

Le Survol de l'arc Lémanique par les Zeppelins

(1921-1936)

Introduction



Parfois, ma grand-mère me racontait qu'enfant, elle avait aperçu un Zeppelin depuis la maison de ses parents à L'Éluset. Sans remettre totalement en doute son récit, je me suis souvent demandé si la vision d'un dirigeable, si loin de Friedrichshafen, sa base en Allemagne, n'avait pas dû être assez rare... ou peut-être, qui sait, le fruit de son imagination ?

En réalité, la présence des Zeppelins entre 1929 et 1936 sur l'arc lémanique fut bien plus qu'un simple passage.

La plupart de leurs venues ont déjà été décrites en détail par M. Jean-Claude Cailliez sur le site Pionnair consacré aux pionniers de l'aviation genevoise (<http://www.pionnair-ge.com>).

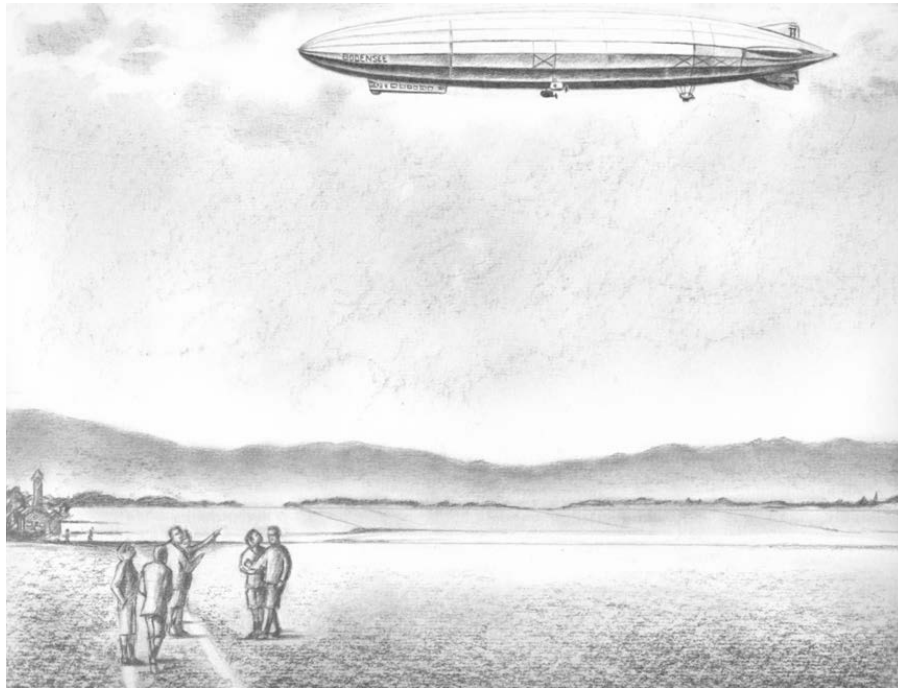
Inspiré du travail de Mr Cailliez, ce travail a été réalisé principalement en reprenant des articles publiés sur les zeppelins par la presse lémanique des années 20 et 30 et en les complétant avec quelques précisions historiques ou techniques.

Le LZ-120 BODENSEE : Premier Zeppelin sur Genève (3 juillet 1921)

Après le développement des dirigeables à structure rigide par le comte von Zeppelin (1838-1917) au début du XX^e siècle, ceux-ci furent employés durant la Première Guerre mondiale, notamment pour des missions de bombardement. Paris, et surtout Londres, furent parmi les premières grandes villes à subir des attaques aériennes visant directement des civils. La rancœur des populations occidentales fut immense et, en 1919, le Traité de Versailles interdit aux forces armées allemandes de posséder des dirigeables. L'article 198 stipulait : «Aucun ballon dirigeable ne sera conservé », tandis que l'article 202 précisait que devaient être remis aux Alliés « les ballons dirigeables en état de vol, en cours de fabrication, en réparation ou en montage ».

