

Edmond Audemars, aviateur (1882-1970)

Introduction

Edmond Audemars fut l'un des plus fameux pionniers de l'aviation européenne. Pour preuve les deux grands raids Paris-Berlin et Berlin-Paris qu'il fut le premier à accomplir. Il était originaire du Crêt-Meylan qu'il quitta à l'adolescence. On peut donc affirmer que c'était un Combiér et que ses exploits, ceux-ci et bien d'autres, méritent au moins une brochure à défaut d'un livre qui ne viendra peut-être jamais.

Edmond Audemars, grand ami de Roland Garros dont le nom servira à baptiser le célèbre stade de tennis dont tout le monde parle.

Edmond Audemars, avant de devenir aviateur, cycliste fameux dont on découvrira le parcours plus bas.

Il est évident que bien d'autres exploits seraient probablement à mettre à l'actif de ce personnage hors norme. Il faudrait pour cela consulter les journaux de l'époque, de même que les grands ouvrages consacrés aux débuts de l'aviation européenne ou même mondiale. D'autres que nous s'attelleront un jour à cette tâche.

Beaucoup de nos textes proviennent de la FAVJ des années 1912 et 1913. Pour mieux cerner le personnage nous avons « pompé » à d'autres sources, en espérant que les auteurs, s'ils venaient à découvrir cette brochure ne nous en voudront pas trop d'avoir usé librement de leur prose. Mieux vaut, à notre avis, promouvoir celle-ci que de la laisser sombrer au fond des tiroirs. Et puis quel public pour cette petite brochure, une de plus, et pourtant Dieu sait si le sujet est passionnant et digne d'intérêt.

Edmond Audemars méritait vraiment que l'on s'intéresse à lui et qu'on lui manifeste de l'attachement et du respect. Sa présence dans notre collection « Jadis » n'est donc pas étrange ni inopportune. Il était même temps, dirons-nous, que l'on s'occupe un peu de lui.

RR

Table des matières:

Paris-Berlin par les airs, article de la FAVJ du 12 septembre 1912
Paris-Berlin par les airs, transcription de l'article précité
L'aviateur Audemars I
L'aviateur Audemars II
De Bâle à Genève
L'aviateur Audemars III
Audemars Edmond
Pionnair GE -Roland Garros et Edmond Audemars
Edmond Audemars par Louis-Samuel Golay
ACV, dossier ATS sur E. Audemars
Audemars, pilote suisse, vole de Paris à Berlin
Audemars bat le record du monde de l'altitude

Paris-Berlin par les airs

*Edmond Audemars raconte son voyage
aux lecteurs de la « Vie au Grand Air »*

J'admire ceux de mes camarades qui se voient au but avant d'être partis. Pour ma part, j'ai payé tellement cher mon tribut à mademoiselle la panne, que je n'ose plus jurer de rien avant la fin de mon épreuve. Mon état d'esprit se traduit par une phrase : « Feraï-je dix kilomètres ou mille ? »

L'idée de me rendre de Paris à Berlin par la voie des airs avait germé dans mon cerveau au cours de mon dernier voyage en Amérique du Sud, à la fin de l'année dernière, en même temps que nous élaborions, mes amis Garros, Barbier et moi, le projet d'autres petits voyages, tels que Paris-Châteaudun, Paris-Genève, etc. Ma déception fut grande, lorsque j'appris que Brindejone des Moulinais voguait vers Berlin à l'allure folle de son Morane, tiré par un moteur de 80 HP ! Je serais injuste de dire que son accident, dû au mauvais temps, m'a rempli de joie, car je sais apprécier l'effort d'un concurrent ; mais je dois avouer que sa tentative m'a mis la puce à l'oreille et que je me suis rendu compte que je n'avais plus de temps à perdre, si je voulais être le premier à arriver en aéroplane dans la capitale allemande, où je compte de nombreux amis, y ayant habité de longues années, occupé dans les affaires de moteurs... pour changer. Brindejone des Moulinais ne m'en voudra pas de lui avoir brûlé la politesse ; c'est un petit exemple des milles difficultés de la vie, auxquelles nous sommes tous soumis, et une confirmation qu'il existe une grande balance dans laquelle se pèsent les parts de chances. Le bon poids m'a favorisé cette fois. La prochaine fois, ce sera son tour, ce que je lui souhaite de tout cœur, comme il le mérite par son courage et ses grandes qualités qui, chez lui, n'ont pas attendu le nombre des années.

Je m'inscrivis donc pour la coupe Pommery et fixai mon départ au dimanche matin, 18 août. La veille, ce fut la chasse à un commissaire et à un chronométrateur que je rencontrai finalement dans l'aimable personne de M. Marcel Violette, rédacteur en chef de *la Vie au Grand Air* et du non moins aimable Richard, un vieil habitué de ces corvées matinales. Ils ne refusèrent pas de se lever à trois heures du matin pour contrôler mon départ. Mon intention était de parcourir la distance Paris-Berlin dans une journée et je munis à cet effet mon appareil Blériot d'un réservoir d'essence supplémentaire de 90 litres, placé juste derrière mon siège, dans le fuselage, ce qui me faisait une quantité de 120 litres, avec de l'huile en proportion.

A 5 heures, j'arrivai à Issy-les-Moulineaux et commençai une vérification soignée de ma machine. Je fixai sur mon porte-carte la moitié de mon parcours... sur papier et lorsque je roulai cette carte interminable, je me demandai en moi-même s'il était vraiment possible de vaincre toutes les difficultés que j'y voyais soulignées avec soin par mon dévoué ami Garros, qui avait mis la dernière main à me tracer mon chemin. Ce fut une seconde de défaillance morale, sur laquelle j'eus le dessus en un cinquième de seconde.

Le temps était passable, le vent me poussant légèrement du Sud à l'Est. A 5 h. 35, mon mécanicien tourna mon hélice et le moteur se mit à ronfler. Un dernier salut à mes amis présents, j'encaissai mille souhaits et encouragements; j'entendis Garros dire: « Pauvre copain, on ne le reverra peut-être pas. » Manière de souhaiter bonne chance à l'américaine. Et, d'un geste plutôt mou, j'indiquai le « lâchez tout ! » En quelques mètres, je fus en l'air et, après un tour du terrain, je filai sur la Seine, traversant Paris dans toute sa longueur. Après Vincennes, je trouvai la Marne qui me conduisit presque jusqu'à Reims. Je glissai dans les nues comme dans un fauteuil, à peine incommodé par l'air un peu vif. Mais, à Meaux, m'arriva dans le visage un vent glacial en même temps que commença une danse infernale, mon appareil faisant des plongeons de 50 et 100 mètres, tantôt couché sur une aile, tantôt plongeant du nez.

C'est un sport auquel je suis assez habitué et qui ne me procure plus grande émotion. Toutefois je n'avais pas l'habitude de lutter avec un appareil aussi chargé et je puis employer l'expression courante que j'en avais plein les bras. Cette plaisanterie dura un quart d'heure environ, car, ayant pris de la hauteur pour me sortir de cette mauvaise zone, je trouvai un vent plus régulier à 600 mètres. C'est ainsi que j'arrivais à Reims, à 7 h. 05, à l'aérodrome Hanriot, où je fus reçu les bras ouverts. M. Hauriot s'occupa de me faire remplir mes réservoirs et je pris avec ce dernier, MM. Sandichard, Frey et d'autres personnes de la maison un verre de champagne, qui attend du reste chaque visiteur aérien chez le sympathique constructeur de Reims. Après un arrêt de 35 minutes, je m'élevais de nouveau à 300 mètres, suivant facilement la route qui mène à Mézières, route que je fis l'an dernier en auto comme convoyeur de Garros dans le Circuit Européen. Afin d'abrégier le détour par Liège et Aix-la-Chapelle, où j'aurais eu comme point de repère la ligne de chemin de fer, j'avais pris la décision, au départ, d'aller de Mézières à Bonn, sur le Rhin, en me dirigeant à la boussole, en survolant les Ardennes. Jusque-là j'avais eu un bon petit vent, ne me laissant pas un moment de répit, mais, aussitôt arrivé sur les forêts et crevasses des Ardennes, ce fut la tourmente, comme je n'en ai pas vu souvent. Aucun endroit pour atterrir en cas de panne, des nuages que je suis obligé de traverser et dans lesquels je me fais inonder; avec ça je suis obligé de suivre les déviations de ma boussole, de surveiller mon altitude au baromètre, surveiller mon graissage, écouter mon moteur, pomper de la pression pour faire passer l'essence d'un réservoir dans l'autre et me défendre contre les cabrioles que fait mon Blériot. C'est à ces moments que l'on doit avoir recours à toute son énergie, pour lutter contre une dépression morale que chaque humain ressentirait et qui est toute naturelle, lorsque l'on songe à l'isolement absolu où l'on se trouve entre ciel et terre, frolant un danger, qu'il ne faut pas trop se cacher pour conserver la sécurité et la prudence.

