

Zeitschrift: L'Hôtâ
Herausgeber: Association de sauvegarde du patrimoine rural jurassien
Band: 20 (1996)

Artikel: Un aspect peu connu de notre patrimoine, l'aéronautique dans le Jura
Autor: Nussbaumer, Jean-François
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1064385>

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: 14.04.2026

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

UN ASPECT PEU CONNU DE NOTRE PATRIMOINE, L'AÉRONAUTIQUE DANS LE JURA

Les précurseurs

C'est sur les hautes terres qu'il faut aller chercher les précurseurs, au couvent de Bellelay et au Peuchapatte, à la fin du XVIII^e siècle déjà.

A l'époque, on le sait, Bellelay est réputé pour son couvent et son collège qui accueille des élèves venus d'horizons parfois fort éloignés. On trouve dans le journal du père Grégoire Voirol, en date du 23 mai 1784, la mention d'une expérience qui consiste à faire monter dans les aires un «ballon muni d'un réchaud» en présence de Son Altesse le Prince-Evêque de Bâle J.-S. de Roggenbach et d'une grande foule. Cette démonstration semble avoir suscité une certaine méfiance auprès du noble prélat qui ne veut pas entendre parler d'une seconde tentative en soirée, suite à un violent orage accompagné de grêle qui éclate en fin d'après-midi (!). Notons au passage que les frères Montgolfier ont, moins d'une année avant, réalisé en public la première ascension d'un «globe aérostatique».

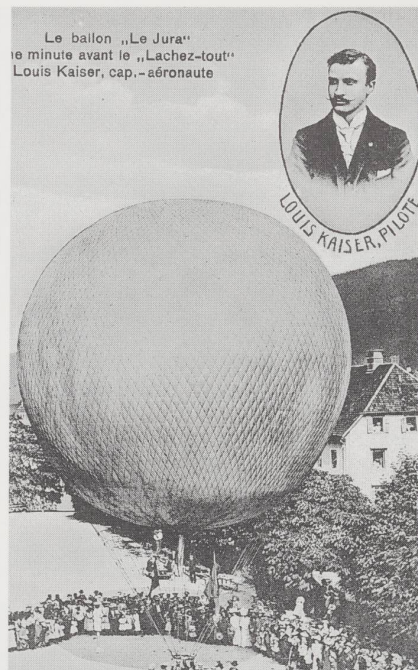
Un récit attesté par l'historien Daucourt fait état de la tentative curieuse, mais non datée précisément, d'un habitant du Peuchapatte qui, s'étant fabriqué une paire d'ailes, réussit à voler sur une certaine distance avant de s'écraser et d'être emporté à demi-mort. Combien sont-ils ces fous volants anonymes qui, dans un fond de grange ou de hangar, ont bricolé de ces «drôles de machines»? La plupart d'entre eux n'auront eu pour récompense que celle

d'avoir caressé un rêve. Ils n'auront le plus souvent connu qu'une éphémère célébrité par les sarcasmes d'un entourage de bien-pensants convaincus que la conquête de l'air n'avait aucun avenir...

Les pionniers

Alors qu'au début du XX^e siècle les Wright, Santos-Dumont et autres Blériot étonnent les foules par les exploits des premières machines volantes, deux Juras siens font la une en Suisse. En 1908 tout d'abord, c'est au Tavannois Henri Cobioni qu'il appartient de faire à Thoune une démonstration de vol sur un appareil rudimentaire construit à Moutier et qui lui vaut le titre de premier aviateur-construteur suisse. Le 5 mars 1913, c'est au tour du Neuvevillois Charles Favre d'être acclamé par les Bernois qui le voient atterrir aux abords de la capitale sur son monoplan Hanriot, douze minutes après avoir décollé des rives du lac de Biene.

Les avions ont à peine effectué leurs premiers sauts de puce que l'on explore déjà un autre principe de propulsion motorisée en l'air, celui de la voilure tournante appliquée de nos jours à l'hélicoptère. Frossard et Guinans, vraisemblablement au courant des recherches menées dans le même sens par les frères Bréguet en France, construisirent l'«Aviateur». L'engin se compose d'une vaste roue (rotor) extérieure de 15 mètres de diamètre et d'une autre, intérieure de 12 mètres, dont la rotation et l'incidence des aubes sont inver-



Dimanche 17 juillet 1906, ascension du ballon «Jura» piloté par l'aéronaute imérien Louis Kaiser. Parti de Saint-Imier à 16 h 20, l'aérostat a atterri près de Derendingen (SO), à 17 heures.

sées. Le tout repose sur un axe vertical et est actionné par quatre moteurs développant 30 CV. A l'occasion du premier essai mené à Porrentruy, l'étrange carrousel s'élève de quelques mètres et s'écrase au sol. Curieuse coïncidence tout de même, c'est à peu de distance d'ici, sur

le terrain de Courcelles-les-Montbéliard (département du Doubs) que l'ingénieur Oehmichen a conçu et fait homologuer le premier hélicoptère du monde capable de voler en circuit fermé le 4 mai 1924!

