en service à Tavannes. Et quand j'arrivai impromptu, traînant du pied et battant de l'aile, reçu comme un Martien, je dus orienter les officiers, par ordre du colonel Cerf, en passant dans chaque bataillon, sur les problèmes de l'aviation et les moyens d'éviter le danger aérien. Tâche facile, car l'avion se bornait alors simplement à observer le mouvement des troupes. Un seul remède pour les « pauvres Suisses »: fuir les routes et rechercher les couverts!

(A suivre)

Colonel EMG Virgile MOINE