Il y avait une heure et demie que j'avais quitté Reims, lorsque je m'aperçus que mon réservoir de secours était vide! J'avais encore heureusement quinze litres de carburant dans mon réservoir d'avant, ce qui me permettait de chercher un endroit propice pour descendre.

Après dix minutes, je vis au loin un village sur lequel je me dirigeai, vous le pensez bien. Après avoir inspecté les très petits terrains qui s'offraient à moi, je descendis dans une terre labourée en montée et, avec le vent debout, je me posai sur place. Pour en repartir, je dus faire conduire mon appareil dans un autre champ de luzerne, un peu plus grand, mais juste tout de même comme espace. Evidemment j'avais une fuite. Il me fallut réparer, mais le plus compliqué était de trouver de la benzine, car il fallait aller à dix kilomètres de là pour en découvrir. Courtoisement, le propriétaire d'un château environnant accourut, avec son automobile et me fit gagner beaucoup de temps. Tout de même, cette panne me fit perdre trois heures et à partir de ce moment, je vis l'impossibilité de gagner Berlin dans la journée. Il me restait quelque espoir de m'attribuer la coupe Poméry, pour un temps limité, il est vrai, car je suis convaincu que le gagnant de ce semestre aura couvert beaucoup plus de 700 kilomètres.

Malgré tout, je pris la décision de continuer mon raid et tâcher d'arriver à Berlin le lendemain. Une fois ravitaillé, je repris mon essor, toujours dans les mêmes conditions atmosphériques. Après trois quarts d'heure, j'arrivais à Bonn et filait le long du Rhin, en passant sur Cologne, Dusseldorf, à grande allure, poussé alors par plein vent arrière. Ma carte me menait jusqu'à Essen. C'est à l'aérodrome de Gelsenkirchen que je devais refaire mon plein. Je crus pouvoir y arriver, car la distance entre ces deux villes n'est que d'une trentaine de kilomètres. Malheureusement, la pluie et le brouillard me firent perdre tout à fait la direction approximative que j'avais de Gelsenkirchen, et après vingt minutes de tâtonnement, je me décidai à descendre dans un petit champ au milieu d'une ville qui n'était autre que Bochum. J'avais donc été trop au sud, et je devais repartir; ce que je ne pus faire qu'après quarante minutes, vu l'impossibilité de faire écarter une foule considérable qui, malgré le mauvais temps, avait envahi le terrain. Deux gendarmes me demandèrent très poliment mes papiers d'identité et me posèrent quelques questions de rigueur, sans toutefois m'inquiéter un instant.

Ce n'est qu'après une demi-heure de recherches, par la pluie, que j'arrivai à l'aérodrome de Wanne-Gelsenkirchen, où j'atterris dans des remous formidables.

Malgré mon vif désir de repartir pour aller

coucher à Hanovre, je dus y renoncer, toutes les écluses du ciel étant ouvertes. Je garai mon Blériot dans un vaste hangar, mis gentiment à ma disposition par l'aviateur allemand Lübbo.

Je me rendis en ville pour me reposer, après avoir pris mes dispositions pour repartir le lendemain à 5 heures. La pluie continua toute la nuit et, au lever du jour, lorsque je me rendis au champ d'aviation, un brouillard épais recouvrait toute la contrée. N'étant plus pressé, à une heure près, je jugeai prudent de retarder mon départ; et ce ne fut qu'à 7 h. 30 que je m'envolai quoique le temps ne se fut pas amélioré. Comme il était impossible de voir la terre, c'est à la boussole que je me dirigeai pendant une heure, jusqu'à ce qu'une éclaircie me fit reconnaître la ville de Bielefeld. Toujours par un vent de côté, j'arrivai à Hanovre où je fis escale pendant plus de trois heures, ayant rendu visite à de vieux amis en ville. Il était une heure de l'après-midi lorsque je quittai Pferdethurm, avec l'intention de faire les 300 kilomètres qui séparent Hanovre de Berlin d'une seule traite. Les remous de chaleur et le vent ne m'épargnèrent pas et à Meisste, pris par une défaillance terrible et une envie de dormir épouvantable, je ne pus résister à la vue d'un superbe champ qui ne demandait qu'à me recevoir. Comme dans les autres villes, en cinq minutes, des milliers de personnes entouraient mon appareil, pendant qu'un pasteur « charitable » m'emménait chez lui me réconforter. Une heure plus tard, je volais de nouveau dans la direction de la capitale allemande, passant au-dessus d'une multitude de petites villes et villages où je distinguai très bien les attroupements du public, car mon passage était annoncé déjà depuis le matin.

J'arrivai à Dœberitz où je reconnus tout de suite le champ d'aviation militaire. Je n'avais plus à ce moment que quinze litres d'essence, ce qui était bien juste pour arriver à Johannisthal, distant de 45 kilomètres. Passer sur Berlin et les faubourgs avec la crainte de voir son moteur s'arrêter n'est pas une sensation très agréable et comme la prudence domine toutes autres impulsions chez moi, j'atterris. La réception cordiale qui me fut faite par les officiers allemands n'est qu'une confirmation de ce que je savais: en matière de sport, le chauvinisme n'existe pas chez nos voisins et devant une performance quelconque, que l'intéressé soit,

Français, Suisse ou Chinois, il est applaudi comme il le mérite.

D'ailleurs, ces Messieurs m'ont bien chargé de dire à mes camarades qu'ils peuvent passer chez eux, et qu'ils seront reçus avec la même cordialité.

Le temps s'était calmé et c'est par un vol agréable que je finis mon voyage, contemplant tout à mon aise les environs et la cité de Berlin, panorama ravissant, je vous prie de m'en croire.

L'atterrissage à Johannisthal se passa à merveille, devant une foule enthousiaste, qui ne me ménagea pas ses bravos. Ce fut un moment délicieux pour moi, qui me réconforta bien vite de mes peines et déboires de la route.

Il serait trop long de parler des réceptions dont je fus l'objet, mais je puis dire, en deux mots, que l'accueil qui m'a été réservé à Berlin, a été très sincère et cordial au possible. Aussi, j'en garde un souvenir impérissable.

J'ai manqué la Coupe Pommery, je n'ai pas atteint mon but de faire les mille kilomètres dans la journée, mais je suis tout de même satisfait ! Peut-être recommencerai-je ?

Edmond AUDEMARS.

PARIS-BERLIN PAR LES AIRS¹

Edmond Audemars raconte son voyage aux lecteurs de la « Vie au Grand Air ».

J'admire ceux de mes camarades qui se voient au but avant d'être partis. Pour ma part, j'ai payé tellement cher mon tribut à mademoiselle la panne, que je n'ose plus jurer de rien avant la fin de mon épreuve. Mon état d'esprit se traduit par une phrase : « Feraï-je dix kilomètres ou mille ? »

L'idée de me rendre de Paris à Berlin par la voie des airs avait germé dans mon cerveau au cours de mon dernier voyage en Amérique du Sud, à la fin de l'année dernière, en même temps que nous élaborions, mes amis Garros, Barbier et moi, le projet d'autres petits voyages tels que Paris-Châteaudun, Paris-Genève, etc. Ma déception fut grande, lorsque j'appris que Brindejonc des Moulinais voguait vers Berlin à l'allure folle de son Morane, tiré par un moteur de 80 HP ! Je serais injuste de dire que son accident, dû au mauvais temps, m'a rempli de joie, car je sais apprécier l'effort d'un concurrent ; mais je dois avouer que sa tentative m'a mis la puce à l'oreille et que je me suis rendu compte que je n'avais plus de temps à perdre si je voulais être le premier à arriver en aéroplane dans la capitale allemande où je compte de nombreux amis, y ayant habité de

¹ Feuille d'Avis de la Vallée du 12 septembre 1912

longues années, occupé dans les affaires de moteurs... pour changer. Brindejonc des Moulinais ne m'en voudra pas de lui avoir brûlé la politesse ; c'est un petit exemple des mille difficultés de la vie, auxquelles nous sommes tous soumis, et une confirmation qu'il existe une grande balance dans laquelle se pèsent les parts de chances. Le bon poids m'a favorisé cette fois. La prochaine fois, ce sera son tour, ce que je lui souhaite de tout cœur, comme il le mérite par son courage et ses grandes qualités qui, chez lui, n'ont pas attendu le nombre des années.

Je m'inscrivis donc pour la coupe Pommery et fixai mon départ au dimanche matin, 18 août. La veille, ce fut la chasse à un commissaire et à un chronométrateur que je rencontrai finalement dans l'aimable personne de M. Marcel Violette, rédacteur en chef de *la Vie au Grand Air* et du non moins aimable Richard, un vieil habitué de ces corvées matinales. Ils ne refusèrent pas de se lever à trois heures du matin pour contrôler mon départ. Mon intention était de parcourir la distance Paris-Berlin dans une journée et je munis à cet effet mon appareil Blériot d'un réservoir d'essence supplémentaire de 90 litres, placé juste derrière mon siège, dans le fuselage, ce qui me faisait une quantité de 120 livres, avec de l'huile en proportion.

