

Zeitschrift: Suisse magazine = Swiss magazine
Herausgeber: Suisse magazine
Band: - (2001)
Heft: 147-148

Artikel: Petite histoire de l'aviation suisse
Autor: Goumaz, Michel
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-849793>

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: 13.03.2025

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

Saga Petite histoire de l'aviation suisse

Il y a environ deux ans, nous vous parlions de la construction automobile en Suisse, une activité qui, dynamique à une époque, finit par disparaître complètement. Même nos fameux camions *Saurer* n'ont pas pu survivre. Qu'en est-il dans l'aéronautique ?

Ce fut plus modeste. Cependant avec *Pilatus*, la Suisse a aujourd'hui encore une place respectée dans la fabrication d'avions. La réalisation de cet article ne fut pas particulièrement facile car la documentation est difficile à trouver, parfois rare ou inexistante et l'on y trouve de nombreuses informations contradictoires.

La saga des Dufaux

Commençons par le début. On y retrouve un nom déjà célèbre dans la construction automobile, celui de la famille Dufaux. En 1905, Charles et Frédéric battent le record



Le "Hanneton", l'avion d'Ernest Rech qui faisait des bonds ! (Musée des Transports de Lucerne).

mondial de vitesse automobile. Deux cousins vont s'illustrer dans le ciel. Henri naît à Chens sur le Léman le 18 septembre 1879 et son frère Armand le 13 janvier 1883 à Paris. Au début des années 1890, la famille Dufaux revient à Genève, ville d'origine du père. Henri, particulièrement créatif, suit les traces de son père et devient artiste-peintre, se formant d'abord à l'École des Beaux-Arts de Genève puis dans divers ateliers de Paris. Il reprend enfin l'atelier de son père. Armand suit les cours de l'université et se forme dans des disciplines techniques. Ses études terminées, il développe avec

son frère un moteur d'appoint pour des véhicules à deux roues, ce qui aboutira donc à la fondation de la célèbre Société Motosacoche. Cela leur donnera des moyens financiers pour se consacrer à la construction d'avions avec, en apothéose en 1910, la traversée du lac Léman.

De 1902 à 1909, ils se consacrent aux premiers développements du décollage vertical. Sensation : en 1905, ils font voler une maquette d'hélicoptère de 17,5 kilos pouvant emmener une charge utile de 6,5 kilos. C'était le premier aéronef en Europe qui soit plus lourd que l'air et qui vole. À une époque où l'on pensait encore que seuls

les plus légers pourraient s'élever au-dessus du sol, Santos-Dumont, célèbre aérostatier, est tellement frappé de voir cette maquette voler, qu'il abandonne ses ballons pour rejoindre le clan des aviateurs.

Après un test infructueux avec leur deuxième prototype, ils abandonnent finalement l'hélicoptère pour construire leur prototype n° 3, premier triplan tandem du monde. Le 24 décembre 1909, sur la place d'Armes de Bière, Henri, le plus léger des deux frères, effectue le premier vol en Suisse qui se finira assez mal. L'avion s'écrasant est totalement détruit mais le pilote est sain et

sauf. Le prototype n° 4 est mis immédiatement en chantier et, le 28 août 1910, Armand Dufaux réussit le survol du Léman dans le sens de la longueur, partant de Noville, près de Villeneuve pour atterrir à La Gabioule, près de Genève. La même année,



Häfeli DH-5 sur l'aérodrome de la Blécherette à Lausanne.

les deux frères créent une fabrique d'avions et font de la publicité pour stimuler la vente. Un cinquième prototype, version améliorée du Dufaux 4 est confié à Ernest Failloubaz qui, n'ayant pas encore 18 ans, est en 1910 le premier détenteur d'un brevet de pilote dans notre pays. En 1911, à l'occasion de manœuvres militaires, ce dernier le présente à l'armée. L'expérience se finit assez mal par un atterrissage catastrophe. Ce n'en est pas moins les prémices de la force aérienne suisse. La production commerciale d'aéroplanes n'ayant pas été fructueuse, les deux frères abandonnent leurs activités aéronautiques. C'est ensuite la séparation. Henri retourne à Paris, recommence la peinture, voyage dans plusieurs pays du monde entre 1914 et 1939. Enfin, comme il n'est jamais trop tard, il se marie en 1976 avec Myriam Rocher. Il décède le 26 décembre 1980 à l'âge de 101 ans. Armand revient également à Paris, mais demeure fidèle à l'aéronautique. Vers 1920, il réalise un amortisseur à vapeur utilisé sur la plupart des voitures de courses de l'époque. Contrairement à son frère, il meurt jeune à Genève, âgé de 58 ans seulement.

