

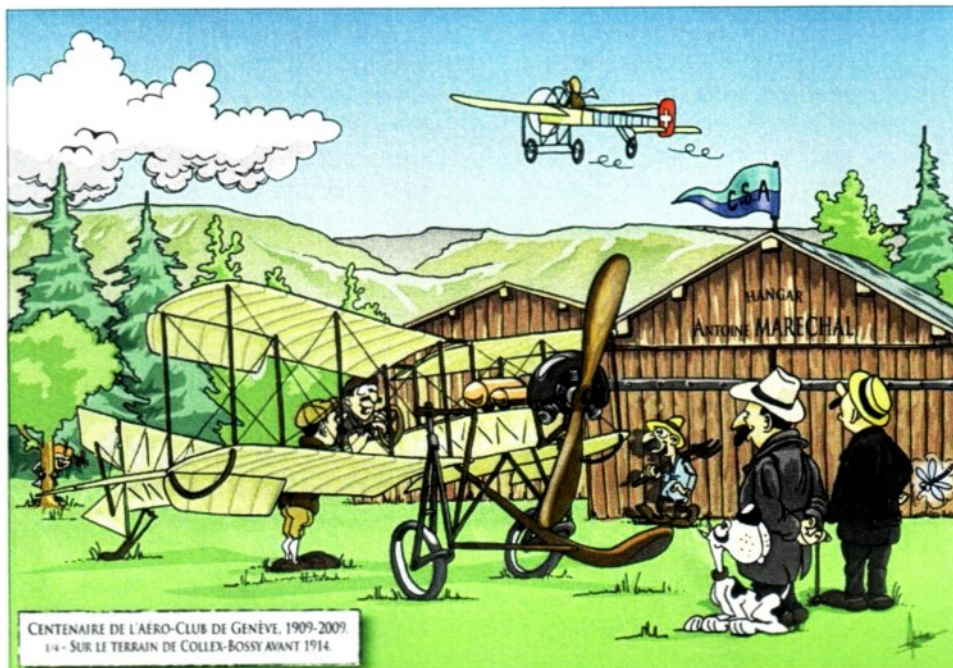


CARREFOUR DE COLLEX-BOSSY

N°80 – JUIN 2009



Collex-Bossy : 1^{er} aérodrome permanent de Genève (1910-1917)



Dessin Philippe Abbet

Le champ d'aviation de Collex-Bossy, crée par l'Aéro-Club en 1910, est le premier aérodrome permanent du canton de Genève. Lieu de certains exploits aériens, il disparaîtra contractuellement pendant la 1^{ère} Guerre mondiale.

Dès le printemps 1910, le Club Suisse d'Aviation (CSA) genevois et sa Commission des terrains recherchent une surface pour pratiquer l'aviation. Grâce à l'offre du maire de Collex et propriétaire, Antoine Maréchal, le CSA signe en septembre un bail de 30 ans pour quelques 30ha de prés situés entre la Bâtie et Collex (altitude 473m). Ce bail, renouvelable de 5 ans en 5 ans est conclu pour le modeste coût de location de 100F/an (1.100F actuels) et comprend une clause signalant

l'annulation du bail dès que le terrain n'aura pas été utilisé durant 3 ans. Réserve aux membres du CSA, le lieu permettra d'organiser des manifestations aériennes. Cet accord est inespéré pour l'aéronautique genevoise car le CSA n'a qu'un an d'existence; il ne sera d'ailleurs jamais aisé d'établir par la suite un quelconque champ d'aviation dans le canton. En effet, en 1910, les terrains de Pupliche se vendent 300F l'hectare et à Viry (F), trop loin, on loue déjà un hangar 300F/l'an.

On estime aussi que la piste de la Bâtie sera la plus longue de la région. Aussitôt des pionniers de l'air demandent à pouvoir utiliser le lieu et y sont autorisés: Demaurex, Buenod, Scott. Mais l'hiver est là et l'on

reprendra ce sujet au printemps suivant. Citons pour mémoire les membres de cette Commission des terrains: Fernand Borel, de Collex-Bossy (agriculteur), Georges Poujoulat (ingénieur) et David Decrue (banquier).

En mai 1911, A.Maréchal offre et installe côté Jura un hangar de bois apte à loger un avion. En juin, il en ajoute un plus grand, prévu pour 2 appareils et appose son nom en grand sur le fronton de bois. Le CSA envisage même un instant de baptiser l'aérodrome du nom du maire ! Des travaux sont prévus pour aménager ses voies d'accès, aplanir le terrain et deux pistes d'envol de 20m de large : l'une en direction de Lausanne, l'autre orientée vers le lac Léman. L'inauguration est planifiée pour les 14-15-16-17 juillet. Il ne reste plus qu'à trouver des aviateurs !

Pionniers de l'air, amis et concurrents lors des concours genevois

Le pilote genevois François Durafour, enfant de Collex-Bossy, se pose sur l'aérodrome le 13 juillet, suivi de son collègue genevois Paul Wyss, le 16. Durafour pilote un avion biplan Failloubaz (licence Dufaux) dont il doit démontrer les capacités au nom de l'Ecole d'aviation d'Ernest Failloubaz d'Avenches. Les deux pilotes vont aussi concourir pour le fameux Prix de la Rade doté de 2.000F, le Prix Bellerive-Genève (2.000F) et survoler la ville de Genève et sa cathédrale, etc... Le terrain connaît alors une certaine activité jusqu'en novembre. Dès août, une petite cantine a été ajoutée dans l'un des hangars les jours où l'on vole. On qualifie bientôt la piste de "meilleure" que celle d'Avenches ou de Dübendorf. Entourée d'arbres et légèrement inclinée, elle ne retient pas l'eau de pluie. A bord de son Blériot-XI, Wyss bat le record d'altitude depuis la Bâtie (770m). Durafour tente plusieurs fois de le dépasser et atteindra 950m; il remporte encore le solde du Prix Perrot-Duval (3.000F) en "doublant" les tours de la cathédrale St-Pierre et le Prix de la Rade.