Genève fut témoin direct de ces confiscations, puisque le dernier dirigeable livré, le LZ-120 Bodensee (du nom du lac de Constance, en allemand), effectua son trajet de transfert Friedrichshafen-Genève-Rome (Ciampino), où il devait être remis aux autorités italiennes. Le Zeppelin passa au-dessus de Genève le dimanche 3 juillet 1921 à 9 h 45, jour des promotions scolaires, et suscita « une vive curiosité » parmi les écoliers des communes suburbaines et rurales se rendant à la distribution des prix. Le dirigeable, qui «volait très bas»,

franchit ensuite la frontière en direction de la France puis de l'Italie, avant de disparaître «dans la direction du Fort de l'Écluse ».



LZ-120 Bodensee au-dessus de la campagne genevoise, dessin de M.-P. Chevalier (Collection de l'auteur).

Le lendemain, il atteignit Rome où, outre l'équipage et les officiels, l'on découvrit un passager clandestin. Il s'agissait de Walter Krone (ou Kron), employé de banque âgé de 23 ans, désireux de se rendre en Italie. Il déclara avoir « essayé à plusieurs reprises déjà de monter à bord d'un dirigeable » et, cette fois, il avait « réussi à se cacher dans la grande nacelle ». « Appena il dirigibile prese le vie dell'aria » (à peine le dirigeable décolla), il se présenta à l'équipage, certain de ne pas être débarqué avant Rome.

Ce passager clandestin ne fut pas un cas isolé dans l'histoire des Zeppelins. Ainsi, lors du retour des États-Unis du Graf Zeppelin en octobre 1928, un jeune Américain s'était également introduit à bord, ne sortant de sa cachette que deux heures après le départ. Comme Krone, il « rêvait depuis son enfance de grands voyages et, lorsqu'il sut que le Zeppelin allait repartir, l'idée lui vint d'en faire partie ». Cette fois-ci, l'« invité » dut travailler à bord : laver la vaisselle et servir les passagers. Toutefois, le Dr Hugo Eckener, directeur de la société Zeppelin et promoteur du LZ-127, choisit de ne pas engager de poursuites contre ce clandestin, Clarence Terhune, qui fut même acclamé par la foule au même titre que le dirigeable à son arrivée en Europe. Sa tentative inspira d'autres intrépides qui essayèrent également de s'introduire à bord, mais avec moins de succès, lors d'un autre raid américain en mai 1929.

LE LZ-127 Graf Zeppelin

Ce n'est qu'avec le Traité de Locarno (1926) que les sanctions contre l'Allemagne furent allégées. Grâce à l'énergie du Dr Hugo Eckener, ancien assistant et disciple du comte von Zeppelin, les dirigeables furent de nouveau développés pour un usage civil. Ainsi, le 28 septembre 1928, après 21 mois de construction, eut lieu à Friedrichshafen le premier vol du

Graf Zeppelin (LZ-127, baptisé en l'honneur du comte von Zeppelin). Deux jours plus tard, l'aéronef survolait déjà la Suisse, passant par Frauenfeld, Zurich et Bâle, avant de revenir sur Fribourg-en-Brisgau.

Au moment de son lancement, le monde vivait encore l'effervescence des «années folles»: le krach boursier de 1929 et les crises politiques des années 1930 étaient encore à venir. Les populations, tout juste remises des hécatombes de la Première Guerre mondiale, se passionnaient pour les exploits sportifs et techniques de l'aéronautique. Le 21 mai 1927, Lindbergh était devenu mondialement célèbre en traversant l'Atlantique, tandis que le transport aérien se développait rapidement (en France, la fondation de l'Aéropostale date d'avril 1927).

Le développement du Graf Zeppelin fut accueilli dans un climat d'optimisme. Pour les Allemands, sa construction rappelait les temps heureux de la Belle Époque, lorsque le vieux comte Zeppelin faisait voler ses dirigeables à Friedrichshafen. Cette nostalgie, alliée à un sentiment de fierté face à ce géant des airs, fut le moteur de la résurrection des Zeppelins dans les années 1920. La possibilité de transporter de nombreux passagers sur de grandes distances représentait un avantage certain par rapport aux avions de l'époque : le Ford Trimotor (1926), alors considéré comme un succès, ne pouvait emporter que huit passagers, contre une vingtaine pour un Zeppelin. Avec ce dernier, chacun pouvait participer à la conquête de l'air.