Le vol à voile

On ne saurait passer sous silence les réalisations de nos adeptes de vol à voile qui mettent à profit – comme aujourd'hui leurs successeurs vélideltistes ou parapentistes – les aires de décollage offertes par les vastes pâturages pentus et les cou-

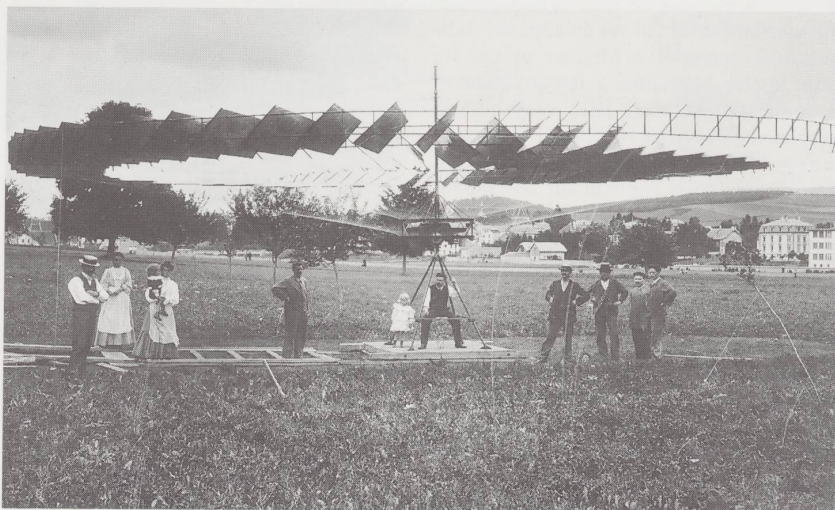
rants thermiques qui se développent, en été surtout, sur les versants de nos vallées. Il n'est alors évidemment pas encore question de faire tracter les planeurs par avions.

Dès 1924, Jean Marthaler de Moutier construit des planeurs qu'il baptise «Frédy» I et II à bord desquels il s'élance au-dessus de Courrendlin et Rebeuvelier.

A Delémont, entre 1937 et 1941, se fonde un groupe de vol à voile qui fait l'acquisition d'un planeur allemand de type «Zögling» propulsé à l'aide d'un gros élastique. Le «Zingo» des Delé-

montains finit sa carrière après qu'un élève-pilote lui ait fait accomplir un dernier bond avec atterrissage cheval de bois.

Le Bruntrutain Marcel Godinat s'illustre sur le plan national et international. En 1934 il accomplit le premier vol de nuit attesté en Suisse à bord d'un planeur, après avoir tenu l'air pendant plus de quatre heures. En 1942 il est champion suisse d'altitude, en 1949 de distance. Emigré aux Etats-Unis, il décroche encore plusieurs records, dont le «Nevada Soaring Record» établi à une altitude proche des 11 000 mètres. Décédé à Carson-City (USA) en 1987, âgé de 79 ans, il totalise alors plus de 2500 heures de vol.



En 1907, l'«Aviateur» de Guinans et Frossard a été sorti sur un rail devant la ferme de Beupré à Porrentruy. Frossard est assis sur le support vertical destiné à recevoir le moteur. A droite, ses collaborateurs.

