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: Notre aviation sportive hier... aujourd`hui...

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-825503

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

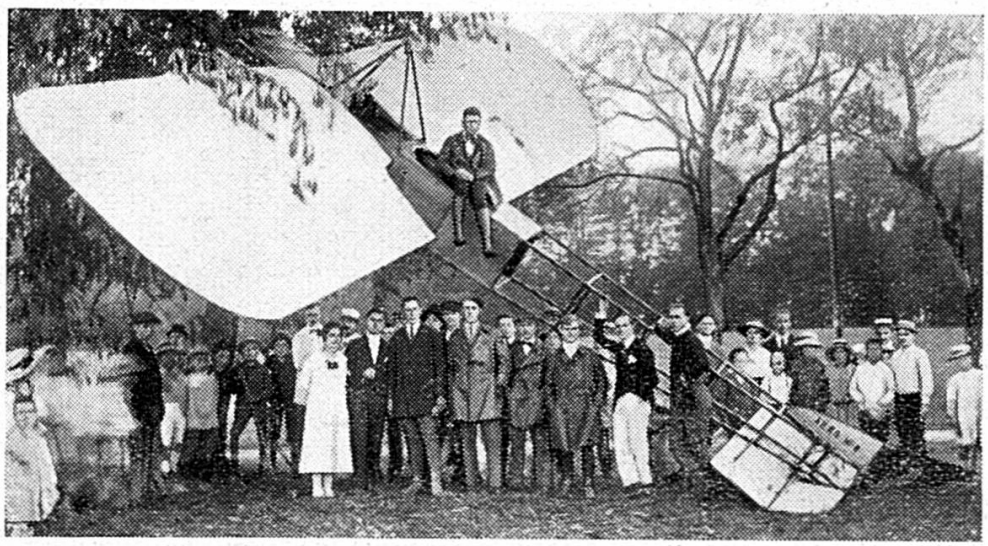
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 06.01.2026

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

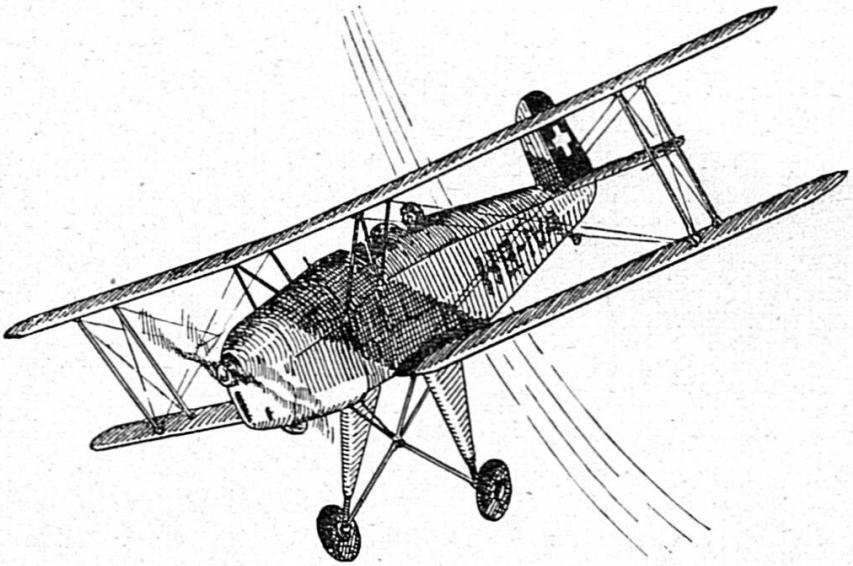
Notre aviation sportive

Hier...



Les atterrissages étaient parfois un peu mouvementés !

Aujourd'hui...



En plein ciel, un avion sportif suisse glisse, rapide et élégant.

Et le vol à voile permet de constituer au pays une réserve importante de pilotes qui pourront être demain soit des aviateurs touristiques, soit des pilotes commerciaux, soit encore des spécialistes utiles à l'aviation militaire.

Le vol à moteur

Avant-guerre, le vol sportif à moteur avait connu, dans de nombreux centres de Suisse alémanique et de Suisse romande, une extension réjouissante.

Sur nos divers aérodromes civils, des écoles d'aviation sportive avaient été constituées par les sections régionales et locales de l'Aé. C. S. De nombreux pilotes sportifs furent ainsi formés et brevetés. Un championnat suisse d'aviation, organisé par l'Aé. C. S. fut également créé, et ce championnat permit de démontrer que les aptitudes au manche à balai de certaines sportives suisses étaient aussi affirmées que celles des pilotes masculins. Et nous en tenons pour preuve la brillante démonstration donnée aux championnats nationaux d'aviation sportive, en 1937, par Mme Magdalena Hutton, de Zurich, qui fut notre championne suisse d'acrobatie.

