

Le Zeppelin attire les foules

Le Zeppelin constituait une véritable attraction populaire, attirant des foules considérables. Ainsi, 100 000 personnes se déplacèrent lorsqu'il fit escale sur le terrain de Böblingen (Allemagne), le 3 novembre 1929.

En Suisse, les rassemblements furent plus modestes. Lors de son atterrissage à Bâle, le 12 octobre 1930, 33 500 spectateurs étaient présents sur le terrain, mais il y en avait autant, et peut-être davantage, autour du champ d'aviation.



Survol de Lausanne (Place Bel-Air au 1er plan) par le Graf Zeppelin avant le 4 août 1932 (date d'oblitération de la carte postale) (Phototypie Co., Lausanne).

Atterrissage à Cointrin le 14 Septembre 1930

À Genève, lors de l'atterrissage du Zeppelin à Cointrin, l'affluence fut exceptionnelle : jamais nous n'avions vu autant de monde à notre aéroport, où se pressaient au moins 20 000 spectateurs, malgré un temps menaçant.

Le dimanche 14 septembre 1930, Genève accueillit le Zeppelin sur l'aérodrome de Cointrin. M. Cailliez en donne un compte rendu détaillé sur le site Pionnair-GE¹.

¹ **Jean-Claude Cailliez** est un historien, journaliste et conférencier suisse, spécialisé dans l'histoire aéronautique genevoise. Il est le créateur et l'auteur du site **Pionnair-GE** (pionnair-ge.com)

L'événement fut organisé à l'initiative de l'Avia, société des officiers des troupes d'aviation, qui traita directement avec la direction du Zeppelin. Un comité fut constitué avec le Club suisse d'aviation (section genevoise de l'Aéro-Club suisse), sous la présidence de M. Maurice Duval, président du Club suisse d'aviation².

Le Dr Eckener³ ne choisit pas la date du 14 septembre au hasard, puisqu'elle coïncidait avec le moment de l'Assemblée de la Société des Nations (SDN), donnant ainsi à cette venue un caractère international. Comme il fallait s'y attendre, on remarquait dans l'enceinte réservée beaucoup de délégués.

Il est à noter que, si le Zeppelin survolait habituellement Genève vers midi, il était cette fois attendu à 15 heures, afin qu'il soit permis à tous les Genevois, comme à nos amis et voisins vaudois, neuchâtelois, savoyards, etc., de se rendre facilement sur notre aérodrome en passe de devenir célèbre.

Des trains spéciaux furent affrétés pour relier Cointrin, où le prix d'entrée sur le terrain était fixé à deux francs.

Cet atterrissage eut d'ailleurs pour conséquence le report du 16e Grand Prix cycliste de Genève, prévu sur la piste de Plan-les-Ouates, au lundi 15 septembre, afin d'éviter cette concurrence formidable. Les épreuves de vitesse ne se déroulèrent ainsi que devant un bon millier de spectateurs.

Parti de Friedrichshafen à 8 h 55, le Graf Zeppelin, emportant vingt-huit personnes notamment le fils de M. Curtius, ministre des Affaires étrangères du Reich, survola Schaffhouse (9 h 55), Brugg (10 h 30), Olten (10 h 55), Soleure (11 h 25), Berne (11 h 40), où il passa au-dessus du Palais fédéral, puis Yverdon (12 h 37).

À Genève, dès midi et demi, la longue théorie des véhicules sillonnait déjà les routes qui conduisent à l'aérodrome. Détail important : les organisateurs recommandaient au public d'observer le plus grand silence pendant la manœuvre d'atterrissage ; tous les commandements donnés par le Dr Eckener, qui dirigera les opérations depuis le poste de pilotage, seront radiodiffusés et les spectateurs pourront ainsi suivre avec le maximum d'intérêt l'atterrissage.

À l'époque, l'atterrissage d'un Zeppelin était particulièrement complexe, puisqu'il nécessitait un important dispositif d'encordage ainsi qu'un nombreux personnel au sol. Ce même haut-parleur fonctionnait déjà et, depuis le départ de l'aéronef de Friedrichshafen, le poste de T.S.F. (Télégraphie Sans Fil) a été continuellement en relation avec l'équipage.

La fonction postale du Zeppelin était également importante puisque à 11 h., le nombre de cartes consignées à la poste était de 11 000.

² <http://www.pionnair-ge.com>

³ Hugo Eckener dirige après le comte von Zeppelin la Luftschiffbau Zeppelin, constructeur allemand de dirigeables, durant l'entre-deux-guerres. Il commanda le célèbre Graf Zeppelin lors de la plupart de ses vols-record, dont la traversée de l'Atlantique en 1924, le premier tour du monde en dirigeable en 1929, faisant de lui le commandant de dirigeable le plus prestigieux de l'Histoire.

Comme lors de l'atterrissage à Dübendorf, le 27 octobre 1929, il fut organisé un service postal avec l'emploi d'un timbre spécial d'oblitération.

Des cartes postales non recommandées, affranchies à 75 centimes pour la Suisse ou à un franc pour l'étranger, devaient être remises à l'office de poste de Genève 1, Expédition des lettres, au plus tard jusqu'au 13 septembre au soir.