L'Allemagne de l'entre-deux-guerres était particulièrement désireuse de développer un réseau aérien, et les Allemands considéraient que la participation à cet effort était un véritable devoir patriotique, même si l'avion était parfois plus lent que le train (!).

Cette ferveur ne passa pas inaperçue sur les bords du Léman. En octobre 1928, quelques jours après le raid transatlantique du LZ-127, La Gazette de Lausanne s'étonnait que l'Allemagne moderne conçoive pour l'aéronautique « un respect superstitieux » et soit convaincue que le trafic aérien supplanterait à l'avenir « l'auto et même le chemin de fer », et qu'ainsi « le pays qui aura su acquérir une avance indiscutée en aviation contrôlera l'Europe ».

La presse lémanique avait déjà identifié, en 1928, les principales limites des Zeppelins. D'abord le prix : la traversée « coûte fort cher » en raison des « vols d'essai onéreux », des « avaries à réparer », du « service d'ordre à assurer » et des « centaines d'hommes à mobiliser pour faire entrer le ballon dans son hangar ». Ensuite, le risque : ces « énormes machines [...] sont facilement la proie des vents et de la tempête ». Si le Hindenburg disparut dans un incendie en 1937, le USS Akron, l'un des plus grands dirigeables américains (239 m de long), s'écrasa lors d'un orage en 1933. Enfin, et surtout, l'amélioration rapide des performances des avions entre 1928 et 1937 finit par rendre obsolètes les Zeppelins.

Malgré ces faiblesses, le Graf Zeppelin constituait encore, en 1932, la seule liaison aérienne directe entre l'Europe et l'Amérique du Sud. Il apportait le courrier à Rio de Janeiro ou à Pernambouc, distribué ensuite par le Syndicat Kondor ou la Lloyd Aero Boliviano (deux compagnies allemandes). À partir de 1935 toutefois, la concurrence des avions et hydravions polymoteurs se fit sentir : le courrier ne mettait plus que 50 heures pour parvenir de Paris à Rio de Janeiro. À noter que, lors de l'ouverture des lignes vers les États-Unis, le LZ-129 (Hindenburg) était en avance, effectuant 10 traversées transatlantiques, parfois en

seulement 45 heures. Les hydravions prirent le relais régulièrement deux mois après la catastrophe du Hindenburg.

Le transport du courrier servait à couvrir une partie des frais de vol. Lors de la circumnavigation du Graf Zeppelin en août 1929, les 7 000 livres sterling dépensées pour le réapprovisionnement en essence, gaz, nourriture et préparatifs furent en partie couvertes par « l'abondant courrier » transporté à New York. L'affranchissement d'une lettre coûtait alors 10 shillings (soit une demi-livre sterling). Lors du retour du premier raid sur New York, en octobre 1929, le Graf Zeppelin rapporta d'Amérique 101 683 lettres et cartes postales, représentant environ une tonne de courrier. En juillet 1929, le Journal de Genève informait déjà ses lecteurs de ce nouveau moyen de communication : « Les traversées du Graf Zeppelin peuvent être utilisées pour l'expédition de lettres et de cartes postales à destination des États-Unis d'Amérique ou de pays en transit par New York. »



Le Graf Zeppelin au-dessus du Léman vu depuis la gare d'arrivée du téléphérique du Salève (carte postale de l'éditeur Ch. Brand, Neydens). La photographie a dû être prise entre août 1932 (inauguration du téléphérique) et avril 1934 (date d'oblitération de la carte).

1ères visites sur le Léman du Graf Zeppelin (1929)

La première visite du Zeppelin sur le Léman remonte à la nuit du 23 au 24 mai 1929. Parti de Friedrichshafen le 17 mai à « 5 h 58 » pour un vol transatlantique vers les États-Unis avec « un équipage de 40 hommes et 18 passagers », le Graf Zeppelin survola Bâle, Porrentruy, la région lyonnaise, Nîmes puis Barcelone à « 14 h 30 ». Toutefois, alors qu'il « se trouvait au-dessus de l'Espagne », le dirigeable connut « une rupture du vilebrequin » puis « successivement trois autres vilebrequins lâchèrent ». « Ne disposant plus que d'un moteur, le Dr Eckener prit la résolution de rentrer à petite allure vers l'embouchure du Rhône ».

