

Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: 149 (2004)
Heft: 9: Spécial "90 ans des Forces Aériennes suisses"

Artikel: 1912-1913 : la "Revue militaire suisse" s'engage pour la création d'une aviation militaire suisse!
Autor: Weck, Hervé de
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-346401>

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: 16.03.2025

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

1912-1913

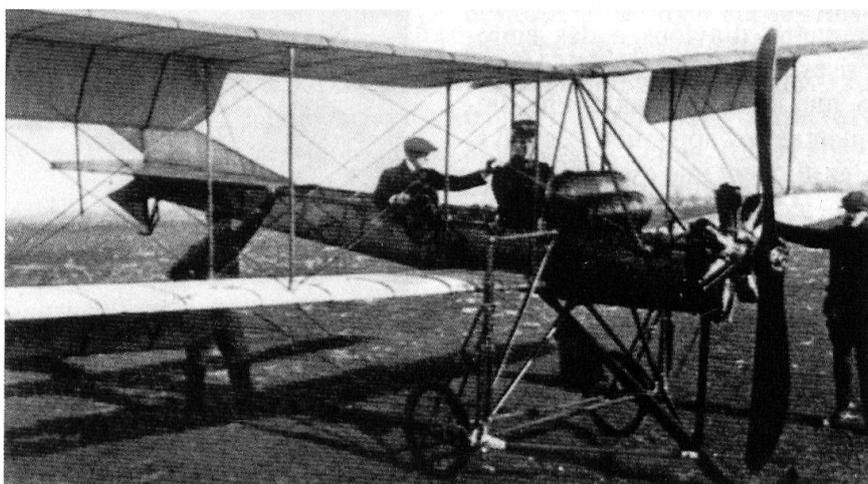
La « Revue militaire suisse » s'engage pour la création d'une aviation militaire suisse !

Des formations d'aérostiers, équipées d'engins « plus légers que l'air » (ballons et dirigeables) figurent depuis la seconde moitié du XIX^e siècle dans les ordres de bataille des forces armées des grandes puissances. Les Français engagent des ballons en Algérie (1830), en Italie (1859) et lors du siège de Paris (1871). Pendant la Guerre de Sécession, les deux camps en utilisent. Dans les années qui précèdent la Première Guerre mondiale, les états-majors commencent à s'intéresser plus ou moins intensivement aux avions, mais ils ne comprennent pas encore que l'avènement du « plus lourd que l'air » marque la fin des ballons et, surtout, des dirigeables.

■ Col Hervé de Weck

Le 17 décembre 1903, les frères Wright effectuent un vol de 59 secondes avec leur avion baptisé *Flyer*. Au cours des années qui suivent, les aéroplanes – c'est ainsi qu'on appelle les avions – s'améliorent à un rythme époustoufflant, mais ce sont des prototypes destinés à des essais ou à des concours : en 1914, 20000 pieds est le record d'altitude, 126 km/h celui de vitesse, plus de 21 heures celui de la durée de vol. Partout, les états-majors semblent manquer de moyens pour mettre sur pied une aviation militaire, la « quatrième arme ». En France, en Russie, en Allemagne, en Autriche, en Italie et au Portugal, on lance des souscriptions publiques dont les résultats sont plus ou moins flamboyants.

A la fin de l'année 1912, on a récolté en Allemagne plus de



4 septembre 1911 - Prêts pour le premier vol militaire de reconnaissance à l'occasion des manœuvres du 1^{er} corps d'armée. Sur le biplan Dufaux, Ernest Failloubaz, pilote, et le plt Georges Lecoultré, observateur.

