

Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: 65 (1920)
Heft: 10

Artikel: Quelques considérations sur l'activité du corps d'aviation suisse pendant la mobilisation
Autor: Quinlet
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-340332>

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: 18.03.2025

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

Quelques considérations sur l'activité du corps d'aviation suisse pendant la mobilisation.

L'étude d'une organisation de l'aviation militaire suisse, commença déjà en 1913 ; elle fut brusquement interrompue par les travaux de mobilisation, de sorte que si la Suisse avait été obligée, dès le début, de jouer un rôle actif dans le conflit européen, notre Etat-Major n'aurait pu compter sur sa cinquième arme. Presque toutes les nations belligérantes, du reste, en étaient plus ou moins logées à la même enseigne et ce n'est qu'au cours des hostilités que les différents corps d'aviation ont été progressivement organisés et développés.

Pour pouvoir se faire une idée du travail accompli par notre cinquième arme, dans la période de 1914 à 1918, il faut avant tout se rendre compte de ce qu'elle possédait en effectifs et en matériel.

Au printemps 1914, le Département militaire fédéral, dont dépendait alors le service d'Aviation, avait commandé, en vue d'essais, six appareils *Schneider*, mais au moment de la mobilisation, nous n'en possédions que deux, l'Allemagne ayant jugé plus prudent de garder les quatre appareils qu'elle devait livrer, plus les moteurs *Mercédès* correspondants.

Les avions qui se trouvaient en Suisse. — 4 monoplans et 4 biplans — furent naturellement réquisitionnés, pour former une unité, à laquelle on attribua des pilotes civils exerçant leur profession dans le pays, ou revenus de l'étranger au moment du conflit. Cette petite escadrille stationna tout d'abord à Berne, sur le Beundenfeld, pour être transférée à Dübendorf, fin 1914.

Comme le nombre des appareils était ridiculement petit, et parce qu'il fallait former des pilotes, l'ingénieur WILD reçut l'ordre dans le courant de l'été 1914 de construire un appareil d'école à double commande, plus six appareils pour la

formation et l'entraînement des pilotes, dont le nombre devait s'accroître... assez lentement, puisqu'en 1915, le corps d'aviation n'en possédait que 10, plus 5 élèves, en 1916, 20, plus 12 élèves, en 1917, 36, plus 21 élèves et finalement en 1918, 63, plus 30 élèves. Ces chiffres sont insignifiants à côté des statistiques étrangères.

Les premiers de ces appareils, construits sur des places différentes, Seebach, Uster et Dübendorf, furent livrés la même année, les autres seulement en 1916. Plus tard, les Ateliers fédéraux de Thoune furent chargés de construire des modèles du même type, qui toutefois n'atteignirent pas la finesse et le fini des appareils Wild. Actuellement encore, les pilotes débutants se servent de préférence du modèle Wild.

Le Service technique organisa ensuite des ateliers de construction à Thoune. Il s'opposa à l'établissement d'ateliers semblables à Dübendorf, et s'acquitta des connaissances d'un autre ingénieur, Haefeli. Ce dernier possédait un appareil assez lourd, ressemblant étrangement au modèle allemand « Ago ». Depuis sa première apparition, cet appareil avait soulevé des critiques de la part d'aviateurs compétents. Son moteur se trouvant derrière le pilote et l'observateur, on l'avait même nettement qualifié de dangereux.

Haefeli alors s'adonna immédiatement à la construction d'une série de six nouveaux appareils, sur lesquels le pilote était à l'arrière, l'observateur à l'avant, entre les deux ailes, position assez gênante pour remplir des tâches. Le délai de livraison étant relativement long, on en vint, de concert avec le Groupe d'aviation, à l'ébauche d'un type transformé qui conciliait les arguments des pilotes et ceux des constructeurs. Sur ce modèle, l'observateur se trouvait en arrière, pouvait donc facilement s'orienter dans le terrain, comparer avec la carte, photographier et servir une mitrailleuse. Le service technique ne voulait cependant pas prendre la responsabilité de la construction de ce type, mais pressé énergiquement par le Service du Génie, qui se portait garant du succès, il céda.

Enfin on était tombé sur un terrain d'entente ; c'était bien le moment.

Haefeli entreprit donc, au printemps 1917, la construction

de ces appareils, dont 30 devraient être prêts en août et 30 à la fin de l'année. Comme c'était à prévoir, le délai de livraison fut largement dépassé, puisqu'en juin 1918, on finissait de livrer les appareils de la première série. Ces modèles étaient incontestablement supérieurs à ceux construits précédemment, mais non à la hauteur des avions étrangers, dont les moteurs atteignaient 200 à 225 HP, tandis que les nôtres, fabriqués en Suisse, arrivaient à peine à fournir une force de 125-135 HP. Nous ne pûmes nous procurer que 10 moteurs Hispano-Suisa de 150 HP et encore par l'intermédiaire d'un ingénieur suisse, établi en Espagne. La fabrique de locomotives de Winterthur et les établissements Saurer, à Arbon, construisirent un moteur de 180-200 HP, mais ce n'est qu'en septembre 1918, que le premier fut soumis à des essais.

