

Zeitschrift: Les intérêts du Jura : bulletin de l'Association pour la défense des intérêts du Jura

Herausgeber: Association pour la défense des intérêts du Jura

Band: 15 (1944)

Heft: 2

Artikel: Ailes touristiques, ailes sportives : le vol à voile

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-825502>

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: 04.02.2026

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

Réalisée tout d'abord au sein de quelques groupements, dus à l'initiative de l'Aéro Club de Suisse et de *Pro Aéro*, la construction des modèles réduits a commencé dès 1945 à attirer l'attention de certains membres du personnel enseignant, et même d'autorités officielles. C'est ainsi que le canton du Tessin a été le premier, l'an dernier, à introduire dans ses écoles, sous la direction du pilote aviateur Italo Marazza, ingénieur, chef de l'aéroport de Locarno, promu au rang d'expert cantonal pour l'aviation, des leçons d'aéro-modélisme. C'est ainsi que les jeunes élèves tessinois, après avoir reçu une initiation générale sur l'histoire de l'aviation suisse, sur la raison d'être des ailes sportives et commerciales, ont été engagés à s'intéresser pratiquement à la construction de petits modèles, réductions parfaites, calculées préalablement en laboratoire, des grands planeurs modernes.

Partout où elle a été développée, la construction des modèles réduits passionne ceux qui la pratiquent, parce que cette instruction — on ne saurait assez mettre l'accent sur cet aspect du problème —, est à la fois un passe-temps, un divertissement et une éducation technique infiniment utile. L'enfant qui ne saurait se soumettre aux exigences de lois précises, à l'exécution méthodique d'un travail souvent difficile, pourra peut-être découper et bâti les ailes d'un petit planeur et construire un fuselage, mais il n'aura jamais la joie de voir évoluer sur cent, deux cents, ou même plusieurs centaines de mètres, la petite machine qui est incontestablement son œuvre-même.

En effet, la construction de modèles réduits oblige à un travail absolument précis. Elle développe ainsi le don de l'observation. Cette construction est de ce fait utile soit aux jeunes qui désirent se consacrer par la suite à l'aviation, soit à ceux qui n'embrasseront pas cette nouvelle branche d'activité. Pour les premiers, elle constitue l'initiation indispensable, pour les seconds elle développe le goût de la technique et du travail bien fait.

Il faut souhaiter que partout, dans notre pays, la construction des modèles réduits de planeurs devienne à la fois une branche scolaire et un dérivatif pour toute notre jeunesse. Nos jeunes garçons de 1944, en construisant, puis en lançant dans l'espace le produit de leur fabrication personnelle, de longues journées de labeur, comprendront mieux, demain, comment volent et se dirigent en plein ciel, les grands oiseaux de notre flottille aérienne, touristique et marchande.

Ailes touristiques, ailes sportives

Le vol à voile

L'activité aérienne sportive, en dépit de la guerre, s'est remarquablement développée en Suisse, au cours de ces dernières années. On le doit, il faut le signaler, aux efforts de l'Aéro Club de Suisse, et à ceux également de l'Office aérien fédéral. Répon-

dant au slogan « Un peuple qui ne vole pas risque d'être survolé », slogan que l'on doit à Walter Mittelholzer, nos milieux sportifs suisses d'aviation ont tout mis en œuvre pour développer le vol sans moteur, pour attirer notre jeunesse au vol à voile, que l'on peut considérer comme « l'antichambre » de l'aviation sportive. Multiples sont aujourd'hui les pilotes suisses de vol sans moteur. On ne peut que s'en féliciter. Le programme de 1945 a prévu, grâce au labeur de l'Aé. C. S., la formation de 500 nouveaux pilotes de vol à voile. Tout porte à croire qu'un grand nombre de ces derniers, et de leurs camarades des années précédentes, constitueront demain la phalange des touristes aériens suisses.

Et puisque nous parlons des pilotes de vol sans moteur, il nous est un plaisir de rappeler, en songeant à ceux qui ont pratiqué ce sport parmi les premiers, que notre excellent pilote jurassien Willy Farner, spécialiste du vol à voile, avait accompli le 13 février 1933, un vol postal audacieux entre Zurich et Milan, par dessus le Tessin, sans escale. L'aviateur Willy Farner transportait par dessus les Alpes, à bord de son planeur, remorqué par un avion piloté par l'aviateur Fretz, un courrier postal de 55 kg. environ, de 6252 plis. Après avoir survolé Biasca, Bellinzona, Lugano, Côme, le planeur lâchant le câble qui le reliait à l'avion, atterrissait sur l'aérodrome de Taliedo, près de Milan. Le vol avait duré deux heures. Le lendemain, 14 février 1933, avec du courrier suisse (5477 plis) et du courrier italien pour la Suisse (507 lettres), à bord de son planeur, Willy Farner quittait Milan, remorqué par Fretz, pour se diriger vers Arosa. Mais le pilote fut obligé d'atterrir à Bellinzona, la situation atmosphérique ayant rendu le passage des Alpes impossible.

Rappelons encore, pour faire une brève allusion aux débuts du vol à voile, les expériences fort intéressantes de l'aviateur Francis Chardon, qui est notre premier as suisse du vol sans moteur. Le 15 mars 1922, à Gstaad, Francis Chardon donna de très belles démonstrations de « vol glissé » avec quelques-uns de ses camarades. Par la suite, cet aviateur s'imposa par ses évolutions tant en Suisse qu'en France.

En 1943, le développement du vol à voile a trouvé chez nous plusieurs illustrations, soit par les résultats obtenus dans les divers groupements d'écologie et d'entraînement, soit au championnat national suisse qui se déroula dans les Grisons, soit encore au cours de nombreux camps de vol sans moteur organisés dans diverses régions de notre pays.

Chaque année, ce sont 2000 ou 3000 heures de vol environ accomplies par les avions sans moteur en Suisse. Dans ces chiffres sont comprises les évolutions réalisées dans les camps.

Ainsi que le relevait *Pro Aéro* le vol à voile est un sport passionnant. Il constitue la réalisation du rêve le plus ancien de l'humanité : voler, vaincre l'espace et le temps.