Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: 70 (1925)
Heft: 8

Artikel: Le concours militaire d'estafettes 1925
Autor: Jaques, R.A.
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-340897

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 12.07.2025

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

Le concours militaire d'estafettes 1925.

Certaines circonstances imprévues des organisateurs du Concours militaire d'estafettes 1925 les ont empêché de faire à propos de cette intéressante manifestation toute la publicité désirable. On ne peut que le regretter, car il valait la peine de se rendre à la Blécherette, le samedi 20 juin. Telle autre exhibition aéronautique de bien peu de valeur sportive, militaire et donc nationale, fut annoncée à grand renfort de propagande par affiches et articles dans les journaux... encore s'agissait-il là de restaurer la trésorerie d'entreprises commerciales ou de simples impresarios d'aviation, alors que l'Aéro-club suisse ne poursuivait aucun but lucratif.

Souhaitons que pour la seconde épreuve (1926) un nombreux public soit invité à temps voulu à manifester l'intérêt et la sympathie bien méritée qu'il porte à la vaillante phalange de nos pilotes et observateurs militaires.

Trop peu connue, l'estafette-avion joue un rôle d'importance suffisante pour que nous informions — quoique rétrospectivement — les lecteurs de la *Revue militaire suisse* des particularités du concours pour la Coupe Mittelschweiz de l'Aé. C. S.

* * *

Règlement et classement pour 1925.

a) *Règlement.*

1° La Section Mittelschweiz de l'Aé. C. S. organise pour 1925, et pour les années suivantes un Concours militaire d'estafettes ouvert à tous les pilotes et observateurs militaires suisses, membres de l'Aé. C. S., qui possèdent un entraînement suffisant.

2° La Coupe Mittelschweiz est courue sur un parcours choisi chaque année d'entente avec la F. P. D. [1].

3° L'estafette gagnante de l'épreuve s'adjuge la Coupe Mittelschweiz. Celle-ci restera propriété définitive de la formation qui sortira victorieuse deux ans de suite. De ce fait, le concours n'est plus renouvelé.

4° L'estafette se compose de quatre équipages de 1 pilote et 1 observateur chacun.

5° Au départ, le jury siégeant à Thoune, remet un message à l'observateur de l'avion N° 1 de chaque estafette. Enfermé dans une sacoche ad hoc, le message doit être transmis *par jet en vol* à l'avion N° 2 (Lausanne) qui part pour Payerne où il lancera la sacoche à l'appareil N° 3 se rendant à Thoune, et ainsi de suite pour le second tour de circuit au terme duquel le message doit être remis au jury.

6° Le lancement de la sacoche sera fait en vol. Le pilote doit maintenir son appareil à une hauteur minimum de 50 m. au-dessus du terrain d'atterrissage. L'observateur doit effectuer le lancement de façon que la sacoche tombe devant la ligne tracée sur le terrain de start. Cette ligne doit être abordée perpendiculairement. Si l'une ou l'autre de ces conditions n'est pas remplie, l'estafette entière est pénalisée de 30 secondes.

7° A l'arrivée à Thoune (dernier tour), l'avion qui termine le circuit doit atterrir devant la ligne de start, à défaut de quoi l'estafette entière est pénalisée de 2 minutes. L'observateur doit se rendre à la course du point d'atterrissage de l'avion jusqu'au jury pour la remise du message.

8° Le classement s'opère selon le meilleur temps totalisé par estafette.

9° Les départs de Thoune sont donnés de 5 en 5 minutes dès 16 heures.

10° L'estafette classée première garde pour un an la « Coupe Mittelschweiz » de l'Aé. C. S. De plus, chaque membre de ses équipages reçoit une grande plaquette. L'estafette classée seconde reçoit une petite plaquette.

11° La Direction de l'aviation militaire se réserve le droit d'interrompre le concours en cas d'accident grave, de conditions météorologiques défavorables ou pour raisons de service.

12° Le public, convié à cette manifestation patriotique et sportive, est instamment prié de se conformer aux ordres qui lui seront donnés par les services de police sur les aérodromes.

[1] Direction des aérodromes militaires.

b) *Classement.*

Rang	*Estafette*	*Couleur*	*Temps*
1	« Marathon »	blanc	2 h. 08 m. 44 3/100 sec.
2	« Sturm »	vert et blanc	2 h. 13 m. 51 78/100 sec.
3	« Zurich »	vert	2 h. 19 m. 23 40/100 sec.
4	« J'aime ça »	noir	2 h. 22 m. 52 63/100 sec.
5	« Les Moineaux »	jaune	2 h. 23 m. 19 93/100 sec.
6	« Pourquoi pas ? »	rouge	2 h. 18 m. 05 55/100 sec.
	« Knockout »	bleu	disqualifiée.