Les cartes furent frappées, au recto, d'une empreinte spéciale en rouge portant la mention:

« Genève-Aviation – Vol du Zeppelin »

Le sac postal contenant les cartes fut ensuite confié à Genève au LZ-127, qui le largua avant de quitter le territoire helvétique. Le courrier fut alors expédié vers le bureau de poste de l'aéroport le plus rapproché (Dübendorf ou St-Gall-Breitfeld), qui le munit de son propre tampon à date de la poste aérienne avant de le transmettre à ses destinataires par la voie ordinaire.



Carte postale ayant voyagé lors du vol du Zeppelin sur Genève le 14 septembre 1930. On remarquera l'oblitération spéciale « Genève-Aviation » lié à l'atterrissage sur Cointrin ce même jour. Les cartes embarquées furent ensuite lâchées avant la frontière et expédiées à la poste aérienne de Zurich d'où le tampon « Zurich-Flugplatz » avant d'être délivrées (Collection de l'auteur).

Le Zeppelin était également tenu informé de la météo genevoise puisque la station de T.S.F. de Cointrin a donné des bulletins météorologiques au Graf Zeppelin à 11 h 20 et à 12 h 15. Enfin, à 17 heures moins le quart, il réapparaissait sur Lausanne, se dirigeant vers le Nord.

La manœuvre d'atterrissage demeurait délicate : outre les comités des deux sociétés organisatrices et 200 aérostiers militaires, on comptait également des spécialistes envoyés de Friedrichshafen.

Lors de l'atterrissage du Zeppelin, le colonel Bardet⁴, commandant de la place d'armes d'aviation de Dübendorf, a autorisé le major Primault, commandant du groupe d'aviation de chasse, à utiliser les compagnies d'aviation 7 (capitaine Weber) et 13 (capitaine Meyer) lors de l'atterrissage du Zeppelin. Ces deux compagnies d'aviation, en service à Lausanne, furent ensuite démobilisées le 16 septembre.

Il est 13 h 40 lorsque le dirigeable apparaît pour la première fois ; il se trouvait sur le Petit-Saconnex, volant très régulièrement et à environ 500 mètres. Il descendit ensuite puis survola la ville, évoluant notamment au-dessus de la rade et du palais de la Société des Nations. À 14 heures, il fit savoir qu'il reprenait la direction de Lausanne, mais qu'il reviendra pour l'heure fixée. Il alla jusqu'à décrire une courbe sur Vevey avant de revenir sur Cointrin où, selon les recommandations du speaker, chacun retient son enthousiasme, le plus grand silence ayant été réclamé.

Après avoir effectué un tour d'honneur, le Zeppelin s'arrêta au milieu du terrain, au-dessus d'une flèche blanche que les aérostiers avaient disposée. Les moteurs furent coupés et le Dr Eckener dirigea la manœuvre à l'aide des haut-parleurs. Répartis par groupes de vingt-cinq, les 200 aérostiers militaires saisirent les cordes sorties du flanc de l'immense aéronef, qui vint finalement se poser au sol. La manœuvre n'avait duré que 3 minutes 40 secondes !

Arrivé d'un pays étranger, le Zeppelin fut aussitôt soumis au contrôle des douaniers, qui montèrent à bord pour le visa des passeports et le contrôle des bagages, certains passagers « M. Curtius fils et M. et Mme Zeiss, notamment » devant séjourner à Genève.

Le Dr Eckener descendit ensuite de l'appareil et fut conduit vers l'enceinte des invités, où étaient présents les membres du Conseil d'État et du Conseil administratif. Il y reçut une superbe gerbe de fleurs offerte par les enfants du capitaine Weber, directeur de l'aérodrome.

Les discours de remerciement et de félicitations se succédèrent alors : celui de M. Duval, président du Club suisse d'aviation, du commandant Eckener, du colonel Mesmer, président de l'Aéro-Club suisse, de M. G. Motta, conseiller fédéral qui s'exprima en italien et enfin de M. Curtius père, ministre des Affaires étrangères du Reich, lequel fut d'ailleurs fort surpris de l'arrivée de son fils, qu'il ne savait pas être au nombre des passagers.

À 16 heures, les aérostiers lâchent les câbles et seuls les hommes retenant la nacelle maintiennent encore l'aéronef. Les réservoirs d'eau sont vidés puis les soldats lâchent l'aéronef qui s'élève. Après la remise en marche de ses cinq moteurs d'une puissance totale de 2 650 CV, le dirigeable quitta Genève et à 17 heures moins le quart, il réapparaissait sur Lausanne, se dirigeant vers le Nord.

⁴ le colonel **Philippe Bardet** est une figure active des années 1930, connu pour son rôle dans le développement des infrastructures aériennes.

La venue du Graf Zeppelin à Genève en septembre 1930 fut un événement exceptionnel qui marqua profondément les esprits. Bien plus qu'un simple exploit aéronautique, cette escale symbolisait le progrès technique, l'ouverture internationale et la fascination populaire pour l'aviation. Grâce à une organisation impressionnante et à une affluence considérable, l'atterrissage à Cointrin démontra l'importance du Zeppelin dans l'imaginaire collectif de l'époque, tout en mettant en valeur Genève comme carrefour international et aéronautique.



Zeppelin et Jet d'eau" dessin de M.-P. Chevalier (Collection de l'auteur).