Alfred Comte

Et comment évoquer cette première partie du XX^e siècle sans y associer la figure de proue de l'aéronautique suisse qu'est Alfred Comte (1895–1965)? Né à Delémont, il obtient son brevet en France où il est déjà remarqué pour ses extraordinaires talents et sa très grande maîtrise du pilotage. Après avoir travaillé chez Morane puis chez Gnome, il rentre au pays en 1914 et est recruté dans la première escadrille militaire dont il est le benjamin. En 1919, il fonde avec Walther Mitterholzer la plus ancienne des sociétés suisses de transport aérien «Ad Astra Aero AG» dont la fusion avec «Balair» en 1931 va donner naissance à



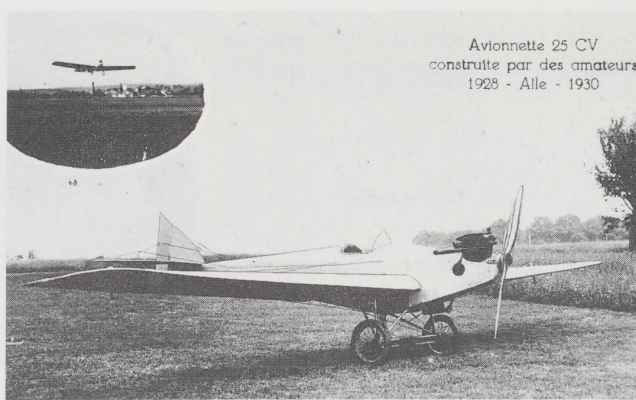
Henri Cobioni de Tavannes, en compagnie du journaliste Auguste Bippert, peu avant leur accident mortel au meeting de La Chaux-de-Fonds le 15 octobre 1912.



Martin Seidler de Courtedoux devant un «Morane-Saulnier» en 1919, photo avec dédicace de l'aviateur.



Le Neuvevillois Charles Favre à bord de son «Hanriot» en 1912. Pour gagner de la distance et de la puissance au décollage, l'avion est retenu jusqu'au moment où le pilote peut s'assurer que le moteur tourne à plein régime.



L'«Avionnette» construite en 1928 par le club d'Alle. Ce petit monoplace n'est encore équipé que d'un moteur de 25 CV. Il est équilibré au moyen de pommes de terre judicieusement placées dans les ailes!

«Swissair». Comte, parallèlement à ses activités de transporteur, crée à Oberrieden, dans le canton de Zurich, sa propre entreprise de construction aéronautique d'où sortiront la série des «AC» qu'il développe avec l'ingénieur Fierz, père du Pilatus Porter. Un exemplaire de ces avions, l'«AC 4 Gentleman» immatriculé HB-IKO vole encore.

Soixante-six ans après sa sortie d'atelier, il est le seul appareil en Europe voire au monde à pouvoir revendiquer une telle longévité! En 1935, la crise à raison de l'entreprise du constructeur jurassien qui doit fermer ses usines. Après avoir repris du service dans l'aviation militaire en 1939-1945, il fonctionne encore plusieurs années comme moniteur de vol, la formation des élèves-pilotes ayant toujours été pour lui une véritable passion.

Première société d'aviation

Après la Première Guerre mondiale, une société d'aviation voit le jour à Porrentruy et rachète quelques appareils des surplus liquidés par l'armée française qui démobilise. Une demi-douzaine de «Farman, Nieuport, Morane» ramenés de Paris par des pilotes inexpérimentés sont endommagés ou fracassés en route. Un violent orage fera le reste et emportera le hangar de toile avec les avions rescapés installés au Champ de courses, derrière le bois du Banné. L'activité aéronautique n'en est pas pour autant abandonnée et Martin Seidler de Courtedoux propose des vols



AVIATION

Vols avec passagers

Le sergent aviateur MARTIN SEIDLER, à Courtedoux est à la disposition des amateurs

Coût du voyage: 50.- fr.

S'inscrire à la *Pharmacie Milliet*, à *Porrentruy*, ou au *Café du Cheval Blanc*, à *Courtedoux*. 3768

Annonce parue dans «Le Jura» du 19 novembre 1919.



En 1946, cinq «Piper L4» rachetés en Italie des surplus américains sont alignés dans la plaine de Courtedoux, alors que les hangars de l'aérodrome ne sont pas encore construits.



Été 1966, l'École suisse de voltige aérienne prend ses quartiers à Porrentruy-Courtedoux.

à bord d'un appareil qu'il a basé dans un hangar, non loin de l'actuel aérodrome. Le journal «Le Jura» du 21 novembre 1920 fait savoir que quatre aérodromes sont reconnus en suisse pour y accomplir les formalités douanières: Dübendorf, Lausanne, Genève et Porrentruy (consortium Seidler).