L'estafette « Marathon » (Cpt. Ackermann) gagne la Coupe Mittelschweiz. Elle s'adjuge le « Prix spécial du meilleur temps » Le « Prix Hæfeli », pour la plus grande vitesse sur parcours entre deux étapes, revient aux équipages suivants de l'estafette victorieuse :

Parcours Thoune-Lausanne : pilote 1er Lt. Cartier ; observ. Cpt. v. Wyttenbach, env. 81 km. en 29 min. 04 sec., soit à une vitesse moyenne de 164, 4 km. à l'heure.

Parcours Lausanne-Payerne : même équipage, env. 40 km. en 15 min. 09 sec., soit à environ 158, 5 km. à l'heure.

Parcours Payerne-Thoune : pilote 1er Lt. Wirth ; observ. Lt. Spycher, env. 57 km. en 18 min. 59 sec., soit à environ 180, 2 km. à l'heure.

Prix du Cdt. de la 1re division (attribué à l'observateur qui réussit le meilleur lancement de la sacoche) : au Lt. Attinger, estafette « Zurich ».

Encore faut-il remarquer que les distances entre bases données ci-dessus sont mesurées en ligne droite. Le parcours Thoune-Lausanne spécialement n'a pas été volé suivant la plus courte distance, mais en tournant le contre-fort des Alpes par le N-O et l'O. On peut donc augmenter de 10 % la vitesse donnée de 164, 4 km. à l'heure entre ces deux relais.

L'estafette rouge est classée dernière pour infraction au règlement du concours. L'estafette bleue est disqualifiée pour fautes répétées au cours de l'épreuve.

La moyenne horaire du vainqueur est ainsi de 166 km. sur les deux tours du tracé (env. 356 km.) ; si l'on tient compte de 5 relais intermédiaires, les résultats obtenus des avions D-H 5 (biplans des ateliers fédéraux de Thoune, moteur « Winterthur » 200 CV, magnéto « Scintilla ») sont excellents.

Ces appareils ne sont pas des plus modernes et appartiennent à notre matériel d'instruction.

De telles performances font honneur à nos pilotes et à nos observateurs, terriblement secoués les uns et les autres sur des engins poussés au régime maximum, volant bas et subissant sur presque tout le parcours des remous de chaleur parfois violents. La précision et la sûreté de manœuvre de nos aviateurs ont fait sur le public une profonde impression et nous félicitons sincèrement l'estafette victorieuse de même que ses camarades moins heureux.

Sauf un faux départ de l'estafette jaune à Lausanne (bris de soupape) il n'y a pas eu le moindre incident de vol sur les 28 avions en ligne.

Les officiers de la 5e arme ont, une fois de plus, ajouté un brillant succès à ceux déjà nombreux... et malheureusement trop inconnus, de nos couleurs nationales.

* * *

Maintenant, quelle peut être la leçon pratique à retirer de la manifestation sportive et militaire du 20 juin 1925 ?

Elle est militaire autant si non plus que sportive, reconnaissons-le volontiers. Car le but de l'estafette-avion, c'est la transmission, dans le temps le plus court, de messages de quelque nature qu'ils soient, tous autres moyens de liaison connus (télégraphe et téléphone par fil, ponts, chemins de fer, autos) supposés inexistants ou hors d'état de servir (guerre et grève des services publics). L'organisation des relais, si relais il y a, peut ne pas être la même que lors d'une manifestation préparée de longue date et destinée à se dérouler en public. On peut envisager le service d'estafettes-avions de plusieurs manières : navette entre deux places, transmission d'un message avec ou sans retour de l'aéronef au point de départ.

Ce qu'il importe de savoir, c'est que des villes, places de rassemblement, points stratégiques, etc.... peuvent être atteints avec toute la rapidité et tout la précision désirables par des équipages aussi bien entraînés que les nôtres. Habileté

professionnelle du pilote, coup d'œil de l'observateur sont là, nous avons pu le constater avec plaisir.

Dans l'éventualité d'une guerre en montagne où l'établissement de liaisons au sol est rendu souvent difficile et long à réaliser, l'avion, qui se rit de l'altitude, est tout indiqué pour le transport de messages, voire même pour assurer une partie du ravitaillement.

Certes, au cas où « cela deviendrait sérieux », le vol à basse altitude serait abandonné et l'observateur aurait à s'occuper de la surveillance de son coin de ciel. Néanmoins, l'épreuve dotée par la Section Mittelschweiz et courue cette année avec la collaboration de la Suisse romande de l'Aé. C. S. et de la Section « Broye » de la Société des officiers mérite d'être suivie et encouragée par les milieux militaires et sportifs.

La manifestation de 1925 a fort bien réussi sur un parcours mixte, disons-nous, et relativement facile (préalpes et plateau). Il y a fort à croire que le tracé 1926 sera choisi de manière à corser l'épreuve au point de vue géographique. De plus, certaines conditions d'exécution plus rigoureuses, abandonnées pour le 1er concours, seront mises en vigueur l'an prochain. Ceci rendra la lutte plus âpre encore et ne manquera pas d'attirer sur le concours « Coupe Mittelschweiz » l'attention qu'il mérite pleinement, aussi bien de la part des officiers de notre armée que du public en général.

R. A. Jaques, ing. de l'Aé. C. S.