Dès septembre 1939, le vol à moteur fut supprimé en raison des circonstances. Les nombreux avions suisses de sport et de tourisme stationnent, dès cette époque, au repos, dans les hangars de nos places d'aviation civiles. Dans l'intention de préparer l'avenir, en Suisse romande, et sous l'impulsion des moniteurs N.-Marcel Weber, de Genève, et Alphonse Kammacher, de Lausanne, il s'est constitué l'*Union des pilotes civils*, dont le but est de grouper tous les spécialistes de l'aviation sportive à moteur. En songeant à l'après-guerre, il se pose évidemment de nombreux problèmes pratiques et techniques, dont la solution ne pourra être apportée que par les spécialistes en la matière.

Verrons-nous longtemps encore, au lendemain du conflit actuel, les petits avions de sport de 1939 évoluer dans notre ciel ? Le développement extraordinaire acquis par la construction aéronautique ne mettra-t-il point sur le marché de nouveaux appareils, techniquement supérieurs ? Dans cet ordre d'idée, notre constructeur jurassien Willy Farner a émis la suggestion de chercher à développer, dans notre pays, soit l'hydraviation sportive, soit l'avion sportif amphibie. Il est clair que la Suisse se prêterait à merveille à ce tourisme aérien. Tel est un problème qui ne manquera pas de se poser à nos touristes de l'air, dans l'avenir. Il en est d'autres encore, dont l'importance est à la fois d'ordre technique, d'ordre économique également. La Suisse, pays de tourisme par excellence, se doit de songer sérieusement au développement du vol sportif. Les transports aériens seront appelés à servir nos intérêts dans le domaine strictement commercial. Et le vol à moteur sportif, en ce qui le concerne, présentera une valeur certaine sur le plan du tourisme et de l'hôtellerie, car il

conduira de villes à villes, de régions en régions, des centaines et même des milliers de touristes, suisses et étrangers, qui jadis utilisaient le rail ou la route.

Aspect nouveau d'un problème national, auquel notre opinion publique ne songe peut-être pas encore, mais qui fait l'objet d'études dans les cercles de nos ailes légères.

Trafic aérien

Nos ailes marchandes et commerciales

Qu'en est-il de notre aviation commerciale suisse? En 1939, dès la mobilisation générale, ce fut la suspension totale de toute navigation aérienne civile. Jusqu'à fin août, la *Swissair* avait transporté 28.331 passagers sur les routes internationales de Londres, Paris, Berlin et Vienne, même au-delà. Dès le début de 1940, un gros effort permit à notre pavillon aérien marchand de flotter de nouveau hors de nos frontières, sur les lignes Locarno-Barcelone (avril à juin), Locarno-Rome (de mars à juin) et Zurich-Munich (de septembre à fin décembre). 1613 passagers furent ainsi transportés, sans compter le fret, les marchandises, la poste, En 1941, les résultats furent encore supérieurs. Si le trafic Locarno-Rome fut suspendu dès le 16 janvier, après quinze jours d'exploitation, la *Swissair* effectua de janvier à octobre le service Zurich-Munich, et d'octobre à fin décembre la ligne Zurich-Stuttgart-Berlin. 3922 passagers, au total, furent transportés et plus de 160.000 kg. de bagages, marchandises et fret postal. En 1942, la liaison Zurich-Stuttgart-Berlin fut maintenue. Elle a été réduite, au début de 1943, à la section Zurich-Stuttgart, en raison des événements.

En plus de la valeur commerciale évidente, pour notre économie nationale, que le maintien de cette navigation aérienne représenta pour la Suisse, sur le plan technique, ces lignes ont permis à la *Swissair* d'assurer l'entraînement constant de tout son personnel de vol, et de pouvoir disposer immédiatement de ses spécialistes, si l'occasion le demandait. Nos avions commerciaux *Douglas DC-3,* de construction américaine, sont l'objet de soins et de revisions constantes.

En cette période de guerre, il est fort réjouissant de constater que nos ailes marchandes, loin de rester inactives, ont encore pu servir le pays, en mettant leurs moyens à la disposition de notre économie. Des expériences utiles et nouvelles ont été effectuées tout particulièrement dans le domaine du transport des marchandises. L'avion, certes, ne saurait encore concurrencer sérieusement le rail ou la navigation fluviale. Il n'en reste pas moins qu'à l'heure où les moyens terrestres de transports sont surchargés, l'appui — même modeste encore — de l'aile mar-