

Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: 47 (1902)
Heft: 10

Artikel: L'école de recrues aérostiers aux manœuvres de 1902
Autor: Chavannes, R.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-338024>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 30.03.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

L'ÉCOLE DE RECRUES AÉROSTIERS

aux manœuvres de 1902

Cet été a eu lieu à Berne la seconde école de recrues aérostiers, nécessaire pour augmenter le nombre des hommes de la compagnie des aérostiers et le rapprocher de l'effectif réglementaire.

Vers la fin de l'école, l'instruction des recrues paraissant suffisamment avancée, la demande fut faite au Département militaire fédéral d'autoriser l'école à prendre part aux manœuvres du IV^e corps d'armée.

Cette autorisation ayant été accordée, l'école quitta Berne le 8 septembre, pour rejoindre la IV^e division dans la région d'Aarau. Cette marche se fit en trois étapes, Herzogenbuchsee, Rotrist et Gränichen, où la compagnie arriva le 10 à midi, sans malades ni trainards; la vitesse moyenne de marche avait été 4,8 kilomètres à l'heure, haltes comprises.

Le 11 septembre, la compagnie reçut l'ordre de marcher à la queue de l'avant-garde de la IV^e division, derrière le train de combat qui suivait la compagnie des télégraphistes. Mais celle-ci reçut, dès le début de la marche, de nouveaux ordres, et sans autre sortit de la colonne. En outre le train de combat n'avait pas été formé à temps, de sorte que l'encolonnement de la compagnie des aérostiers et son arrivée à Ober-Kulm furent retardés.

Le ballon fut gonflé à la sortie sud d'Ober-Kulm. Ce jour-là le temps était peu favorable aux observations; le brouillard régnait en partie dans le fond des vallées et à 300 mètres d'altitude le ballon se perdait dans les nuages. Cependant plusieurs observations utiles furent faites; on put entre autres renseigner constamment le commandant de la division sur la marche et la situation des détachements qu'il avait envoyés à sa droite sur les hauteurs.

Pour le lendemain, la compagnie fut attribuée à la VIII^e division. Il fallut donc se rendre dans la région de Münster, où cantonnait cette division :

Les six voitures-tubes (voitures transportant les cylindres contenant le gaz hydrogène comprimé) vidées pour le gonflement du ballon, furent tout d'abord dirigées sur Sursée par Schöffland et Triengen. A Sursée, ces voitures seront chargées sur chemin de fer et retournées à Berne, et leurs attelages prendront livraison des six voitures-tubes pleines, venues par train de Berne.

Comme il n'était pas certain que ces voitures rejoignent à temps la compagnie, il fut décidé de faire la marche d'Ober-Kulm à Römerhof (sud de Münster), soit 15 kilomètres, en conservant le ballon gonflé, de manière à pouvoir en tous cas ascensionner le lendemain matin de bonne heure.

Pour éviter les plus grands obstacles, tels que lignes télégraphiques, téléphoniques et à haute tension, la marche se fit par le chemin qui court à gauche de la Wymen.

Sauf le passage de la ville de Münster, rendu très difficile par l'entrée étroite de la ville, par les nombreux fils téléphoniques et par l'affluence des spectateurs, la marche se fit sans incident, et à 8 heures du soir, le ballon était campé près de Römerhof.

Le lendemain 12 septembre, les ascensions eurent lieu sur la place de campement du ballon ; dès 6 heures du matin, la VIII^e division occupait le Blosenberg. De bonne heure le ballon put annoncer l'approche de la IV^e division par Sterenberg et Riethenbach. Le temps était favorable aux ascensions, clair et peu de vent.

Comme la veille, la compagnie ne fut pas déplacée pendant la durée de l'action, ce qui est un avantage évident pour la sûreté des observations, les aéronautes s'orientant de mieux en mieux dans un terrain qui ne change pas et suivant ainsi mieux les phases du combat ; en outre, il n'y a pas de temps perdu en changements de position. Mais à Römerhof, l'emplacement du ballon était trop éloigné de celui de l'état-major de division et le terrain difficile qui les séparait, était peu praticable aux velocipédistes, d'où de grands retards dans la transmission des observations.

Les voitures-tubes prises à Sursée rejoignirent la compagnie pendant la matinée à Römerhof et l'on put ainsi, après l'ac-

tion, dégonfler le ballon de manière à éviter aux hommes une marche pénible comme celle de la veille.

Ce soir-là, la compagnie cantonna à Leimbach. Le lendemain elle restait attribuée à la VIII^e division.

Le 13 septembre malheureusement le temps était très mauvais, forte pluie, vent et nuages très bas, donc impossibilité de faire des ascensions utiles et danger d'endommager le matériel sans atteindre le but. En conséquence l'ordre fut donné à la compagnie de quitter la VIII^e division et de se rendre dans la région de la division de manœuvre à laquelle elle était attribuée pour les deux jours de manœuvres de corps d'armée.

Le 13 septembre la compagnie cantonna à Bremgarten et le dimanche 14 septembre à Weiningen, la division de manœuvre stationnant à Dietikon et environs.

Le lundi, 15 septembre, la compagnie quitta Weiningen à 5 heures du matin et par Dietikon, le Hasenberg et Bellikon fut dirigée sur Remetswyl.