7 millions de marks, en Italie 1 million de liras, en Russie plus de 600000 francs¹. En France 3,7 millions de francs ont été réunis, avec lesquels on devrait acquérir 125 avions. Selon le chroniqueur français anonyme de la *Revue militaire suisse*, qui n'est pas un partisan du « plus

lourd que l'air », l'opération visant à créer une « flotte aérienne » indépendante de l'artillerie et du génie n'a pas suscité l'enthousiasme et les encaissements réels atteignent péniblement 2,7 millions. Il souligne « le mécontentement grandissant d'une partie l'armée qui trouve exorbi-

¹ Lt col Etienne Borel: « L'aviation, ce qu'on fait à l'étranger », RMS, décembre 1912, p. 957-968. Quand il parle de francs, l'auteur ne précise pas s'il s'agit de francs suisses ou de francs français.

tants les avantages attribués à ce sport.» Le ministère de la Défense prévoit 12 millions pour des avions, 5 pour des dirigeables, 1 pour les ballons sphériques et le personnel. 104 avions sur 208 seraient actuellement disponibles².

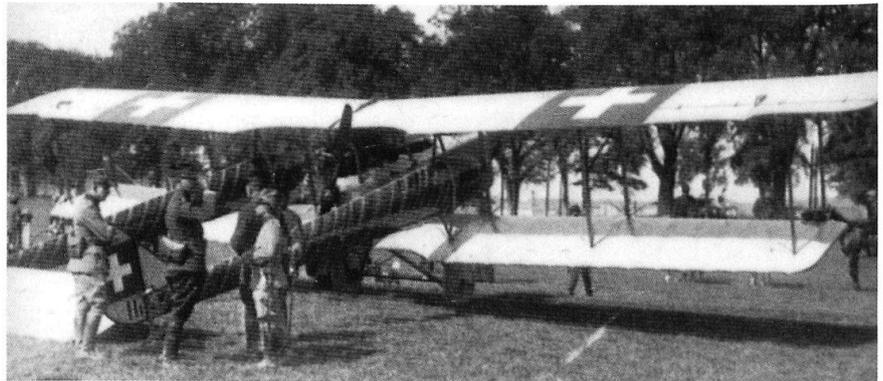
L'Allemagne disposerait «de 200 aéroplanes militaires et civils exercés et 400 appareils disponibles», équipés de moteurs de 100 chevaux. Sa supériorité dans le domaine du dirigeable lui a fait négliger l'avion. C'est à la suite des progrès réalisés en France qu'elle s'est mise à construire des aéroplanes³. Au début de 1913, les forces armées autrichiennes commandent une trentaine d'avions à des entreprises du pays, leur flotte aérienne comprend alors une cinquantaine d'appareils. Les Pays-Bas alignent une escadrille commandée par un capitaine⁴.

Depuis 1900, l'armée suisse compte une formation d'aérosiers qui se méfient des «plus lourds que l'air», ce qui n'empêche pas la *Revue militaire suisse* d'inviter les autorités à s'occuper sans tarder de la question de l'aviation. Son intervention ne suscite aucune réaction de la part du commandement militaire. En 1912, le Conseil fédéral écarte une interpellation parlementaire qui lui demande de suivre de près le développement de cette «branche nouvelle».

Le 9 septembre 1911, 6 heures du matin, près de Porsel dans le canton de Fribourg, le pilote Ernest Failloubaz et le

premier-lieutenant de cavalerie Georges Le Coultre montent dans un biplan Dufaux. Ils doivent observer les manœuvres qui se déroulent entre Yverdon et Romont. Après un quart d'heure de vol, leur appareil perd de l'altitude et le pilote

«casse du bois» lors d'un atterrissage d'urgence. Le divisionnaire Louis-Henri Bornand en conclut que les aéroplanes ne peuvent guère servir à soutenir la cavalerie. En 1912, le futur général Ulrich Wille, qui dirige les grandes manœuvres d'au-



Un biplan Haefeli DH-1. C'est le premier avion fabriqué pour l'aviation militaire suisse dans les Ateliers fédéraux de Thoune. Le constructeur, le plt Auguste Haefeli, travaillait précédemment dans une fabrique d'avions allemande.