L'aventure du survol du Lac Léman

La société Perrot-Duval ayant décidé de décerner un prix de 5 000 francs au premier pilote qui relierait les deux bouts du lac, les Dufaux tentent une prodigieuse expérience.

Le premier survol du Léman dans sa longueur débuta le dimanche 28 août 1910, c'est Armand qui pilote l'appareil n° 4. Il atteint l'altitude 100 mètres à peine neuf minutes après le décollage lorsqu'il franchit la ligne de départ

"St.-Gingolph - Montreux". Soudainement une turbulence le rabat sur le lac, à peine au-dessus des flots, mais la machine volante regagne son altitude de départ. Un nouveau problème surgit, le pare-brise se brise et ne le protège plus des éclaboussures d'huile qui lui brûlent le visage. L'appareil perd à nouveau de l'altitude et se rapproche dangereusement du lac. Armand peut stabiliser l'aéronef à quelques mètres au-dessus des flots et poursuivre sa folle traversée. Il atteint la ligne d'arrivée à La Gabioule, près de Corsier, sa machine essoufflée passe à peine à un mètre au-dessus

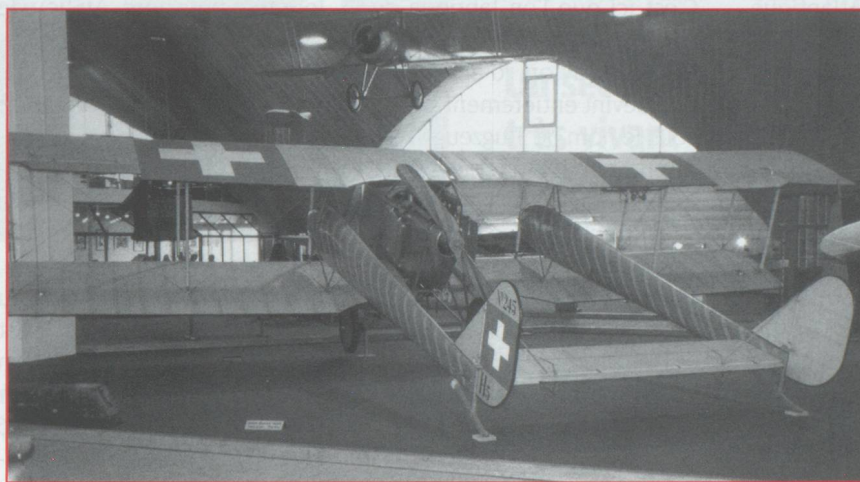
fut peut-être le plus populaire. Il réussit la première traversée des Pyrénées en janvier 1913 et celle des Alpes en juillet. Cette traversée avait déjà été tentée de façon tragique le 23 septembre 1910 par le jeune Péruvien Géo Chavez sur son Blériot qui s'écrasa à son arrivée à Domodossola. Bider fut chef pilote à l'armée et, en 1919, un des fondateurs, avec Alfred Comte et Walter Mittelhozer de la société Ad Astra Aero qui se proposait de monter un réseau de lignes aériennes en Suisse. Cette dernière, par la fusion avec Balair en 1931, devint cette Swissair qui nous rend

À la suite de cette prouesse, la société " L'Aéroplane " s'installe, pas pour très longtemps, dans un hangar près de Villeneuve pour exploiter le premier service de passagers par hydravion de la région.

14 -18 Les débuts de l'aviation militaire

Il faut hélas bien constater que les conflits ont engendré des progrès fulgurants dans la construction aéronautique et dans l'industrie en général. En 1912, Robert Wild obtient son diplôme d'ingénieur à Lausanne, part ensuite travailler chez Aviatik à Mulhouse, alors

ville allemande, pour concevoir un des meilleurs avions du moment l'Aviatik C-1. En raison des événements, Wild revient précipitamment dans son pays d'origine. Il est chargé par le département militaire de construire au plus vite un nouvel avion pour couvrir les besoins d'une



Un Häfeli DH-1 (Musée des Transports de Lucerne).

de la digue du bord du lac. Le pilote se faufile entre deux poteaux télégraphiques et parvient à poser son appareil. Cette traversée épique du Léman dans sa longueur aura duré une heure et dix-huit minutes, pour un parcours de 80 km, plus du double de la traversée de la Manche que Blériot avait franchie l'année précédente.