A 5 heures, j'arrivai à Issy-les-Moulineaux et commençai une vérification soignée de ma machine. Je fixai sur mon porte-carte la moitié de mon parcours... sur papier et lorsque je roulai cette carte interminable, je me demandai en moi-même s'il était vraiment possible de vaincre toutes les difficultés que j'y voyais soulignées avec soin par mon dévoué ami Garros, qui avait mis la dernière main à me tracer mon chemin. Ce fut une seconde de défaillance morale sur laquelle j'eus le dessus en un cinquième de seconde.

Le temps était passable, le vent me poussant légèrement du sud à est. A 5 h. 35 mon mécanicien tourna mon hélice et le moteur se mit à ronfler. Un dernier salut à mes amis présents, j'encaissai mille souhaits et encouragements ; j'entendis Garros dire : « Pauvre copain, on ne le reverra peut-être pas. » Manière de souhaiter bonne chance à l'américaine. Et, d'un geste plutôt mou, j'indiquai le « lâchez tout ! » En quelques mètres, je fus en l'air et, après un tour du terrain, je filai sur la Seine, traversant Paris dans toute sa longueur. Après Vincennes, je trouvai la Marne qui me conduisit presque jusqu'à Reims. Je glissai dans les nues comme dans un fauteuil, à peine incommodé par l'air un peu vif. Mais, à Meaux, m'arriva dans le visage un vent glacial en même temps que commença une danse infernale, mon appareil faisant des plonges de 50 à 100 mètres, tantôt couché sur une aile, tantôt piquant du nez.

C'est un sport auquel je suis assez habitué et qui ne me procure plus grande émotion. Toutefois je n'avais pas l'habitude de lutter avec un appareil aussi chargé et je puis employer l'expression courante que j'en avais plein les bras. Cette plaisanterie dura un quart d'heure environ, car, ayant pris de la hauteur pour me sortir de cette mauvaise zone, je trouvai un vent plus régulier à 600 mètres. C'est ainsi que j'arrivais à Reims à 7 h. 05, à l'aérodrome Hanriot où je fus reçu les bras ouverts. M. Hanriot s'occupa de me faire remplir mes

réservoirs et je pris avec ce dernier, MM. Sandichard, Frey et d'autres personnes de la maison, un verre de champagne qui attend du reste chaque visiteur aérien chez le sympathique constructeur de Reims. Après un arrêt de 35 minutes, je m'élevais de nouveau à 300 mètres, suivant facilement la route qui mène à Mézières, route que je fis l'an dernier en auto comme convoyeur de Garros dans le Circuit Européen. Afin d'abrégier le détour par Liège et Aix-la-Chapelle, où j'aurais eu comme point de repère la ligne de chemin de fer, j'avais pris la décision, au départ, d'aller de Mézières à Bonn, sur le Rhin, en me dirigeant à la boussole, en survolant les Ardennes. Jusque-là j'avais eu un bon petit vent, ne me laissant pas un moment de répit, mais, aussitôt arrivé sur les forêts et crevasses des Ardennes, ce fut la tourmente, comme je n'en ai pas vu souvent. Aucun endroit pour atterrir en cas de panne, des nuages que je suis obligé de traverser et dans lesquels je me fais inonder ; avec ça je suis obligé de suivre les déviations de ma boussole, de surveiller mon altitude au baromètre, surveiller mon graissage, écouter mon moteur, pomper de la pression pour faire passer l'essence d'un réservoir dans l'autre et me défendre contre les cabrioles que fait mon Blériot. C'est à ces moments que l'on doit avoir recours à toute son énergie, pour lutter contre une dépression morale que chaque humain ressentirait et qui est toute naturelle, lorsque l'on songe à l'isolement absolu où l'on se trouve entre ciel et terre, frôlant un danger qu'il ne faut pas trop se cacher pour conserver la sécurité et la prudence.

Il y avait une heure et demie que j'avais quitté Reims, lorsque je m'aperçus que mon réservoir de secours était vide ! J'avais heureusement quinze litres de carburant dans mon réservoir d'avant, ce qui me permettait de chercher un endroit propice pour descendre. Après dix minutes, je vis au loin un village sur lequel je me dirigeai, vous le pensez bien. Après avoir inspecté les très petits terrains qui s'offraient à moi, je descendis dans une terre labourée en montée et, avec le vent debout, je me posai sur place. Pour en repartir, je dus faire conduire mon appareil dans un autre champ de luzerne, un peu plus grand, mais juste tout de même comme espace. Evidemment j'avais une fuite. Il me fallut réparer, mais le plus compliqué était de trouver de la benzine, car il fallait aller à dix kilomètres de là pour en découvrir. Courtoisement, le propriétaire d'un château environnant accourut avec son automobile et me fit gagner beaucoup de temps. Tout de même cette panne me fit perdre trois heures et à partir de ce moment, je vis l'impossibilité de gagner Berlin dans la journée. Il me restait quelque espoir de m'attribuer la coupe Pommery, pour un temps limité, il est vrai, car je suis convaincu que le gagnant de ce semestre aura couvert beaucoup plus de 700 kilomètres.

Malgré tout, je pris la décision de continuer mon raid et tâcher d'arriver à Berlin le lendemain. Une fois ravitaillé, je repris mon essor, toujours dans les mêmes conditions atmosphériques. Après trois quarts d'heure, j'arrivais à Bonn et filait le long du Rhin, en passant sur Cologne, Düsseldorf, à grande allure, poussé alors par plein vent arrière. Ma carte me menait jusqu'à Essen. C'est à

l'aérodrome de Gelsenkirchen que je devais refaire mon plein. Je crus pouvoir y arriver, car la distance entre ces deux villes n'est que d'une trentaine de kilomètres. Malheureusement, la pluie et le brouillard me firent perdre tout à fait la direction approximative que j'avais de Gelsenkirchen, et après vingt minutes de tâtonnement, je me décidai à descendre dans un petit champ au milieu d'une ville qui n'était autre que Bochum. J'avais donc été trop au sud, et je devais repartir ; ce que je ne pus faire qu'après quarante minutes, vu l'impossibilité de faire écarter une foule considérable qui, malgré le mauvais temps, avait envahi le terrain. Deux gendarmes me demandèrent très poliment mes papiers d'identité et me posèrent quelques questions de rigueur, sans toutefois m'inquiéter un instant.

Ce n'est qu'après une demi-heure de recherches, par la pluie, que j'arrivai à l'aérodrome de Wanne-Gelsenkirchen où j'atterris dans des remous formidables.

Malgré mon vif désir de repartir pour aller coucher à Hanovre, je dus y renoncer, toutes les écluses du ciel étant ouvertes. Je garai mon Blériot dans un vaste hangar, mis gentiment à ma disposition par l'aviateur allemand Lübbecke.

Je me rendis en ville pour me reposer, après avoir pris mes dispositions pour repartir le lendemain à 5 heures. La pluie continua toute la nuit et, au lever du jour, lorsque je me rendis au champ d'aviation, un brouillard épais recouvrait toute la contrée. N'étant plus pressé, à une heure près, je jugeai prudent de retarder mon départ ; ce ne fut qu'à 7 h. 30 que je m'envolai, quoique le temps ne se fut pas amélioré. Comme il était impossible de voir la terre, c'est à la boussole que je me dirigeai pendant une heure, jusqu'à ce qu'une éclaircie me fit reconnaître la ville de Bielefeld. Toujours par un vent de côté, j'arrivai à Hanovre où je fis escale pendant plus de trois heures, ayant rendu visite à de vieux amis en ville. Il était une heure de l'après-midi lorsque je quittai Pferdethurm, avec l'intention de faire les 300 kilomètres qui séparent Hanovre de Berlin d'une seule traite. Les remous de chaleur et le vent ne m'épargnèrent pas et à Meisste, pris par une défaillance terrible et une envie de dormir épouvantable, je ne pus résister à la vue d'un superbe champ qui ne demandait qu'à me recevoir. Comme dans les autres villes, en cinq minutes, des milliers de personnes entouraient mon appareil, pendant qu'un pasteur « charitable » m'emmenait chez lui me réconforter. Une heure plus tard, je volais de nouveau dans la direction de la capitale allemande, passant au-dessus d'une multitude de petites villes et villages où je distinguai très bien les attroupements du public, car mon passage était annoncé déjà depuis le matin.

J'arrivai à Doeberitz où je reconnus tout de suite le champ d'aviation militaire. Je n'avais plus à ce moment que quinze litres d'essence, ce qui était bien juste pour arriver à Johannisthal, distant de 45 kilomètres. Passer sur Berlin et ses faubourgs avec la crainte de voir son moteur s'arrêter n'est pas une sensation très agréable et comme la prudence domine toutes autres impulsions chez moi, j'atterris. La réception cordiale qui me fut faite par les officiers allemands n'est qu'une confirmation de ce que je savais : en matière de sport, le

chauvinisme n'existe pas chez nos voisins et devant une performance quelconque, que l'intéressé soit français, suisse ou chinois, il est applaudi comme il le mérite.