Entre temps, le Service technique réussit à se procurer — après de longs pourparlers — 6 Nieuport, en France. Il est superflu de dire que ces modèles venaient d'être remplacés dans l'armée française par des appareils perfectionnés et que le petit nombre livré suffisait à peine aux vols d'entraînement de nos pilotes.

De février à juin 1918, les Ateliers de Thoune livrèrent à nouveau une série d'appareils d'école, système Wild.

Il est facile de se rendre compte qu'avec ces changements incessants, ces essais à n'en plus finir et surtout l'obstination du Service technique, les résultats devaient être médiocres. Ce n'est certainement pas avec ces appareils que le Corps d'aviation avait à sa disposition que nos autres armes auraient été éclairées et soutenues dans une campagne.

Lorsqu'en 1914, l'escadre de 8 appareils établit son quartier général à Dübendorf, elle put disposer de 5 hangars, déjà construits précédemment, et d'un petit atelier. Le terrain d'aviation fut loué, quelques baraquements construits pour la troupe (26 hommes dont 6 civils) et les officiers élurent domicile au « Casino ». Ce n'est qu'en octobre 1915 que l'on vota un crédit suffisant pour l'aménagement d'un hangar chauffable pouvant abriter 16 appareils. La somme nécessaire fut prélevée sur la collecte en faveur de l'aviation nationale.

Des 98 hectares de terrain disponible, représentant la place

d'aviation, il n'y avait que le quart d'utilisable pour les « envols » et les atterrissages. Tout le reste était du terrain cultivé, sillonné de fossés et qui ne fut comblé et nivelé qu'en 1917.

En mars 1917 on construisit un second hangar, avec cantonnements pour 200 hommes, sans compter un bâtiment d'administration renfermant des salles de montage et des ateliers de réparation. Ces différentes constructions purent être utilisées en 1918. On établit aussi des hangars à Thoune, Spreitenbach et Avenches. Le vaste projet, prévoyant une caserne, un arsenal et un troisième hangar, fut... heureusement... abandonné. Toutes ces différentes installations représentent déjà le joli chiffre de 1 600 000 fr. Par contre, en prévision de l'augmentation constante des effectifs, on autorisa l'achat d'une bâtisse à Dübendorf-village.

Sur l'ordre du chef de l'E. M. G., certains officiers aviateurs entreprirent en 1917, des reconnaissances, avec mission de repérer des places d'atterrissage. Les rapports y relatifs permirent l'édition d'une carte spéciale au 1 : 100 000.

Les parcs automobiles prévus pour 5 escadrilles, se composant de 12 camions de 3 tonnes, 10 remorques et 5 camions auxiliaires (pour le transport des ailes) furent livrés par des ateliers suisses.

L'essence, livrée par le Service des automobiles de l'E. M. A., fut répartie dans toute la Suisse, de manière à ce que les aviateurs pussent en disposer d'un moment à l'autre.

Les 16 tentes (abritant chacune 2 appareils) prévues par l'organisation de 1917, restèrent à disposition du Groupe d'aviation.

En ce qui concerne le travail proprement dit, il est très difficile de parler d'une période de préparation, car les services d'aviation s'organisent, se développent et se préparent à leur tâche au fur et à mesure des événements.

Une certaine organisation pratique semble toutefois entrer en vigueur fin 1917. Mais les rapports des officiers envoyés en mission sur les différents fronts démontrent clairement que l'organisation ne correspond plus aux innovations étrangères.

C'est ainsi que le modeste programme d'action du début

dut être complètement modifié, remanié en se basant en tout premier lieu sur une réserve effective de 50 % d'appareils et 30 % de troupes. La mise en pratique de ce programme était irréalisable. Nous fûmes obligés de nous contenter d'un seul type d'appareil d'observation, employé de concert avec les observateurs d'artillerie.

Au moment de l'armistice, malgré la bonne volonté de tous les services intéressés, les cinq escadrilles (10 appareils = 50 + 50 % réserve) — c'était peu demander — n'étaient pas formées. Dübendorf ne possédait que 24 appareils, et encore étaient-ils usagés, donc absolument incapables de figurer sur un ordre de bataille sérieux.

(A suivre.)

QUINCLET, 1^{er} lieut.
Cp. Mitr. att. I/2. Genève.