L'époque héroïque

L'aviation suscite un intérêt croissant dans la région. Les pionniers, tels Clément Ader, les frères Wright ou Blériot suscitent des vocations en Suisse : Oskar Bider, breveté en France chez Louis Blériot,

si triste aujourd'hui. Il se tua peu après lors d'une démonstration d'acrobatie. Ernst Rech s'envole pour la première fois en 1910. Cependant comme son moteur était si faible, il ne peut faire que quelques sauts. C'est ainsi qu'est baptisé " hanneton " l'aéroplane qu'il a construit. Pourtant deux ans plus tard, il atteint la vitesse de 95 km/h. René Grandjean gagne le 3 septembre 1912, sur un monoplan, production maison, doté d'un moteur Oerlikon de 70 CV, le " Concours international d'hydro-aéroplanes " à Lausanne. Le " raid Ouchy - Vevey - Montreux et retour ", fut suivi par une foule enthousiaste, massée sur les quais.

aviation militaire embryonnaire. 43 avions Wild sont livrés et certains restent en service jusqu'en 1934. Le gouvernement colombien achète une douzaine d'appareils.

Afin de compléter sa flotte, l'armée suisse se dote, entre 1916 et 1919, d'une première série de 12 Häfeli DH-1 et DH-2 de construction suisse, suivie de 109 DH-3 et enfin de 80 DH-5 dont certains volent jusqu'en 1940.

Le Jurassien volant

Alfred Comte (1895-1965), originaire de Courtételle, obtient son brevet de pilote à Villacoublay, où, d'emblée ▶

▷ il surprend par ses qualités d'acrobate. Devenu pilote d'essai chez Gnome, il rentre au pays pour passer le recrutement à la veille de la Première Guerre mondiale. Il est le benjamin de la première escadrille militaire suisse. En 1925, il s'associe avec l'ingénieur Fierz (père du *Pilatus Porter*) et construit plusieurs appareils dans les ateliers d'Oberrieden (ZH). (AC-1, AC-4, AC-8, AC-12). Les années 20 sont fascinantes et annoncent déjà l'aviation moderne. C'est la période des grands raids aériens transcontinentaux. En 1927, Lindberg traverse l'Atlantique. Cette même année, Alfred Comte construit à Oberrieden (ZH), l'AC 4 *Gentleman*, qui accomplit le raid Paris-Bombay en 1928. Un modèle similaire vole encore de nos jours, après plus de 50 ans de bons et loyaux services. Le manque d'élan des responsables suisses oblige Comte à renoncer à l'industrie aéronautique en 1935. Après avoir repris du service dans l'aviation militaire en 39-45, il termine sa carrière professionnelle dans l'administration communale zurichoise. C'est à bord du "Ville de Lausanne" un AC 4 *Gentleman*, le "HB-KIL" devenu pensionnaire au musée des Transports à Lucerne, que l'auteur de ces lignes eut la joie de faire son baptême de l'air afin de soigner une forte coqueluche.

Les fabriques d'avions en Suisse

Durant les deux guerres mondiales, les importations étant coupées, l'industrie suisse et les Fabriques fédérales d'armement à Thoune sont obligées de construire des avions pour l'armée, moteurs y compris. Dans l'industrie aéronautique civile



Un ancien Dewoitine D-27 de l'armée suisse, basé au musée de l'AJS à l'aérodrome de Cerny/La Ferté-Alais.

émergent les noms d'Alfred Comte et dès les années 1920 celui des usines Claude Dornier, une filiale des fameuses usines allemandes. C'est ici que l'on fabrique de très nombreux *Bücker*, un fantastique avion d'acrobatie. Elle devint entièrement suisse sous le nom de Flugzeugwerke Altenrhein (FFA) et est toujours en pleine activité. Enfin, la fabrique Pilatus à Stans a toujours une production soutenue tant pour le marché national que pour l'exportation.

Des constructions sous licence

Après la première guerre, les Suisses n'ont pas la main très heureuse dans le domaine de la construction d'avions militaires. Pourtant ils disposaient d'un ingénieur de pre-

mière force avec A. Häfeli, dont les appareils s'étaient révélés excellents. Ce dernier quitte en 1925 les ateliers de Thoune (K+W) les privant de leur tête pensante. Au lieu de faire appel à une collaboration avec l'industrie privée, Alfred Comte en particulier qui avait un projet de chasseur, on fait appel au savoir-faire de l'étranger. Émile Dewoitine, sans doute le précurseur de l'Aérospatiale, ayant perdu son bureau d'études en France, est contraint à s'expatrier en 1927. Il tombe à pic pour construire les célèbres D-26 et D-27, à structure métallique. L'armée en commande plus de 70 unités qui seront nos appareils de chasse jusqu'en 1940. Quelques exemplaires volent encore aujourd'hui ou font la joie de