Il est regrettable que la compagnie d'aérostiers ait été acheminée par cette route du Hasenberg qui présente des pentes excessivement fortes; sa marche en fut très retardée; néanmoins elle arriva à Bellikon en même temps que l'artillerie qui avait suivi la meilleure route de Wyden. Ce retard, qui aurait pu être évité, était fâcheux, car le temps était superbe et les observations auraient été particulièrement utiles. Lorsque le ballon fit sa première ascension le pont jeté à Reussthal par les pontonniers du IV^e corps d'armée était déjà à moitié terminé.

Si la compagnie des aérostiers doit marcher avec un ballon gonflé, on lui fera suivre la route présentant le moins d'obstacles (lignes électriques, forêts, etc.), même si le profil en est accidenté; si au contraire le ballon est plié et emballé dans la voiture, on assignera à la compagnie une bonne route où elle puisse, cas échéant, prendre le trot et marcher aussi vite que l'artillerie.

A Remetswyl, le ballon ne resta que 1 $\frac{1}{2}$ heure en place, puis suivit la division dans sa retraite. Le ballon fut ramené gonflé à Dietikon, et là seulement la manœuvre étant terminée, il fut dégonflé.

A Dietikon-gare, on échangea les six voitures-tubes vidées dans la journée contre six voitures pleines venues de Berne, puis la compagnie gagna Altstetten, où elle cantonna.

Le lendemain 16 septembre, la compagnie avait l'ordre de se trouver à 5 heures du matin à la sortie est d'Albisrieden; c'est là que le ballon fut gonflé et prêt à ascensionner dès que le jour et le brouillard permirent les ascensions, c'est-à-dire à 6 $\frac{1}{2}$ heures.

Ici non plus, le ballon ne fut pas déplacé pendant toute la durée de la manœuvre; le temps était clair, mais le vent très fort et froid. Le pays, très boisé, permettait de dissimuler l'approche des troupes, et le IV^e corps tira un habile parti des couverts du terrain; néanmoins on put observer des troupes ennemies à Arni (8 km. à vol d'oiseau), à Rüti et dans les bois d'Urdorf.

Ce jour-là, le contact entre le commandement supérieur et le ballon fut meilleur que les jours précédents. Du ballon, les aéronautes téléphonaient au poste de terre; de là, en deux minutes, un homme portait le message au téléphone public d'Albisrieden, d'où un officier le téléphonait à l'état-major de division à Waldegg.

A la fin de la manœuvre, la compagnie fut dirigée sur Dietikon, où elle arriva à 4 heures après midi; en 1 $\frac{1}{2}$ heure, elle chargea son matériel et ses chevaux, quinze voitures et soixante-douze chevaux, sur un train spécial. Ce train partit de Dietikon à 7 heures du soir et arriva à Berne (Wylerfeld) à minuit; de suite le matériel fut déchargé et conduit au parc d'aérostation; à 1 $\frac{1}{2}$ heure du matin, la troupe rentrait en caserne.

La compagnie, à son retour à Berne, après dix jours de marche, sans un seul jour de rétablissement, n'avait pas un malade; les chevaux, sauf quelques légères blessures, étaient en bon état et le matériel sans avaries.

Nous concluerons ce récit à peu près comme nous avons conclu celui des manœuvres de l'an dernier :

1^o Notre matériel est parfaitement apte à rendre tous les services que l'on doit en exiger.

Nos voitures, entre autres, sont bien comprises et pratiques; à cet égard, nous sommes en avance sur les Etats voisins.

2^o Le contact doit être intime entre le commandement supérieur et la compagnie des aérostiers, sinon les observations faites perdent de leur valeur.

Le commandement supérieur ne devrait pas se borner à

recevoir les rapports des aéronautes qui souvent, malheureusement, ne sont pas suffisamment renseignés sur la situation générale : mais il devrait, par ses questions, attirer leur attention sur tel ou tel point, sur telle ou telle route, etc., et diriger ainsi leurs observations.

En voyant les bons résultats obtenus en se servant du téléphone public entre Albisrieden et Waldegg, on est en droit de se demander si les compagnies de télégraphistes ne pourraient pas souvent relier la place d'ascension au quartier-général ? Une autre solution serait de doter la compagnie des aérostiers d'un certain nombre de kilogrammes de câble isolé, portés sur une voiture légère, à deux chevaux, transportant en même temps les quelques outils nécessaires, du genre de la « dérouleuse » de l'armée française, et permettant d'établir rapidement la liaison avec le commandement supérieur.

Au point de vue technique, ceci ne compliquerait pas l'instruction des aérostiers, car ils établissent déjà le téléphone entre le ballon et le poste de terre et réparent les lignes accidentellement coupées par le passage du ballon.

3^e Nous demandons de nouveau que l'on donne l'occasion à un nombre aussi grand que possible d'officiers d'état-major d'assister aux écoles de la compagnie des aérostiers et de faire des ascensions captives, car ce sont eux qui sont le mieux orientés sur la situation générale, et qui sont, par conséquent, le plus à même de faire des observations utiles.

Major CHAVANNES.