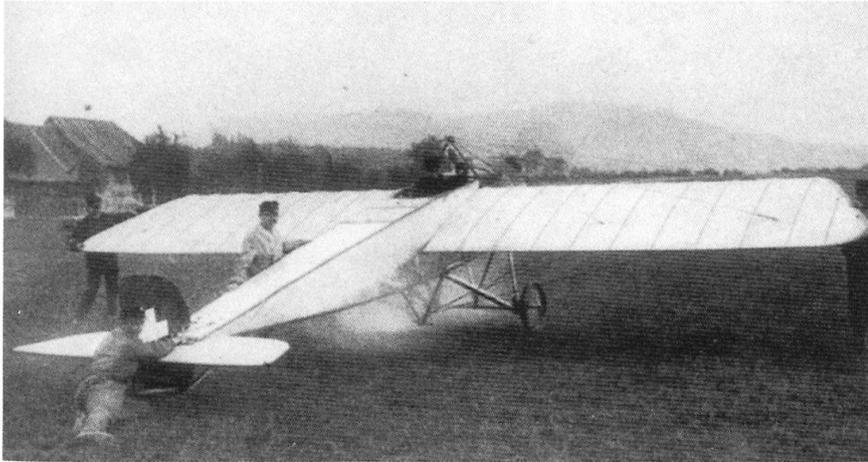


Été 1914 - Les pionniers d'aviation du groupe d'aviation posent devant un L.V.G. sur l'Allemand de Berne. A gauche, on voit le chef de cuisine. L'homme assis et portant un brassard est sans doute l'un des deux mécaniciens étrangers.

² «Chronique française», RMS, mars, avril et août 1912, p. 239-240, 339, 685.

³ «Chronique allemande», RMS, avril et octobre 1912, p. 334, 797.

⁴ «Chronique autrichienne», «Chronique hollandaise», RMS, février, septembre 1913, p. 139-140, 694.



Automne 1914 – Alfred Comte de Delémont avec un Morane-Saulnier sur l'Allmend de Berne. C'est là que s'entraînent les pilotes militaires suisses depuis le 1^{er} août 1914.



Été 1914 - Les pilotes et les mécaniciens de la première heure.

tomne de 1912, n'a ni avions ni pilotes. Le chef de l'Etat-major général, Theophil von Sprecher, se montre très positif face à l'aviation⁵.

A l'initiative du commandant du 1^{er} corps d'armée, le colonel Alfred Audéoud, des avions

font de l'exploration lors des manœuvres de 1913 de la 2^e division dans le Seeland. Chaque parti dispose d'un appareil. Le lieutenant colonel Etienne Borel, président du Club suisse d'aviation, qui parle de cet essai dans la *Revue militaire suisse*,

envisage de militariser des pilotes civils pour couvrir les besoins de l'armée. Il y aurait 25 pilotes civils brevetés, dont la plupart travaillent à l'étranger⁶.

La «RMS» et l'arme aérienne

Au moment où les Suisses sont appelés à soutenir financièrement la création d'une aviation militaire, le colonel d'infanterie Fernand Feyler, âgé d'environ cinquante ans, est rédacteur en chef depuis une quinzaine d'années. Sa revue plaide en faveur de la création d'une aviation militaire; elle publie des articles de fond sur les missions et l'avenir de l'avion et de l'arme aérienne. Près de 120 pages sur 2000 sont consacrées à l'arme aérienne (dirigeables et aéroplanes), une douzaine à la défense contre avion (DCA). Elle répercute ce qui se fait à l'étranger, dans ses «Chroniques» allemande, américaine, autrichienne, belge, française, hollandaise, italienne, norvégienne, portugaise, etc.