D'ailleurs ces Messieurs m'ont bien chargé de dire à mes camarades qu'ils peuvent passer chez eux, et qu'ils seront reçus avec la même cordialité.

Le temps s'était calmé et c'est par un vol agréable que je finis mon voyage, contemplant tout à mon aise les environs et la cité de Berlin, panorama ravissant, je vous prie de m'en croire.

L'atterrissage à Johannisthal se passa à merveille, devant une foule enthousiaste, qui ne me ménagea pas ses bravos. Ce fut un moment délicieux pour moi, qui me réconforta bien vite de mes peines et déboires de la route.

Il serait trop long de parler des réceptions dont je fus l'objet, mais je puis dire, en deux mots, que l'accueil qui m'a été réservé à Berlin, a été très sincère et cordial au possible. Aussi, j'en garde un souvenir impérissable.

J'ai manqué la Coupe Pommery, je n'ai pas atteint mon but de faire le mille kilomètres dans la journée, mais je suis tout de même satisfait. Peut-être recommencerai-je ? Edmond Audemars

COMPLEMENTS

L'aviateur Audemars²

Depuis le raid Paris-Berlin en aéroplane, Français et Genevois se réclament de lui, mais il n'en reste pas moins Vaudois, et Combier par dessus le marché.

Voici à ce propos ce que nous dit le *Nouvelliste Vaudois* :

« Le premier Audemars dont il est fait mention à la Vallée de Joux est André Audemars³ qui, en 1660 – vingt-cinq ans avant la Révocation de l'Edit de Nantes – acheta, « Derrière les Grandes Roches », une grange, et rebâtit la maison en ruines dites « Chez la Zanne ». Cet André Odemars était seul du nom et c'est de lui que descendent tous les Audemars d'aujourd'hui ».

La généalogie des Audemars est donc facile à établir jusqu'à l'homme célèbre ; la voici, sauf erreur, en entier :

1. André. – 2. Henri. – 3. Philippe-Daniel. – 4. Louis. – 5. Charles-Henri. – 6. François. – 7. Edmond.

Philippe-Daniel était aussi père de Constant et de Georges dont beaucoup ont entendu parler, surtout Georges, à cause de ses projets grandioses et en général peu pratiques. Il était propriétaire de la Thomassette. Un fait curieux à noter ; c'est qu'il eût aussi l'idée de voler ou du moins planer ; il avait du sang d'aviateur dans la famille ! Il monta un jour sur un sapin avec deux parapluies qui devaient lui servir d'ailes, mais, pareil à la plupart de nos hommes-oiseaux

² Feuille d'Avis de la vallée, du 29 août 1912

³ Ce nom s'écrivit par la suite tantôt avec Au, tantôt avec O. il y eut une rectification d'état-civil pour unifier l'orthographe de ce nom de famille qui abandonna le nom originel.

d'aujourd'hui, il tomba et se cassa la jambe. Il resta boiteux dès cette malencontreuse expérience.

Louis fut père de 6 fils dont l'un, Auguste, fut généralement connu par son grade militaire : le colonel Audemars.

Pour en revenir à l'aviateur, disons que sa famille est bien connue au Brassus, puisqu'il naquit au « Crêt-Meylan » le 3 décembre 1882 et que ce n'est qu'en 1898 que sa famille quitta la Vallée pour aller s'établir à Genève.

L'aviateur AUDEMARS⁴

MM. Dupuis Frères, éditeurs, Sentier.

Au sujet de l'article que vous publiez, - dans le No 35 de votre honorable journal – sur la généalogie de l'aviateur Audemars, permettez-moi une petite rectification.

André Audemars des Grandes Roches n'est pas le premier du nom dont fassent mention nos annales. Sur la liste des chefs de famille qui contribuèrent en 1610 à la construction du premier temple du Sentier, nous voyons figurer le nom de Jacob *Hodemart*.

Il était établi « Devant la Côte », probablement dans la localité qui prit plus tard le nom de « Chez-le-Maître ».

En outre la généalogie telle que vous l'établissez n'est pas complète : Henri Audemars – *le tambour* – qui vivait aux Grandes-Roches en 1785 avec sa famille composée de 11 personnes ne peut pas être le fils de André Audemars qui s'y était établi 125 ans auparavant.

Veuillez agréer, Messieurs, l'assurance de mes sentiments dévoués.

P.-A. G⁵

* * *

On nous écrit d'autre part :

« L'article du *Nouvelliste Vaudois*, que vous avez reproduit dans le dernier no de votre journal, prouve qu'on s'intéresse dans le pays aux travaux de notre jeune compatriote et aviateur Edmond Audemars, à qui chacun souhaite tous succès dans sa dangereuse carrière. Puissent son courage et sa persévérance être en exemple à d'autres jeunes gens qui pourront acquérir la même renommée dans d'autres domaines, tout en restant bons Vaudois.

Le récit du *Nouvelliste* renferme plusieurs erreurs, que nous n'avons pas l'intention de rectifier aujourd'hui. Une étude se faisant actuellement sur les origines et la généalogie des familles Audemars de la Vallée, quelques renseignements intéressant nos combourgeois de ce nom pourraient vous être communiqués plus tard.

⁴ Feuille d'Avis du 5 septembre 1912

⁵ Naturellement Paul-Auguste Golay, grand spécialiste combier en généalogie

Puisqu'on a relevé entr'autres le nom de Georges Audemars, à propos de ses essais malheureux en aviation, il serait juste de mentionner qu'il doit avoir été un des promoteurs de la création de notre Caisse hypothécaire, aujourd'hui Crédit Foncier Vaudois, qui a rendu de grands services aux pays et en rendra encore davantage quand on aura mieux équilibré l'intérêt des créanciers et celui des débiteurs de cet établissement, ainsi que cela paraît être désiré aujourd'hui, d'après les derniers débats du Grand Conseil ».

De Bâle à Genève. Le raid d'Edmond Audemars⁶

Par les journaux quotidiens, les lecteurs de la Feuille d'Avis auront sans doute appris la magnifique traversée aérienne accomplie par notre jeune combourgeois, le 4 mars dernier.

En effet, parti de Bâle à 3 h. 25 de l'après-midi, il atterrissait à Genève à 6 h. 12.

M. Audemars n'en est pas à ses débuts dans l'aviation. On sait que l'été dernier, il a accompli le trajet Parlis-Berlin.

N'est pas aviateur qui veut. Il faut pour cela de l'audace, du sang-froid, de l'intelligence et ayant tout le mépris absolu du danger. Toutes ces qualités, notre concitoyen les possède évidemment à un haut degré.

Son brillant succès du 4 mars aura certainement réjoui ses nombreux amis de la vallée, et en leur nom, au nom de la population toute entière de la Vallée de Joux, nous tenons à féliciter chaleureusement M. Ed. Audemars.

Il occupe un nom des plus honorables dans le monde des aviateurs à l'heure présente. Nous en sommes fiers et heureux pour lui, et nous nous réjouissons encore davantage de ses succès futurs.

Le Sentier, 10/3 A.

L'aviateur Audemars⁷

Il était allé le premier de Paris à Berlin.

Audemars qui, le premier, le 20 août 1912, effectua le voyage Paris-Berlin en une seule journée, a effectué samedi, sur un monoplan Morane-Saulnier, le voyage Berlin-Paris et gagné ainsi une coupe internationale de 2000 mark et un prix de 10 000.-

Une dépêche de l'agence Havas signalait son départ de Johannisthal à 4 h. 15. L'intention de l'aviateur était de faire escale à Wanne, mais il dut, indique une

⁶ Feuille d'Avis de la Vallée du 13 mars 1913

⁷ Feuille d'Avis de la Vallée du 17 juillet 1913

dépêche de Hanovre, atterrir sur la lande de Vahrenwalder à 6 h. 45. Il reprit son vol à 8 h. 5.

A nouveau il fut obligé de reprendre terre, sur la lande de la Galgenheide, près de Brakwede.

A 9 h. 40, il continua son vol dans la direction du sud. Dans le trajet de Hanovre à Bielefeld, il avait été obligé de se servir de la boussole à cause d'un épais brouillard.

Audemars fit son plein d'essence et d'huile à Wanne, où il demeura de 11 h. 30 à 2 heures après-midi.

Il arriva à Reims à 5 heures et dut faire quelques réparations à son moteur avant de se remettre en vol à 7 h. 3.

Enfin l'agence Fournier signala son arrivée à 7 h. 52 à Villacoublay.

Audemars dit que ce voyage, en dix heures, a été très pénible à cause du vent debout. Il se tint en moyenne à 1500 mètres de hauteur, mais parfois gêné par le brouillard, il fut obligé de descendre jusqu'à 320 mètres du sol.