Le Club d'Aviation d'Alle

Les années vingt ouvrent de nouveaux horizons. Avec la création des sociétés de transport aérien, la réalisation de vols tou-

jours plus longs et sans escales, il apparaît de plus en plus que l'avion est appelé à jouer un rôle déterminant dans la société moderne. Un groupe de jeunes gens d'Alle, emmenés par Abel Périat, crée un comité et décide de construire l'«Avionnette» qu'ils équipent d'un moteur de 25, puis de 40 CV. En 1932 sont adoptés les statuts du «Club d'Aviation d'Alle» qui fait bientôt l'acquisition d'un «Messerschmitt Be 246». Ce dernier, comme d'ailleurs l'Avionnette, seront bien vite surnommés les «cras d'Alle» (cras = corbeau, du surnom bien connu des gens de ce village).

L'aérodrome de Porrentruy-Courtedoux

Désormais la tradition aéronautique est solidement enracinée en Ajoie et les activités ne feront que se développer et se diversifier. C'est encore le dynamique et entreprenant Abel Périat qui, comme pour rattraper le temps perdu pendant la Deuxième Guerre mondiale, crée en 1946 l'aérodrome de Porrentruy-Courtedoux. En l'espace de quelques mois les hangars sont sortis de terre, «Aérosport S.A.» et la section locale de l'«Aéro-Club de Suisse» sont fondées. Le 50^e anniversaire du seul champ d'aviation jurassien permanent et des sociétés qui l'animent vient d'ailleurs d'être célébré. Les avions seront fournis par les surplus américains soldés en Italie. En février 1945, le «Field Liquidation Commissioner» autorise Aérosport à faire l'acquisition d'un lot de «Piper L4» basés à Naples. L'aventure, car c'en est une, qui consiste à remettre en état de vol et ramener en Suisse quelque septante petits avions, mériterait à elle seule plusieurs pages et d'innombrables talents de conteur pour la restituer! Le responsable de l'école de pilotage, Maurice Fleury, peut commencer l'instruction à bord de ces appareils, devenus les avions d'apprentissage par excellence. Abel Périat et son équipe auront donc joué un rôle décisif sur le plan suisse en ce qui concerne la reprise et le développement de l'aviation de club dans l'immédiat après-guerre.

Extension et diversification des activités

Après les avions, l'aérodrome de Porrentruy-Courtedoux accueille les planeurs en 1959, puis les aérostats en 1962. Cette même année le «Groupe de vol à moteur de Porrentruy» reprend l'exploitation du parc d'avions et de l'atelier mécanique. En 1966 enfin, Albert Ruesch, champion international de voltige aérienne, choisit le ciel ajoulot pour y tracer les premiers loopings de la seule école suisse d'acrobatie reconnue par l'Office fédéral de l'air. A la fin des années 1940, deux autres aérodromes ont encore été créés en terre jurassienne.

Il s'agit de celui de Courtelary qui maintient fidèlement la tradition du vol à voile dans une vallée aux courants particulièrement favorables, ainsi que de celui de la Communance à Delémont, actif jusqu'en 1967 seulement. Il a été remplacé par celui de Courroux qui est réservé à un usage strictement privé et est exploité par Bernard Schaller depuis 1968.

Les aérostats

L'aérostation fait parler d'elle tout d'abord à Saint-Imier avec Louis Kaiser, capitaine-aéronaute des ballons à gaz «Uranus» et «Le Jura». Le quotidien «Le Pays» signale en 1905 l'atterrissage de l'aéronaute imérien à Courfaivre. Plus d'un demi-siècle après, il appartiendra à Jean-Paul Kuenzi de créer à Porrentruy la

«Société des aérostats» autour du ballon «Ajoie». Le président-fondateur de cette société décroche le titre de champion du monde de ballon libre en 1976, 1982 et 1986. A plusieurs reprises aussi, les championnats suisses de montgolfières déploient les fastes de leurs enveloppes multicolores dans le ciel ajoulot.

Les grands meetings aériens

On ne saurait faire un tour, même succinct, de l'activité aéronautique de notre région sans évoquer quelques-uns des grands meetings aériens qui ont jalonné la première moitié de ce siècle, attirant à chaque fois des foules considérables.

Aérodrome de Porrentruy



Toujours à disposition pour vols
de passagers, vols coqueluches

Ecolage sur avion biplace et quadriplace

Sur demande vols dans les Alpes

Cantine ouverte en permanence

Les premiers se déroulent en 1912 déjà, à Porrentruy, Delémont et La Chaux-de-Fonds. On y applaudit les pionniers, gloires de l'époque: Grandjean, Taddeoli, Cobioni. Ce dernier trouve la mort à La Chaux-de-Fonds, accompagné en vol par un journaliste de la «Feuille d'Avis de Neuchâtel».