En janvier et en février 1912, Maurice Blanc, présenté comme «chef-pilote», publie un article visionnaire de 21 pages richement illustrées⁷, «L'aviation militaire et son organisation en Suisse». L'aéroplane, bien que vulnérable aux effets des armes des troupes terrestres, a fait de grands progrès; les résultats qu'il a obtenus aux grandes manœuvres françaises de 1911 au-

⁵ Nos pilotes sur les Alpes. *Lausanne, 24 Heures*, 1984, pp. 28-32.

⁶ «L'aviation militaire en Suisse», *RMS*, novembre 1913, pp. 793-802 ; «L'aviation, ce qu'on fait à l'étranger», *RMS*, décembre 1912, p. 971.

⁷ Etonnamment, les articles de la *RMS* des années 1912-1913 comprennent de nombreuses photos, schémas, cartes ou dessins, beaucoup plus que dans les années 1960-1990.

torisent toutes les espérances. Lors de la mobilisation, les flottes aériennes opposées, dont les appareils seront armés de fusils, de mitrailleuses et de canons, se combattront pour s'assurer la maîtrise de l'air et faciliter la suite de leurs opérations. Pénétrant jusqu'à 400 km derrière la ligne de front, elles bombarderont les positions ennemies, les villes, les grands centres logistiques, les routes et les voies ferrées. Elles feront également de la protection de secteur (*Raumschutz*). Comme la cavalerie qu'elles ne sauraient remplacer, elles rempliront des missions d'exploration stratégique, opérative et tactique. L'aéroplane convient aussi pour le repérage des batteries de l'artillerie ennemie et les corrections de tir que le pilote ou l'observateur enverront à terre par message lesté.

La Suisse doit mettre sur pied une aviation militaire, la plupart des Etats européens possèdent au moins quelques «unités aériennes», voire de «véritables flottes aériennes». Il faut aménager dans le pays une cinquantaine de terrains et disposer de «pilotes professionnels». Il faut des monoplans avec un pilote et un observateur comme équipage, équipés de téléphonie sans fil, rapides, facilement démontables et réglables, dont le moteur et les commandes soient facilement accessibles, «capables de rouler sur route remorqué par une automobile». Ces appareils, qui décollent et atterrissent sur 100 m avec une charge utile de 300 kg, font du 110 km/h,



Parade du groupe d'aviation en 1916 sur le terrain de Diübendorf. A l'avant Morane, Blériot, à l'arrière, Wild. L.V.G., DH-1 et Farman.

montent à 500 m en 10 minutes. Leur autonomie est de 300 km.

Maurice Blanc se montre bon prophète, mais il déçoit quand il évoque l'ordre de bataille de la «Force aérienne suisse»: une école de pilotes avec 4 appareils et, dans chacun des trois corps d'armée, 1 appareil à 1 place, 1 appareil à 2 places... La montagne accouche d'une souris⁸!

En avril 1912, Henri Muller, premier-lieutenant d'infanterie, évoque l'aviation militaire dans la guerre de demain. «La maîtrise de l'air est nécessaire pour maintenir nos éléments de défense à la hauteur de leur tâche. (...) Il nous faut une flotte aérienne (...)» L'avion bénéficie d'une supériorité absolue du point de vue militaire sur le dirigeable et, de plus, il coûte vingt fois moins cher. Il aura un

rôle prépondérant, sans qu'il remplace les armes actuelles. Chaque division et chaque corps d'armée doivent avoir leurs aéroplanes, capables d'emporter 200 kg de projectiles. Pour les missions de bombardement de trains, de convois ou de troupes, il faut en engager une dizaine qui attaquent en formations échelonnées. L'auteur parle de «l'action morale de l'aviation».

Il faut que «tous les Suisses soucieux de l'avenir réclament des aéroplanes militaires avant qu'il ne soit trop tard; il nous en faut à tout prix et en nombre suffisant», ainsi qu'une école pour les mettre en œuvre, car «l'aéroplane n'est rien sans le pilote et sans l'observateur.» L'Aéro-Club de Suisse est tout indiqué pour lancer une souscription en faveur d'une aviation militaire⁹.