Audemars, venu au *Matin* dans la soirée, était ravi de son succès, moins à cause du prix gagné que parce que des aviateurs allemands se proposaient d'accomplir ces jours-ci, le voyage Berlin-Paris, et de gagner ainsi cette coupe, mise en compétition depuis neuf mois.

Il y a quelques jours, après une tentative infructueuse d'Audemars, les journaux allemands avaient vivement engagé leurs compatriotes aviateurs à ne pas laisser un étranger gagner cette épreuve Berlin-Paris.

Samedi matin, à cause du vent violent, les aviateurs allemands qui avaient projeté de tenter ce voyage remirent leur projet. Audemars fit sortir son appareil, partit et gagna la coupe et le prix.

Il fut plus tard associé à la compagnie Jaegger-Lecoultre et le resta jusqu'à la fin de sa vie.

Audemars Edmond⁸

*3.12.1882 au Brassus (comm. du Chenit), + 11.8.1970 à Paris, prot., du Chenit. Fils de François. Petit-neveu d'Auguste. Ecole et apprentissage à Genève. Champion du monde amateur cycliste, puis coureur motocycliste et agent général en Allemagne pour Motosacoche. Brevet de pilote en 1910 à Issy-les-Moulineaux (F) ; ami de Roland Garros, avec qui il séjourne aux Etats-Unis. A. devient chef-pilote chez Louis Blériot. Premier vol Paris-Berlin en un jour (1912), vol Bâle-Genève (1913), record de vol en altitude (6600 m. en 1915). Démobilisé en 1915, pilote d'essai à Paris, il est engagé comme agent de Lecoultre & Cie auprès de Jaeger (instruments de vol pour avion). Participant de l'Association Jaeger-Le Coultre en 1917, directeur commercial de Jaeger en 1923, il sera pendant plusieurs décennies administrateur de Le Coultre & Cie. Il

⁸ Dictionnaire historique de la Suisse, version actuelle.

fut l'un des créateurs de la succursale new yorkaise de Jaeger en 1926 et convainquit Jacques-David Le Coultre de commercer avec l'URSS en 1932. Légion d'honneur (1922).

Fonds d'archives

- Dossier ATS, ACV
- Fonds, Fondation pour l'hist. des Suisses à l'étranger, Pregny-Chambésy

Bibliographie

- F. Jequier, De la forge à la manufacture horlogère, 1983

Gilbert Marion

Pionnair-GE – Roland Garros et Edmond Audemars : l'amitié, les compétitions et la guerre (1918) -

L'amitié entre Roland Garros et le Genevois Edmond Audemars est très forte et se traduit par de nombreux épisodes, aériens ou non, sur plusieurs continents, et jusqu'en 1918. A la fois inséparables en meetings, chacun réalise également des raids exceptionnels en solitaire révélant leur bravoure. Seules leurs nationalités les séparent au début de la guerre de 1914. Ils vont cesser de voler à la même époque, pour des raisons tragiques.



Edmond Audemars et Roland Garros sur la gauche lors de leur apprentissage de vol sur Demoiselle à Issy-les-Moulineaux en avril 1910.

Amitié : deux débutants s'entraînent sur la « Demoiselle » au printemps 1910

En avril 1910, lorsque Roland Garros (1888-1918) reçoit sa « Demoiselle Santos-Dumont » des ateliers Clément-Bayard, il doit commencer son entraînement de pilote, seul et sans moniteur à Issy-les-Moulineaux dans la banlieue parisienne. Sur place il y découvre le Genevois Edmond Audemars (1882-1970) qui a reçu le même appareil depuis peu et qui, avec un mois d'avance, a déjà obtenu quelques résultats aériens. Garros contacte Audemars et une grande amitié va dès lors naître entre les deux hommes. Qu'on ne s'y trompe pas, il s'agit d'une amitié d'homme sans ambiguïté. Garros est un



Edmond Audemars dans sa Demoiselle en 1910

grand costaud, Audemars est un petit mince, ils sont complémentaires et vont être complices en de nombreuses occasions pendant 9 ans.

Leur apprentissage effectué, non sans casse et sans bleus, leur brevet de pilote en poche (juin), les deux hommes vont courir les meetings européens durant l'été et toucher leurs premiers cachets à leurs risques et périls. C'est à cette

époque qu'Audemars participe au premier meeting de Viry (74, F) en août 1910 où les Genevois verront voler la Demoiselle. Avec ses cinquante kg, Audemars exploite beaucoup mieux le léger appareil de 150 kg que Garros, plus lourd. Garros se tournera dès lors vers le Blériot-XI pour quelques années.

En octobre 1910, ils remplacent au pied levé deux pilotes et partent en tournée aux USA tout en concourant au meeting de Belmont Park à New-York. La « Moisant International Aviators », aussi surnommé « Moisant Circus », va circuler en train spécial avec ses avions, pilotes, mécaniciens, service publicitaire, etc. pendant plus de 5 mois, parcourir le sud des USA, puis le Mexique et Cuba. Le contrat en dollars est copieux mais les risques sont permanents en l'air. A San-Antonio, au Texas, ils réalisent un vol au-dessus de troupes mexicaines en guerre, de l'autre côté de la frontière. Ils lancent des oranges à certains et rapportent des informations aux militaires américains, réalisant involontairement le premier vol d'observation militaire de l'histoire.

Compétitions : bientôt les pilotes les plus adulés de France et d'ailleurs

De retour en France, ils se lancent dans le projet d'une Demoiselle surmotorisée pour gagner la coupe Gordon-Bennett de vitesse, mais le prototype ne supporta pas les efforts demandés. Ils ne sont pas des ingénieurs mais d'excellents pilotes que la tournée aux USA a formé au vol dans les conditions les plus diverses. Ils vont participer aux nombreuses compétitions européennes de 1911 avec des succès divers. En août Edmond Audemars



Edmond Audemars et Roland Garros sur la touche lors d'un meeting aux USA

abandonne la Demoiselle et se forme enfin sur le Blériot XI.

Fin 1911, ils sont à nouveau partis pour une tournée de quatre mois en Amérique du sud, Brésil, Argentine. En mai 1912, de nouveau en Europe, ils reprennent les compétitions, les meetings. Chacun va dès lors frapper de grands coups dans le ciel européen. En août, Audemars réalise le premier vol entre capitales : Paris-Berlin. Un succès phénoménal ! L'année suivante il réalise encore plus rapidement Berlin-Paris. Des offres copieuses allemandes pleuvront jusqu'en été 1914 pour qu'Audemars vienne former les pilotes allemands. Au concours d'altitude, les deux hommes battent successivement les records établis.

A la fin de 1912, Garros pilote dorénavant le Morane-Saulnier « H ». En mars 1913 Audemars adopte également le même appareil. Jusqu'à l'été 1914, à deux, ils pratiquent des compétitions publiques sur leurs appareils identiques : vitesse, course en pylône, etc. Grâce à son faible poids, c'est souvent Audemars qui devance Garros à l'arrivée. En septembre 1913, Garros réalise la première traversée de la Méditerranée en avion, de France en Tunisie. Ce succès considérable va le rendre immortel. Audemars et lui sont alors considérés en Europe comme les champions les plus populaires et les plus performants de l'aviation civile. En octobre, Audemars réalise ses premiers loopings, figure créée par Pégoud un mois plus tôt. Garros les imitera peu après. Leurs démonstrations de voltige aérienne accroîtront leur « aura » au début de 1914. On les voit aussi parfois concourir sur hydravion Morane-Saulnier. Audemars fera les premiers loopings vus en Suisse, sur Lausanne en février.

Guerre : français ou suisse, le destin n'est pas du tout le même.

L'argent gagné lors de leurs exhibitions est assez considérable. On croit souvent dans le monde, sauf en Suisse, qu'Audemars est français. Garros lui demande pourquoi il ne se naturalise pas français. Audemars insiste sur le fait que le service militaire français est assez long et qu'il lui ferait perdre énormément d'argent s'il ne pouvait courir les meetings. Cette nationalité va diviser l'avenir des deux hommes quand la guerre débute en été 1914. Le « héros » Garros est mobilisé et sera très vite à la hauteur dans la chasse, avec son Morane « Parasol ». Il teste pour Morane-Saulnier un procédé rudimentaire de tir de la mitrailleuse à travers la rotation de l'hélice qui semble lui assurer un avantage sur l'adversaire et abat trois appareils allemands. Mais il est descendu à son tour en avril 1915, sur le front. C'est le début d'une longue captivité de 3 ans.



De g. à dr. : Bider, Audemars, Parmelin, Lugrin, Cuendet, Bürri, Combe, Grandjean

De son côté Audemars est mobilisé dans les troupes suisses d'aviation suisse naissantes où il apporte son propre Morane-Saulnier. Il passe là six mois inutiles et demande un congé. Dès janvier 1915 et jusqu'à la fin de la guerre, il reprend de l'activité pour la production militaire de Morane-Saulnier ainsi que pour Jaeger-Lecoultre qui produit les comptes-tours et indicateurs de vitesse des avions militaires alliés.