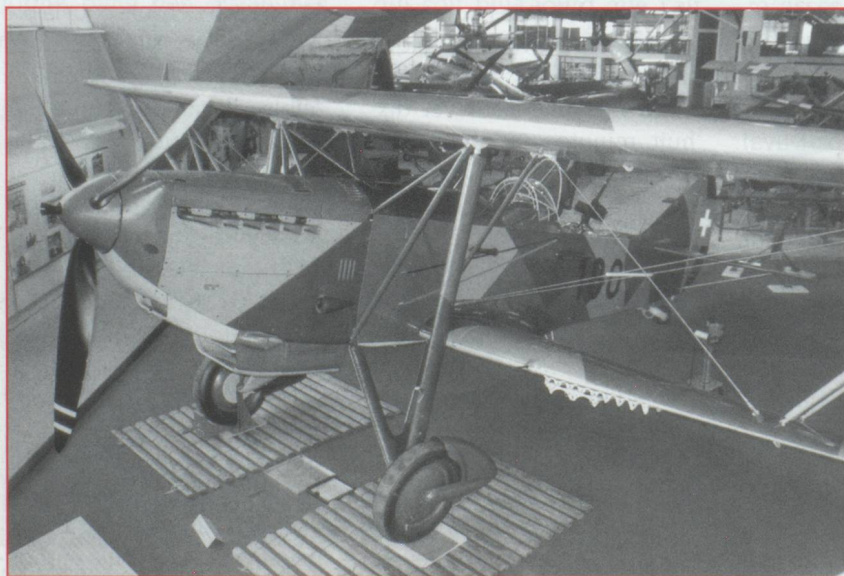
certains musées dont celui de l'Amicale Jean-Baptiste Salis (pionnier de l'aviation française) à la Ferté-Alais. En 1943, on transfère tout le secteur aéronautique à Emmen près de Lucerne. On y construit, sous licence, le *Morane-Saulnier 406 D-3801*, une version "helvétisée" et améliorée et plus puissante que l'original. Des 289 exemplaires fabriqués, seuls trois ont été sauvés de la démolition. L'un est au Musée de l'air à Paris, le second à celui de Dübendorf et le troisième, entièrement restauré grâce aux efforts de Hanrudi Dubler, Max Vogelsang et Peter Zweifel, a retrouvé le plaisir de voler.

Les *Vampire*, *Venom*, *Hunter*, *Mirage*, *Tiger* furent également construits ou montés ici, sous licence.

Les avions suisses de 39-45

L'atmosphère politique se dégradant en Europe, les autorités helvétiques votent en 1936 un important budget pour la construction de nouveaux avions. On travaillait déjà depuis deux ans sur un projet qui n'était qu'une extrapolation du *Fokker CV*; cela devint le C-35 qui ne laissera pas un souvenir inoubliable dans les mémoires.

On pensait déjà au C-36 qui prit du retard. Le premier prototype s'écrase lors d'un essai en 1939. Un an plus tard, le deuxième donne satisfaction et on commande 160 de la version désignée sous la mention C-3603. Cet avion resta en service jusqu'à la fin des années 80. En sa qualité de retraits, il sert au



C-35, chasseur et avion d'observation (Musée des Transports de Lucerne).

remorquage de cibles aériennes pour des exercices de tir. Moyennant un portefeuille bien garni, il est possible de faire un vol passager à son bord (Fliegermuseum – Altenrhein 0041.79.430.51.51).

Le gazogène volant

En cette année de guerre 1944, alors que plus aucune essence n'était disponible pour l'aviation civile, le HB-USI fut équipé d'un moteur Argus As 8 et d'un gazogène. Ce projet unique en son

d'avion d'Altenrhein, le département militaire décide d'entreprendre les études pour la réalisation d'un chasseur à réaction. On propose différentes versions. Celle du P-16 est adoptée et le premier vol réussi se fait le 28 avril 1955. D'autres essais sont faits avec le deuxième appareil dont certains avec la troupe. L'avion montre de belles promesses, mais les pilotes ne sont pas totalement emballés. On lui reproche un certain manque de puissance. Finalement il est décidé en

ment pour la marine brésilienne. Les P-7 et P-9, des turbo-propulseurs, sont les plus récents. Le P-12 est un petit transporteur pouvant selon les versions emmener 12 passagers.