⁸ Maurice Blanc, chef-pilote: «L'aviation militaire et son organisation en Suisse», RMS, janvier, février 1912, p. 17-28, 108-115.

⁹ RMS, avril 1912, p. 284-298.



Un des Gentleman construits par Alfred Comte photographié à l'Airshow de Sion en 1997. Deux ans plus tard, le vénérable appareil va disparaître dans un incendie à Rarogne.

L'armée suisse, souligne pour sa part le major de carabiniers William Borel, devra encore longtemps redouter l'aviation ennemie, car les avions qu'elle pourra engager seront très inférieurs en nombre. Il convient donc de développer la défense contra avions¹⁰.

Une souscription lancée par la Société suisse des officiers

Au début de l'année 1912, l'Etat-major général demande comment on pourrait constituer une aviation militaire à l'Aéro-Club suisse qui rend son rapport en juin. Une commission est constituée, présidée par le major Schmidt, qui comprend les colonels Audéoud et Bornand, le capitaine Messmer. Dans le même temps, la Société suisse

des officiers propose de lancer une souscription nationale¹¹.

Au début de l'année 1912, la Société suisse des officiers proposait, parmi les sujets de son traditionnel concours, un thème sur l'aviation: «Comment peut-on utiliser l'aviation dans un but militaire dans notre pays et comment pourrait-on arriver à introduire dans notre armée les dirigeables et les aéroplanes, sans augmenter trop fortement les troupes du génie et en restant dans les limites de notre budget militaire?»

«Informations suisses», *Revue militaire suisse*, mars 1912.

L'assemblée extraordinaire de la Société suisse des officiers siégeant le 1^{er} décembre à Fribourg, sous la présidence du colonel Max de Diesbach, est

consacrée à l'aviation militaire. Les résolutions prises précédemment à Berne sont confirmées. Dès lors vont débiter les actions visant à sensibiliser la population à la nouvelle arme: la souscription nationale va être lancée, son produit mis à la disposition du Département militaire fédéral pour qu'il acquiert les avions nécessaires, tous les autres frais restant à la charge du budget de la Confédération. Le comité central de la SSO remplit la mission de commission d'exécution, avec un certain nombre d'officiers que l'assemblée lui a adjoint:

- le divisionnaire Audéoud, Genève,
- le colonel EMG de Wattenwyl, Berne,
- le colonel d'infanterie H. Pfyffer, Lucerne,
- le lieutenant colonel Etienne Borel, président du Club suisse d'aviation, Genève,
- le lieutenant colonel de cavalerie P. Sarazin, Bâle,
- le major Heitz, Zurich,
- le capitaine EMG R. Dollfus, Castagnola,
- M. Filliol, directeur de l'Agence télégraphique suisse, Berne,
- M. Schmidheini, St-Gall¹².

Le 1^{er} janvier 1913, un comité, qui comprend le chef du Département militaire fédéral, les commandants de corps d'armée et de division, quelques députés fédéraux, les présidents des principales associations popu-

¹⁰ «Tir de l'infanterie contre les aéroplanes», RMS, septembre 1912, p. 727.

¹¹ Etienne Borel, *op. cit.*, p. 790.

¹² RMS, décembre 1912, «Chronique suisse», p. 1006.

lares, lance un appel pour la souscription nationale en faveur de l'aviation militaire. «(...) on s'est rapidement rendu compte quels services précieux les aéroplanes pourraient rendre à l'armée (...). On s'est donc empressé partout de former des aviateurs militaires et d'acquérir des appareils. Les peuples ont d'ailleurs devancé les gouvernements et les états-majors: c'est par de vastes souscriptions nationales que la plupart de nos voisins ont commencé la création de leurs flottes aériennes.» Seuls 6 conseillers aux Etats et 30 conseiller nationaux signent l'appel...