Dès la fin 1915, grâce à une grille de codage qui a quitté l'Allemagne avec le rapatriement d'un grand blessé français, Audemars et quelques amis parisiens entretiennent une correspondance codée avec Garros dans le but de le faire évader. Un exemplaire de cette grille est conservé aujourd'hui au Château de Penthes, près de Genève. Mais Garros est un otage de choix pour l'Allemagne, une sorte « d'aigle français » pris au piège. Il est souvent changé de « stalag » et les plans d'évasion sont à renouveler régulièrement. Il faudra 3 ans pour que le lieutenant Garros s'évade avec son ami Marchal et atteigne la Hollande en mars 1918.

Audemars va rapidement aider Garros à se mettre à jour avec l'aviation, car les appareils ont considérablement évolués depuis 1915. Garros suit un stage à Pau, école militaire dirigée par René Vidard, de Divonne où il pilotera le Spad-XIII, le meilleur appareil de la fin de la guerre. A fin août, Garros est à nouveau en escadrille (Spa 26) et reprend la chasse aérienne encore plus motivé qu'avant. Hélas, un mois plus tard il est descendu le 4 octobre et décède. Son Spad s'est désintégré, un mois avant l'armistice. On l'enterre à la hâte à Vouziers (Ardenne). Le pilote allemand responsable enverra une sorte de lettre d'excuse lorsqu'il connaîtra la nouvelle.

Un hommage presque éternel

Peu après l'Armistice du 11 novembre 1918, Audemars est chargé d'une terrible mission. Traversant en voiture une région dévastée par 4 ans de guerre, accompagné du père de Roland, ils arrivent à Vouziers. Audemars fait déterrer le corps de Garros et s'assure qu'il s'agit bien du corps de son meilleur ami. On est le 27 décembre. C'en est aussi fini pour Audemars. Ce champion abandonne l'aviation dès 1919 et se consacrera entièrement à l'activité de la maison Jaeger-Lecoultré.

Dix ans plus tard, c'est à l'initiative d'Emile Lesieur, président du Stade français et camarade d'études de Garros aux Hautes Etudes Commerciales (1908) que le nouveau stade de tennis inauguré le 29 juillet 1928 est baptisé d'un nom aujourd'hui connu de tous : « Stade Roland Garros ». A quand le baptême du stade de la Praille, à Genève, au nom de « Stade Edmond Audemars » ?

Jean-Claude Caillier

Edmond Audemars⁹

Né au Crêt-Meylan en 1882 dans la maison « Les Saules » bâtie par son père, François Audemars, en 1877. Privilégié pour son époque, le jeune Edmond possédait un vélo pour se rendre au Collège de Chez-le-Maître ; il est peut-être le premier à en utiliser un pour en descendre les perrons... Au Brassus, l'on a reparlé longtemps de ses nombreuses acrobaties. Adolescent, Edmond est parti à Genève avec sa famille, et continue à se passionner pour le vélo. Il confirme ses dons exceptionnels... en devenant, à l'âge de 19 ans, « Champion suisse cycliste amateur de vitesse », en 1901. Parti travailler à Berlin, il participe là-bas à des épreuves cyclistes sur piste, et se lie d'amitié avec un coureur français au nom prédestiné de Champion, qui sera par la suite mondialement connu...

Edmond Audemars, s'estimant bien entraîné, s'inscrit à ses frais (à l'insu de sa famille) pour participer à l'épreuve des 100 km sur piste derrière entraîneur, en catégorie amateurs, aux « Championnats du monde cyclistes » qui ont lieu à Copenhague en 1903. Voici le reportage (résumé) fait sur place par un journaliste : Audemars casse... sa chaîne au 25^e kilomètre ; il est doublé une deuxième fois par le favori Herzog, qui était entraîné par un tandem (Audemars par une moto). Le Suisse, courageux, revient fort, marche d'une façon superbe, refait son retard sur Herzog... maintenant en perdition ! Audemars, lui, continue d'une allure souple, « plaisante ». Au 60^e kilomètre, il prend la tête et semble avoir course gagnée, lorsque sa moto tombe en panne au 90^e kilomètre ! A cette époque, les pannes de moto semblaient normales... Carlevaro le dépasse, mais à ce moment sa moto s'arrête également... Les deux hommes rejoignent en même

⁹ Tiré de Louis-Samuel Golay : « Des horlogers combiers du passé au présent », 1986.

temps leurs motos de secours et, au milieu de l'émotion générale, le Suisse rejoint Carlevaro, le passe et gagne le Championnat avec un demi-tour d'avance, dans le temps « fort honorable », compte tenu des ennuis survenus, de 1 h. 34 min. 8 sec., frôlant le 64 km à l'heure !...

« Ovations, couronne, tous les honneurs !

le Suisse a son « Championnat du monde ».

Bravo Audemars ! qui apporte à la Suisse

Le premier titre mondial en sport cycliste ».

Puis interview de Henri Desgranges, le père du tour de France, qui a paru dans « L'Auto » du 24 août 1903. Il faut croire qu'Audemars, qui n'était âgé que de 21 ans, aspirait à d'autres émotions... en devenant coureur sur motos de marque « Motosacoche », ces célèbres motos suisses tant enviées dans notre enfance, et devient par la suite représentant général pour la vente de cette marque en Allemagne.

1909. C'est une année qui va compter dans la vie d'Edmond Audemars. En effet, au cours de l'été, un aviateur arrive à Berlin où il accomplit quelques « courtes envolées » sur le terrain de manœuvres de Tempelhofen-Feld (devenu depuis le plus grand aérodrome de la capitale allemande). Notre Combier est enthousiasmé, prêt à accomplir de nouveaux exploits ! Très rapidement sa décision est prise. En l'absence d'activité aéronautique en Allemagne, c'est le départ pour Paris où, en septembre 1909, se tenait le premier « Salon international de l'Aviation ». C'est là qu'Audemars achète pour 10 000 francs¹⁰ une « Demoiselle » qui était un avion léger et capricieux, dont le train d'atterrissage se composait de deux roues... de bicyclettes !, lesquelles rappelaient peut-être de bons souvenirs à notre champion !



¹⁰ Ce prix représenterait en 1985 plus de 100 000 francs.

En 1910 notre intrépide Combier recevait sa « Demoiselle » et l'essayait de suite. A cette époque, un élève pilote, à part quelques conseils, devait se débrouiller tout seul pour arriver à décoller et tenir quelques minutes en l'air. Lors d'un entraînement, Audemars avait remarqué quelques « Demoiselles » qui traînaient, mal en point, ici et là sur les bords du terrain et avait demandé le pourquoi de ces épaves abandonnées ? Il reçut cette réponse « encourageante » : les apprentis pilotes de ces « Demoiselles » étaient blessés, à l'hôpital ! et renonçaient à poursuivre leurs essais ! Mais notre Combier, tenace, n'ayant peur de rien, est bien décidé à devenir pilote ; après quelques embardées, il domina assez vite son engin capricieux. Un jour de mauvais temps, le « père Legay », gardien des hangars, déclarait : avec ce vent, il n'y aura qu'Audemars qui osera sortir »... C'était une belle référence pour cet homme de petite taille, maigre, sec, aux membres fins et nerveux (description d'un journaliste), le type parfait pour piloter ces légères « Demoiselles » à la faible puissance...

Le brevet de pilote d'avion No 50 devait récompenser ses efforts en cette année 1910. mais la technique progressait et, en 1912, un « Blériot 50 CV » allait lui permettre de réaliser son rêve, relier le premier Paris à Berlin en un seul jour !... Mais, suite à des pannes, c'est le jour suivant qu'il arrivait tout de même dans l'enthousiasme général. Berlin lui réservait un accueil triomphal pour cet exploit qualifié d'extraordinaire. Les Allemands, suite à cette réussite, créèrent en 1913 une coupe Berlin-Paris pour l'aviateur qui réaliserait le meilleur temps. Qui en fut le vainqueur ? Encore Edmond Audemars, cette fois en un seul jour !... La même année, son meilleur ami, Roland Garros, de six ans son cadet, traverse pour la première fois la Méditerranée.

Ces deux amis sont les premiers à réaliser ensemble des vols acrobatiques, et de mettre au point le looping où notre Combier était sans égal. En 1914, au mois de septembre, Audemars est mobilisé pour former la première escadrille suisse d'aviation commandée par le lieutenant Marcel Lugin, décédé le 24 juin 1915 lors d'une chute de son appareil à Dübendorf, qui avait sous ses ordres les huit pilotes suivants : Edmond Audemars, Ernst Bürri, Albert Comte, Albert Cuendet, François Durafour (premier atterrissage sur un plateau du Mont-blanc), René Grandjean, Agénor Parmelin (première traversée des Alpes via l'Italie), et enfin le seul pilote alémanique : Oscar Bider (premier raid Paris-Madrid).