Au début de 1912, Durafour et Wyss partent en tournée en Amérique du Sud où ils seront les premiers à voler

au Guatemala et au San-Salvador. En mai Durafour est rentré à Genève alors que Failloubaz a fait faillite entre-temps. Wyss est sur la touche et le Dufaux de Durafour est le seul appareil fonctionnant à la Bâtie. Des exhibitions publiques sont citées en octobre où Durafour tente de ravir sans succès le record d'altitude à Maffei (1.250m). L'année 1912 ne démontre donc pas d'activité très soutenue sur l'aérodrome. En 1913, le CSA autorise en conséquence les constructeurs de planeurs de "L'Avion genevois SA", successeurs du "Club genevois d'aviation" (présidé par Pierre Brasier), à s'entraîner à la Bâtie. Bien que le CSA offre de nouveaux prix et coupes à remporter sur le canton, personne ne se bouscule pour s'en emparer. Quelques aviateurs connus font de rares passages à Collex : Attilio Maffei (Ti), René Vidart (F). D'autres, moins réputés encomrent les hangars: comme François Dubouloz qui y a entreposé l'avion qu'il a construit (inspiré du Blériot), ou Emie Taddéoli qui ne se sert plus de son Morane. De son côté, A.Maréchal estime que l'on n'utilise pas assez le terrain et souhaiterait y faire construire un golf

Le superbe raid de Parmelin sur le Mont-Blanc

En février 1914, Fernand Borel, président de la Commission des terrains et directeur du champ d'aviation de la Bâtie, est devenu entre temps député et adjoint au maire de Collex. Il démissionne du CSA. Ce même mois, le 11, se tient le grand événement de l'aérodrome: l'envol du genevois d'Agénor Parmelin qui réalise l'exploit de survoler pour la 1^{ère} fois le Mont-Blanc et de se poser en Italie (monoplan Deperdussin). Vers 13h40, le départ fut donné devant les responsables du CSA, des officiels italiens et suisses, Mme Parmelin, des gradés, A.Maréchal, etc. Des dizaines d'articles sont écrits sur cet exploit, c'est le grand événement aérien du début d'année. Le Conseil d'Etat et la Ville de Genève offrent à Parmelin un chronomètre et une chaîne en or pour le féliciter. Son avion est exposé au casino Kursaal de Genève durant plusieurs semaines. Aucun aviateur genevois n'aura reçu autant, pas même les frères Dufaux ! En juillet un

nouveau bail d'un an, plus restreint, est signé entre le CSA et A. Maréchal. Seul le petit hangar reste utilisé par l'aérodrome. Ce bail sera prolongé de 1915 à 1917.

Mais la 1^{ère} Guerre mondiale a débuté en août 1914 avec son interdiction de vol pour tout avion hormis ceux militaires. Le terrain de la Bâtie ne convient pas aux militaires suisses : clairière trop proche de la frontière d'un pays en guerre (France) et pas assez long pour les nouveaux appareils. Ils préfèrent le pré attenant au Stand de tir de Saint-Georges au sud du canton. Le CSA prête alors son terrain aux jeunes éclaireurs tandis qu'Avion Genevois SA y mène toujours une modeste activité. En 1916, ces derniers se lancent dans la construction de trains de cerfs-volants capables d'enlever un observateur aérien. Ernest De Traz, lui, encombre le hangar de l'appareil qu'il construit. Mais en avril 1917, le CSA décide de ne pas poursuivre le bail et de vendre le dernier hangar : cela fait 3 ans qu'un avion motorisé n'a pas volé à la Bâtie...

Collex-Bossy, lieu du futur aérodrome commercial cantonal

Le prêt du terrain de Saint-Georges est limité dans le temps. Aussi, après-

guerre, en juillet 1919, le canton de Genève propose un crédit de 25.000 francs pour établir un champ d'aviation à Collex-Bossy, là où paissent aujourd'hui des bisons... Puis un crédit de 675.000F est voté (loi du 22.11.1919) pour l'appropriation de 127ha répartis entre Collex, Bellevue, Genthod et Versoix. Mais certains propriétaires vendent à des prix exorbitants alors que d'autres formulent des oppositions aux expropriations, obligeant l'Etat à débiter des démarches juridiques qui risquent de durer longtemps. En avril 1920, les marécages du lieu-dit "Cointrin", dénommé aussi "l'Avanchet", sont envisagés pour construire le futur aérodrome de Genève (commune de Meyrin). Le crédit prévu pour Collex-Bossy est transféré pour le terrain de Cointrin (votation du 17.06.1920). Notre actuel aérodrome est prêt en septembre 1920 alors que Saint-Georges est rendu à son usage antérieur.

Il est bien dommage que le bail de la Bâtie n'ait pas été poursuivi jusqu'en 1919 et que ce terrain d'aviation n'ait pas pu être conservé alors que l'activité aérienne motorisée se développait à nouveau ... le lieu aurait pu suffire, même aujourd'hui, aux activités d'un aéroclub au travers de toutes ses disciplines.

Jean-Claude Cailliez, historien de l'aviation



La Bâtie: le Dufaux-5 de François Durafour devant le grand hangar qui porte le nom du propriétaire du terrain et maire de Collex-Bossy (juillet 1911).