Appuyé par la presse, on collecte des fonds dans chaque canton, avec lesquels le Département militaire fédéral devrait constituer une escadrille¹³. Bien que l'idée de la souscription soit venue des cantons romands, le soutien y apparaît plus faible qu'en Suisse alémanique. En août, elle aurait rapporté 900000 francs. Le 9 mai 1914, le comité d'action annonce un résultat final de 1,75 million, soit 54 centimes par habitant. En juin, le Conseil fédéral commande 6 biplans à la firme allemande L.V.G., dans laquelle le Suisse Franz Schneider est ingénieur en chef. La guerre éclate au début août, et les appareils ne seront jamais livrés¹⁴...

Le 31 juillet, le chef du Service de renseignement convoque à Berne le capitaine de cavalerie Théodore Real et le charge

de mettre sur pied une aviation militaire. Sur les 9 pilotes civils convoqués, 7 sont romands (Audemars, Comte, Cuendet, Durafor, Grandjean, Lugrin et Parmelin); 8 avions non armés réquisitionnés, dont 5 appartiennent aux pilotes, se trouvent à Berne, devant la halle aux ballons du Beudenberg. La «flotte» comprend alors 4 monoplans (dont 2 *Blériot* et 1 *Morane*), 3 biplans (dont 1 *L.V.G.*, 1 *Aviatik*, 1 *Farman*). A ce moment, la Russie et l'Allemagne alignent 250 appareils, la France 200, l'Autriche-hongrie 150, la Grande-Bretagne 120 et l'Italie 80. L'aviation suisse relève de l'Etat-major général jusqu'en octobre 1916, moment où elle est subordonnée au Service du génie puis, en novembre 1917, à une «Section spéciale» de l'Etat-major général. Les 68 pilotes brevetés entre 1914 et 1918 permettraient de constituer 5 escadrilles¹⁵.

Avec les 120 appareils mis en service jusqu'en novembre 1918, on ne fait que de l'observation et de la reconnaissance. Toutes les demandes d'acquisition d'avions auprès de puissances étrangères sont refusées. Le Service technique militaire charge le premier-lieutenant Robert Wild de construire 6 appareils à 17000 francs; il remplit son contrat mais, dégoûté, il part pour l'Italie construire des avions pour l'armée transalpine. Le premier-lieutenant Auguste Haefeli construit, quant à lui, 6 *DH-1* et 1 *DH-2* peu fiables. A la fin de

l'année 1920, il reste encore 347000 francs sur le 1,75 million de la souscription nationale pour une aviation militaire...

H. W.

Un des premiers pilotes des force aériennes suisses

Le Jurassien Alfred Comte, originaire de Courtételle, obtient à Villacoublay en 1913, à dix-huit ans et demi, le brevet de pilote N° 13 sur un *Morane*. Après le recrutement en Suisse où il se retrouve incorporé dans l'infanterie, il part pour la Russie comme instructeur-pilote. Obligé de rentrer en Suisse au début de la guerre, Alfred Comte fait partie du contingent des neuf premiers pilotes militaires. Comme il n'a pas encore fait son école de recrues, il s'est annoncé comme volontaire pour l'aviation et, dans la foulée, le capitaine Real le bombarde adjudant-sous-officier. Il vole en tenue d'équitation et en bottes! En 1917, il devient lieutenant instructeur à Dübendorf.

En 1923, il crée une entreprise d'où sortent 46 appareils civils et militaires mais qui fait faillite en 1935. Son avancement militaire ne conserve pas le même rythme, puisqu'en août 1944, il n'est que capitaine en service actif à cinquante ans. Il décède à Zurich le 1^{er} novembre 1965.

¹³ RMS, janvier 1913, «Informations suisses», p. 76.

¹⁴ Nos pilotes sur les Alpes, p. 32.

¹⁵ Rapport du général Wille, p. 243-244.

¹⁶ Nos pilotes sur les Alpes, p. 36-43.