Démobilisé en janvier 1915, Edmond Audemars rentre à Paris où il est chargé, par l'Etat major français, de la mise au point d'avions militaires. Cette même année il va accomplir son dernier exploit, fabuleux pour l'époque, celui de battre le record du monde en altitude en montant à 6700 mètres ! après avoir, selon lui, lutté plus d'une heure et demie pour gravir les derniers cent mètres... Que penser de la volonté, du courage et de la témérité de ce « Combier » quand l'on sait qu'il a été victime de 17 chutes, dont 7, logiquement, auraient dû être mortelles ? L'on ne peut que répéter : Bravo, Audemars !

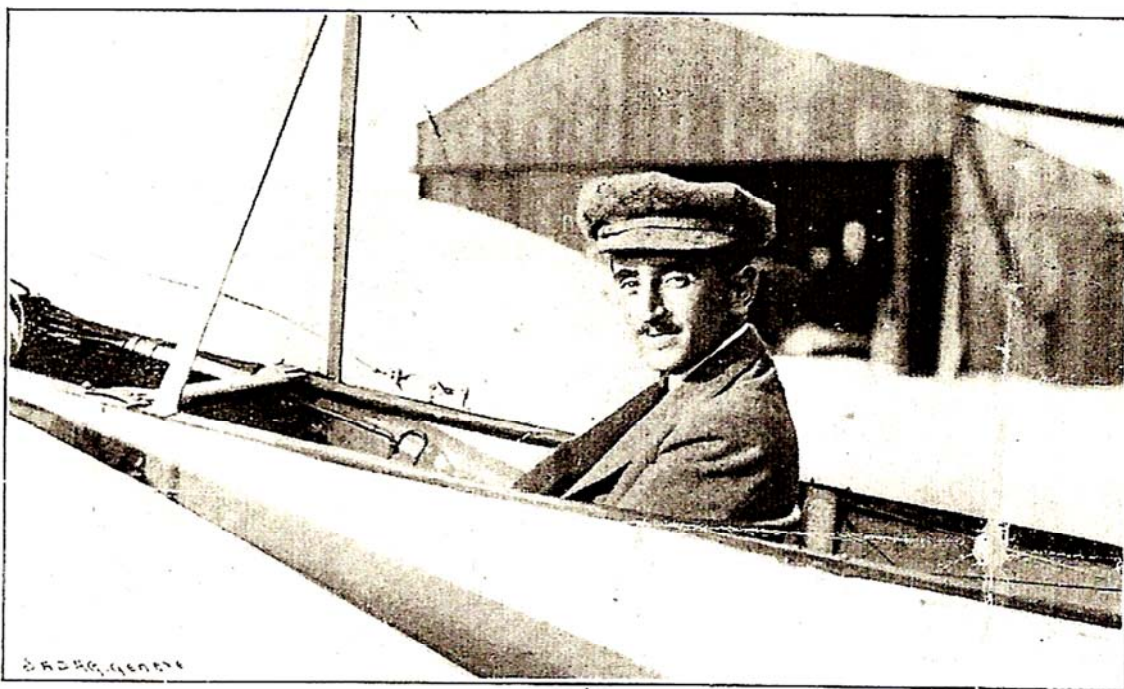
Pour honorer cette brillante carrière de « pionnier » de l'aviation et rendre hommage au mérite de ce remarquable pilote helvétique, dans sa huitantième

année, toujours alerte et droit, ce grand Monsieur de l'aviation a été élevé au grade de Commandeur de la Légion d'Honneur par le gouvernement français. Cette haute distinction récompense ceux qui se sont dévoués sans compter pour une noble cause. En 1962, une réception amicale a eu lieu à Cointrin pour fêter son 80^e anniversaire, et également le demi-siècle de son raid Paris-Berlin.

Archives cantonales vaudoises – Dossier ATS –

Audemars, Edmond. Aviateur suisse à Paris. Il obtint son brevet de pilote en 1910. Il accomplit de grandes performances, passa aux Etats-Unis, puis revint en France où il devint chef pilote chez Blériot et continua ses performances. Né le 3 décembre 1882 au Brassus, décédé le 11 août 1970 à Paris.

Audemars, pilote suisse, vole de Paris à Berlin¹¹ - nos aviateurs suisses



Edmond Audemars a accompli, les 18 et 19 Août, le superbe raid que nous avons relaté dans notre dernier numéro. Notre compatriote renonce à la nationalité suisse et a fait une demande de naturalisation à Paris (Phot. «Suisse Sportive»).
(Monoplan Blériot, Moteur Gnôme, Magnéto Bosch, Bougies Oléo).

Nous extrayons d'un article du « Matin » intitulé : « Un geste qui honore Audemars », les passages suivants :

« Oui, hier encore, Audemars était un Suisse, mais dès maintenant il faut le considérer comme Français. En effet, à peine rentré de Berlin, il a très

¹¹ Sans date, La Suisse Sportive, no 562, p. 2435, probablement de l'automne 1912.

simplement demandé la naturalisation française et dès qu'il l'aura obtenue, il passera son brevet de pilote militaire. »

Paroles flatteuses, n'est-ce pas, envers le premier aviateur ayant mis le trait-d'union aérien entre les deux grandes capitales qu'on ne pensait pas, par esprit de patriotisme, pouvoir relier à tire-d'ailes ! Chacun se souvient en effet des polémiques sans fin qu'excitèrent l'année dernière le Grand « tour d'Europe », dont le but primitif était de boucler un circuit autour des grandes capitales européennes. Finalement le parcours allemand dut être supprimé, aucun aviateur français ne voulant vendre à ses rivaux le secret du glorieux « Oiseau de France ». Il en fut de même cette année pour la fantastique randonnée Pékin-Paris, qui, avec soin, contournait l'Allemagne en passant par Vienne, Gênes, Nice. La grande cité allemande ne devait donc jamais être survolée par un aviateur français ; mais on apprit un beau jour que les Français craignant voir Hirth apparaître au-dessus de la Tour Eiffel, avaient engagé un « neutre » à faire le parcours en sens contraire. Audemars, poussé par son ami Garros, s'envolait un beau matin d'Issy-les-Moulineaux, et malgré la pluie et la « guigne » couvrait en deux jours les 1000 kilomètres séparant Paris de Berlin.

La brillante façon avec laquelle notre concitoyen mena la chose à bien, et la réception enthousiaste dont il fut l'objet à son arrivée à Johannisthal, furent vantées dans tous nos quotidiens, qui baptisèrent Audemars à la fois de Genevois, Vaudois, Français, si bien que finalement le père de l'aviateur dut prendre parti pour la justice et proclamer bien haut que son fils était né au Brassus et était donc un bon Vaudois de la Vallée. D'un autre côté quelques journaux allemands faisaient circuler le bruit qu'Audemars était engagé comme instructeur des officiers aviateurs à Döberitz. Audemars, couvert de lauriers, se vit ainsi, bon gré mal gré, partagé entre 3 pays et c'est pour couper court aux affirmations par trop fantaisistes des Allemands, qu'à peine de retour à Paris, il alla tout droit à l'Hôtel de Ville signer sa demande de naturalisation française, au grand bonheur de tous ses amis de l'air.

Et voilà comment le meilleur aviateur suisse a été offrir ses forces au service de l'étranger ! Chose curieuse, on a à peine mentionné le fait chez nous, peut être par esprit d'indifférence ou plutôt de mécontentement à l'égard de celui qui a su, le premier, révéler au dehors, les qualités jusqu'alors méconnues de nos aviateurs suisses. Disons tout de suite qu'Audemars ne mérite aucun reproche de nous avoir quitté, car sachant par expérience le peu d'enthousiasme qu'a rencontré l'aviation chez nous, il a été chercher ailleurs la sympathie et l'encouragement pour son métier d'homme-oiseau. En faisant cela il a agi selon ses intérêts personnels et nous l'approuvons pleinement, persuadés que s'il était resté chez nous, il ne lui serait jamais venu à l'idée d'entreprendre ces raids et ces tournées triomphales qui lui ont valu le titre de « Virtuose de l'Air ».

Audemars, dit le *Matin*, a compris que la patrie de l'aviation devait être la sienne, et en cela nous ne pouvons lui en vouloir, mais quelle leçon pour nous autres Suisses !

Alors qu'en France la souscription nationale dépasse 3 ½ millions et qu'en Allemagne elle atteint plus de 5 millions de marks, nous n'avons en Suisse qu'un projet de souscription, voté par une assemblée réunie au mois de juin, à Berne, mais cette souscription restée à l'état de rêve, ne se fera peut-être jamais et alors qu'advient-il de nos pilotes suisses ? C'est bien simple : comme ce sont pour la plupart des hommes de valeur, ils suivront (pour ceux qui ne l'ont pas déjà fait) l'exemple de notre ex-compatriote Audemars, et comme ils seront surtout appelés à instruire des aviateurs militaires, ils se verront obligés de changer de nationalité. Et quand nos voisins seront assez « montés » en fait d'aéroplanes et que la nouvelle arme s'imposera à la défense nationale, nous aurons beau chercher des hommes pour garder notre patrie céleste, il n'y en aura plus et nos aérodromes qui jadis cachaient sous leurs hangars les rêves irréalisés de nos constructeurs seront depuis longtemps détruits. C'est alors que naîtront les remords, mais il se pourrait que ce fut déjà trop tard.