Après avoir « tenté d'atterrir à Portes-lès-Valence », le Zeppelin « partit à la dérive vers le sud-est ». « En difficulté dans la vallée de la Drôme », il se vit offrir par le ministère de l'Air français la possibilité de se poser à Orly ou « sur la base aérienne française de Cuers-Pierrefeu », près de Toulon. C'est cette dernière option qui fut retenue, et le Zeppelin alla « atterrir au centre de Cuers-Pierrefeu » le 17 mai 1929, où « un sérieux service d'ordre dut être organisé pour contenir la foule des curieux, augmentant de minute en minute ». Les populations et les maires de Cuers et de Pierrefeu furent les premiers à offrir un gîte aux voyageurs et à l'équipage, qui furent « extrêmement touchés de l'accueil sympathique » qu'ils reçurent.

Parti à Friedrichshafen pour organiser les réparations des moteurs, le Dr Eckener revint dans le Sud le 23 mai 1929, lorsque le dirigeable put repartir avec « trois moteurs nouveaux et deux des cinq qui avaient servi » lors du voyage aller. En hommage à d'autres pionniers de l'air, « le Dr Eckener et ses collaborateurs » déposèrent « une gerbe de fleurs à la mémoire des victimes du Dixmude ».

Ce dernier, de fabrication allemande (LZ-72), avait été « livré à la France en 1920 » où il fut remis en état pour « reprendre l'air en 1923 ». Basé à Cuers, il disparut accidentellement avec tout son équipage (50 hommes, soit plus que le nombre de victimes du LZ-129 Hindenburg) au large de la Sicile, le 23 décembre 1923. La mésaventure du LZ-127 permit d'une façon inattendue un rapprochement franco-allemand après quatre années de guerre.

Le Graf Zeppelin décolla finalement le 23 mai « de Cuers à 20 h 30 », mettant « 4 h 30 pour atteindre Genève », après être passé par Marseille puis par la vallée du Rhône. Il atteignit la cité de Calvin vers « une heure du matin », où « le dirigeable se dessinait très nettement dans le ciel ; le poste de commandement et la cabine des passagers étaient éclairés ». « À 1 h 40, le Zeppelin était signalé sur Lausanne ; on le vit passer sur Morges à basse altitude, puis gagner de la hauteur. Pendant quelques minutes, on put le suivre dans la nuit, on put entendre le ronflement régulier de ses moteurs, puis ce fut tout. » Le dirigeable poursuivit sa route au-dessus de Fribourg, Berne, Lucerne et Zurich, avant de finalement se poser à Friedrichshafen.



Le Graf Zeppelin au-dessus de Genève (Phototypie Co., Lausanne), sans doute après avoir survolé la cathédrale St-Pierre. Vue prise avant le 2 juillet 1930 (date d'oblitération de la carte postale). En regardant la végétation et la neige encore importante sur les montagnes en arrière-plan, on peut supposer qu'il s'agisse d'un des survols de mai 1930

Pierre-Léonard ZAFFALON

Le texte original étant trop long, il sera publié en quatre parties :

1. Introduction → Premières visites sur le Léman
2. Tour de Suisse → Atterrissage à Cointrin
3. Vols ultérieurs → Influences culturelles des Zeppelins
4. Les Zeppelins, symboles nazis → Conclusion

Références :

- Hugo Eckener, Rolf Italiaander, Im Zeppelin über Länder und Meere: Erlebnisse und Erinnerungen, Wilhelm Heyne Verlag: München, 1979.
- Im Zeppelin über der Schweiz, édité par Hans von Schiller, images de Ernst Erwin Haberkorn, Orell Füssli: Zurich, 1930.
- Guillaume de Syon, Zeppelin! Germany and the airship, 1900-1939, 2002, Baltimore: John Hopkins University Press.
- Maurice Role, L'étrange histoire des Zeppelins, France-Empire: Paris, 1972.
- Erich Tilgenkamp, Schweizer Luftfahrt, vol. 1, Aero-Verlag, 1941.
- Lutz Tittel, LZ 129 « Hindenburg », Schriften zur Geschichte der Zeppelin-Luftschiffahrt N°5, Friedrichshafen, 1987.