Le PC-6, plus connu sous le nom de *Pilatus Porter*, construit en 1959, mérite quelques lignes : c'est un avion à ailes hautes, très puissant pour effectuer des décollages sur un terrain de football. Il a été avant l'hélicoptère, un extraordinaire avion de secours. À son bord, Hermann Geiger, notre fameux pilote des glaciers, a fait de multiples prouesses pour sauver de nombreuses vies.

Un secteur très vivant

L'EAS (Experimental Aviation of Switzerland), une des sections de l'Aéro-Club de Suisse qui a fêté récemment son centenaire,

compte 550 membres actifs qui se sont associés pour construire des avions expérimentaux. Plus de 220 projets sont annoncés et 120 avions sont certifiés par l'Office fédéral de l'air. L'an dernier, un des membres de l'EAS a fait deux fois le tour de la terre avec son avion, établissant plus de 160 records mondiaux.



Pilatus P-7 au meeting de La Ferté-Alais. Incroyable mais vrai ! Ils se croiseront sans se toucher. Question : à combien de centimètres ?

Le meeting de la Ferté Alais

Une fois de plus les Suisses sont présents à ce merveilleux meeting faisant revivre les plus belles heures de l'aviation. Le Dewoitine du musée de l'Amicale Jean-Baptiste Salis (ouvert le week-end) était tout fier de montrer en vol sa belle croix suisse. Un *Pilatus P-2* avait fait le voyage afin d'accompagner le *Junker 52*, dénommé "Tante Ju". Hans Dubler, annoncé au programme avec son *Morane-Saulnier 406*, version suisse, a été contraint à l'abandon au moment d'un départ, suite à l'éclatement d'un pneu qui n'existe pas dans le commerce. Deux *Pilatus P-7* ont fait une époustouflante démonstration avec un croisement étourdissant.

MICHEL GOMAZ



Un Pilatus P-2 venu de Suisse pour le meeting de La Ferté-Alais.

genre dans le monde fut développé par Ernst Wyss, technicien diplômé sur machines et pilote d'essai chez F+W Emmen, et l'ingénieur Willi Farner de Granges. Le 13 septembre 1944, le HB-USI décolle de Granges pour un vol d'une heure, ayant "fait le plein" de 34 kg de charbon de bois, et parcourt une distance de 120 km.

Tombé à l'eau !

Les humoristes l'ont baptisé le meilleur sous-marin de l'armée suisse. Ce n'est pas très gentil pour les deux premiers prototypes du P-16. Il y a tout de même une raison, puisqu'un vol d'essai a fini au milieu du lac de Constance.

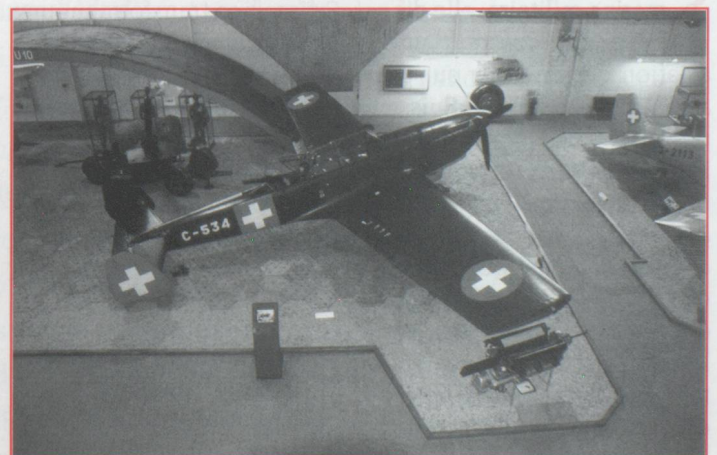
Afin de maintenir des activités suffisantes pour les Ateliers d'Emmen et les fabriques

haut lieu de ne pas entreprendre la construction en série d'un avion qui fait couler pas mal d'encre.

Pilatus

L'usine fut créée en 1939 à Stans. Aujourd'hui, première entreprise industrielle de la région, elle compte quelque 1 500 collaborateurs et produit environ 80 avions civils ou militaires. Elle exporte pratiquement dans le monde entier.

Le premier avion fut réalisé en 1944 en utilisant une cellule en bois et différents éléments du *Messerschmitt*. La première série fut celle du *Pilatus P-2*, un excellent avion d'entraînement, étudié pour évoluer dans les Alpes. Il fut suivi en 1953 par le P-3, utilisé non seulement pour la formation des pilotes militaires suisses mais égale-



C-3603, armée suisse (Musée Dübendorf).