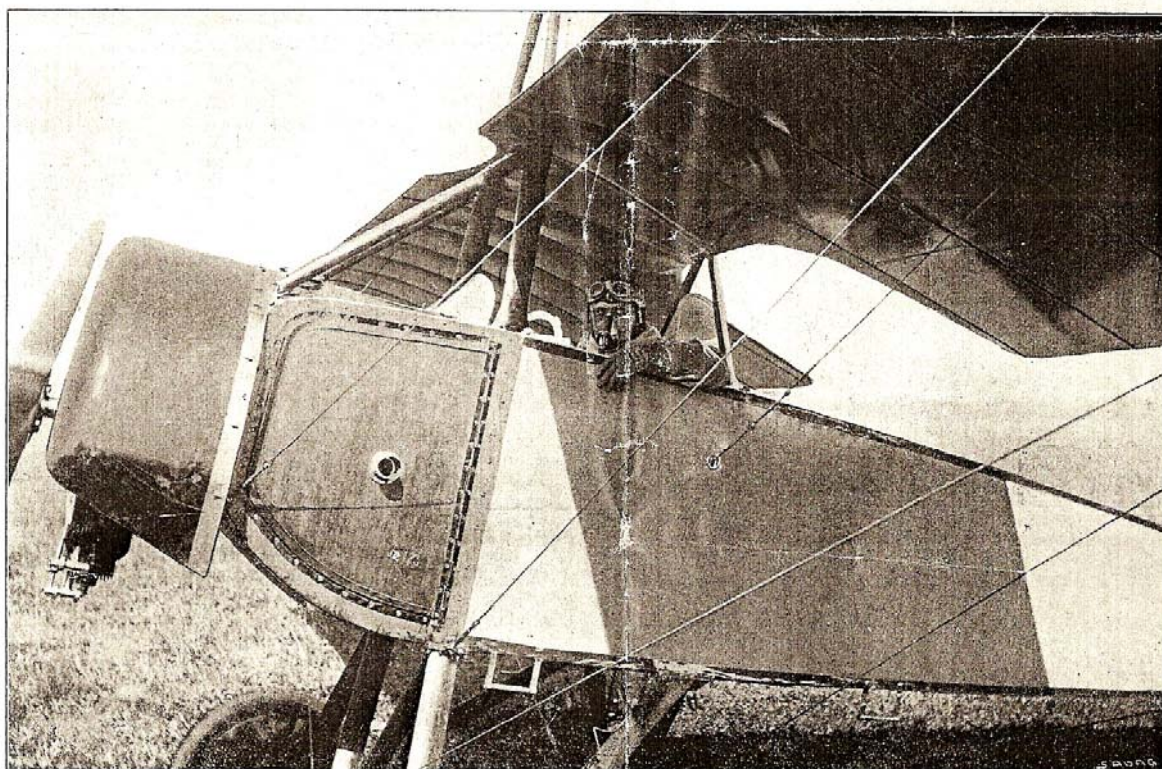
A titre de renseignement et pour prouver par des faits qu'Audemars a donné et va donner l'exemple à ses collègues aviateurs, voilà la liste de nos aviateurs engagés à l'étranger et ceux qui ont abandonné l'aviation faute de moyens :

Aviateurs suisses brevetés engagés à l'étranger : Audemars, Blanc, Burri, Durafour, Gsell, Jucker, Rupp, Ruchonnet +.

Aviateurs suisses ayant abandonné l'aviation en 1912 (faute de moyens) : Bucher, Hug, Karstens, Wieland, Wyss, Reynold.

A cette dernière liste s'ajouteront certainement encore les noms d'aviateurs non brevetés, qui faute d'écoles de pilotage, font des apprentissages longs et coûteux sur des appareils médiocres. Pour le moment, voilà 13 aviateurs dont nous n'aurons plus jamais à espérer les services, et à ceux-ci nous ne pouvons opposer que cinq aviateurs suisses brevetés ayant pratiqué l'aviation chez nous en 1912. Et ce sont ces cinq hommes réduits à leurs propres moyens qui nous ont fourni cette année la jolie somme de 17 meetings, sans compter les nombreuses exhibitions aux aérodromes d'Avenches et Dübendorf. Voilà une preuve bien évidente du courage et de l'activité de nos aviateurs, malgré le peu d'encouragement qu'ils rencontrent. Joignez à ces qualités, la prudence, le sang-froid, qui leur a évité bien des accidents (les 5 aviateurs n'ayant jamais eu de casses bien graves) et vous pourrez juger de ce que pourraient faire ces hommes si nous voulions bien leur vouer tout l'intérêt qu'ils méritent.

AVIATION - Audemars bat le record du monde de l'altitude, Issy-les-Moulineaux, près Paris, le 8 septembre 1915¹²



Avant le départ de notre compatriote pour sa magnifique performance. Il est muni du masque respiratoire pour l'oxygène. On voit derrière Audemars le pare-brise du passager, cet appareil étant un parasol Morane biplace, muni d'un moteur Le Rhône, 80 HP. M. Nicolleau, chronomètreur officiel de l'Aéro Club de France, a enregistré la performance d'Audemars. Ce dernier, dans les premiers jours d'août, avait déjà atteint, avec passager, l'altitude de 5200 m., ce qui lui assurait ce record là en France.

(Phot. « Suisse Sportive »)

A propos du Record Mondial de la Hauteur

Dans notre dernier numéro, nous avons annoncé, d'après les premières dépêches, le nouvel et magnifique exploit de notre compatriote Audemars.

Aujourd'hui nous sommes en mesure de fournir quelques détails, puisés à la meilleure source, sur cette performance sensationnelle.

C'est le 8 septembre qu'Audemars mit à exécution le projet qu'il avait formé depuis quelques semaines.

Habitué des hautes altitudes et connaissant la température qui y règne, l'avisé pilote prit toutes ses dispositions en conséquence ; un tube d'oxygène lui assurait l'air respirable ; de chauds vêtements superposés le protégeaient contre les morsures du froid.

On verra plus bas que ces précautions, loin d'être excessives, étaient à peine suffisantes, car il ne s'en fallut pas de beaucoup que le fameux aviateur n'eût les pieds gelés malgré le soin qu'il avait pris de revêtir plusieurs paires de chaussettes de laine et de papier.

¹² La Suisse Sportive, no 632, du 2 octobre 1915.

L'ascension dura une heure quarante. Le petit monoplan, tiré par son puissant moteur, grimpait allègrement. Audemars éprouva quelques malaises qu'il surmonta vite. Mais le froid le faisait cruellement souffrir ; la température était au-dessous de -30° . Et dans l'immensité glaciale, imperceptible moucheron errant parmi les solitudes inconnues, le monoplan montait, ronflant avec vigueur. Bientôt Audemars constata avec joie qu'il avait battu le record officiel, détenu par Legagneux (6120 m.). Quelques minutes plus tard, il avait battu le record établi par Linnekogel (6350 m.), mais non reconnu par la F.A.I.

Il était vainqueur.

Il voulait, malgré l'âpre morsure du froid, poursuivre sa marche victorieuse. Cent mètres encore, gagnés en spirales de plus en plus lentes... le pilote sent que ses pieds se glacent. Il continue néanmoins. Encore cent mètres...

Docile et puissant, l'appareil monte encore dans l'espace inviolé. Mais l'aviateur sent que l'oxygène va lui manquer : le tube est presque vide ; il faut regagner des régions où l'on trouve de l'air respirable.

Aussi bien, la victoire est acquise et assez bien établie pour ne pas risquer d'être de sitôt disputée.

Le nouveau recordman du monde se laisse descendre. En vingt minutes, il a atteint le sol, atterrissant – est-il besoin de le dire ? – avec sa coutumière et élégante aisance.

Péniblement, ankylosé par le froid, il descend de son appareil. Ses pieds sont aux trois-quarts gelés. Seuls, des soins énergiques parviennent à y ramener la circulation.

Et, calme comme toujours, le prestigieux aviateur, le héros de Paris-Berlin, l'étourdissant boucleur de boucles, regagne son automobile en allumant une cigarette.

Le froid courage d'Audemars, servi par une prudence avertie et une expérience vaste et raisonnée, lui a permis d'accomplir un grandiose exploit de plus. Et ce ne sera pas le dernier, nous en sommes convaincus. E.



Notre compatriote à sa descente de l'appareil avec lequel il vient de monter à 6700 m. Le monoplane-parasol Morane a une forme d'ailes particulièrement intéressante. On remarque la particularité du train d'atterrissage donnant une grande élasticité à l'appareil. (Phot. « Suisse Sportive »)



Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France

Edmond Audemars auprès de l'un de ses appareils. C'est l'époque héroïque de l'aviation.