Plus tard, les grandes fêtes aériennes de la plaine de Porrentruy-Courtedoux offrent des spectacles de voltige et de cascade aérienne les plus étonnants devant des milliers de personnes accourues de toute la Suisse et de France voisine. En 1929, c'est le célèbre trio français des acrobates Delmotte-Lemoigne-Millo qui triomphe, alors qu'en 1934 on admire les nouveautés, notamment le premier avion à train rentrant «Lockheed-Orion». En 1947, au meeting d'inauguration de l'aérodrome, on assiste à un passage à basse altitude du «Vampire» et à la démonstration de l'hélicoptère américain «Sikorsky». Le cascadeur-acteur Roland Toutain offre le bouquet final en se livrant à un numéro d'acrobate suspendu sous un «Fiesler-Storch» qui évolue lentement à quelques mètres au-dessus des spectateurs. Sécurité étant, et heureusement, devenue depuis le maître-mot de toute activité aérienne, jamais plus on ne reverra pareilles extravagances!

Le vol libre

Ce tour d'horizon ne saurait s'achever sans parler des derniers venus dans notre ciel: les vélideltistes et les parapentistes.



A Porrentruy, les 6 et 7 juillet 1996 «L'AC 4 Gentleman» HB-IKO d'Alfred Comte était présentée à l'Aéro-Meeting du 50e anniversaire de la section Jura de l'AéCS.

Au tout début des années 1970, ils ont ramené des Etats-Unis ces appareils volants mis au point par la NASA et appelés deltas. Une année seulement après les premiers essais dans les Alpes, les vélideltistes s'élancent des sommets jurassiens et se mettent également à produire des ailes plus performantes et plus sûres. En 1974, le «Delta-Club Jura» voit le jour, bientôt assorti d'une école, véritable pépinière de champions qui s'illustrent au

niveau national et mondial. Si le Prévôtis Vincent Rebetez devient champion suisse en 1989, c'est à Isabelle Piaget du Fuet qu'il appartient de porter haut et loin les couleurs de son club. En 1993 et 1994, elle décroche le titre de championne du monde par équipes au Japon et aux Etats-Unis, ainsi qu'un titre national en individuel féminin.

Dès 1985 déjà, sur les pentes de Chaseral, les parapentistes disputent les



Sur le terrain privé de Courroux-Bellevie, Bernard Schaller, Georges Hennet et Pierre Lachat (de gauche à droite) chargent le courrier à bord d'un Piper L4 durant la journée de l'aérophilatélie du 30 avril 1983.



Enveloppe émise à cette occasion en commémoration du Delémontain Alfred Comte.

«pompes» (courants thermiques) aux adeptes du deltaplane. En 1991, tout ce monde se retrouve au sein d'une même association, le «Club de Vol Libre Jura».

L'homme volant du Peuchapatte a de quoi être fier, ses successeurs auront aussi été des précurseurs puisqu'ils se sont constitués en association avant même que la «Fédération Suisse de Vol Libre» ne voie le jour.

Conclusion

Notre région est riche d'une longue tradition aéronautique qui s'affirme d'une génération à l'autre. Les lignes ci-dessus

ne sont qu'un aperçu de tout ce qui s'est entrepris et réalisé. Combien d'ailes brisées, d'événements tragiques ou cocasses mériteraient un récit plus complet? L'intérêt et la passion que les Jurassiens ont déployés pour la conquête de l'air, le rôle de pionniers qu'ils ont souvent joué, c'est là une des facettes les plus attachantes de leur caractère, une des pages les plus captivantes de leur histoire.

Jean-François Nussbaumer

Sources, renseignements et documentation iconographique :

- Archives de l'ancien Evêché de Bâle, Porrentruy.
- Bibliothèque cantonale jurassienne, Porrentruy.
- Musée de l'Hôtel-Dieu, Porrentruy.
- Musée de La Neuveville.
- Mensuel «Aéro-Revue», Lucerne.
- Journaux «Le Démocrate», «Le Pays», «Le Quotidien Jurassien».
- Archives de la section Jura-Nord de l'Aéro-Club de Suisse, Porrentruy.
- M^{me} Marie-Paule Gigon.
- MM. Charles Ballif, Ernest Borruat, Etienne Chavanne, Jacques Hirt, Pierre Lachat, Philippe Maeder, Bernard Schaller, Frédy Wormi. J.-F. N./Porrentruy, le 23 février 1996.