

Zeitschrift:	Schweizer Soldat : Monatszeitschrift für Armee und Kader mit FHD-Zeitung
Herausgeber:	Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat
Band:	17 (1941-1942)
Heft:	23
Artikel:	Notre aviation suisse et ses missions de demain
Autor:	Naef, Ernest
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-711688

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: 28.01.2026

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

ricains y entretenaient en temps de paix 25,000 hommes, environ 200 avions et 45 vaisseaux de guerre, effectifs qui ont dû être certainement renforcés lorsque les Américains sentirent l'orage s'approcher des Philippines. Avec les points d'appui britanniques de 70,000 hommes, 20,000 volontaires, 500 avions, 70 bateaux de guerre de la presqu'île malaise, les garnisons de Birmanie fortes de 65,000 hommes, 100 avions, diverses forces navales et les

troupes hollandaises de 100,000 hommes, 500 avions et 80 bateaux (chiffres de 1940), les Américains devraient pouvoir résister efficacement aux attaquants et, après avoir concédé quelques succès de début aux Japonais, porter des coups sérieux à l'ennemi. Dans les Philippines vivent environ 8000 Japonais qui ne représentent ici qu'une faible minorité et ne peuvent devenir dangereux comme ceux d'Hawaï.

Les Philippines disposent de richesses naturelles qui ne sont toutefois pas encore toutes exploitées. A côté de l'or, du charbon, on exploite d'autres minéraux, mais la végétation est de loin la plus importante. La principale richesse du pays est constituée par des bois de toute nature, le chanvre de Manille, des plantes de parfumerie, du tabac, la canne à sucre et le café.

Traduit de Fred Matthews.

Défense nationale Notre aviation suisse et ses missions de demain

Ainsi que ce fut le cas de 1914 à 1918, notre aviation militaire a poursuivi sa tâche dès septembre 1939, dans un silence rendu obligatoire par les circonstances. Nul ne s'étonnera de cette retenue compréhensible, qui n'empêche d'ailleurs pas quelques commentaires d'actualité et de portée générale. On se souviendra peut-être de certains aspects de l'évolution de notre défense aérienne, au cours des deux dernières décades. Alors qu'au lendemain de 1920, en Europe, les meilleurs aéronautiques étrangers ne masquaient point les dangers de la guerre des airs et les possibilités offertes à l'aviation militaire — à la «cinquième arme» —, d'aucuns mirent en doute semblables pronostics. La conquête de l'air forçait la curiosité des foules, elle n'eut guère le don de susciter la confiance.

Les événements se succédèrent à un rythme accéléré, et avec eux, les progrès de la construction, les créations de la technique, alliées à celles de l'armement. Il fallut la guerre pour dévoiler à ceux qui en doutaient la véritable puissance de la 5^{me} arme moderne. Actuellement, les esprits ont admis ce qu'ils se refusaient à croire auparavant. Ils l'ont admis pour divers motifs, avec promptitude, avec une célérité qui aurait été la bienvenue quelques années auparavant.

Par un effet psychologique normal,

certains s'étonnent même que notre protection aérienne ne soit pas plus développée. Que savent-ils en fait de notre préparation, de toutes les difficultés qu'elle a dû surmonter, des entraves mises à son développement, à cette «organisation» qu'ils voudraient savoir, en cette époque, plus grande et plus complète? Ils n'en savent rien, sinon ce que leur logique de sceptiques, revenus à de meilleurs sentiments, paraît devoir leur faire comprendre. Il est assurément heureux pour le pays, et sa défense, que nos meilleurs aéronautiques suisses, malgré le peu d'enthousiasme dévoilé en général en faveur des ailes, n'aient pas attendu les directives des donneurs de conseils pour aller de l'avant.

Rappelons à ce propos ce que l'Association Suisse de l'industrie de l'aviation communiquait officiellement à la presse à fin mars 1940: fondée au début de 1939, cette association nationale groupait et coordonnait alors les efforts de 36 usines, qui toutes avaient au moins un département produisant des pièces d'avions. Dans le potentiel industriel du pays, ces fabriques représentaient plus de 150 millions de capital, plus de 25,000 ouvriers et employés, dont plus de 5000 étaient spécialisés dans les départements construisant du matériel d'aviation. La capacité de production des membres de cette association pouvait atteindre par

année 300 à 350 avions complets, y compris les moteurs, permettant non seulement de satisfaire à toutes les demandes du pays, mais encore d'envoyer certaines exportations. Telles furent les renseignements donnés officiellement en mars 1940.

Il est des efforts et des résultats qui méritent d'être soulignés. Ceux auxquels nous venons de faire allusion sont du nombre.

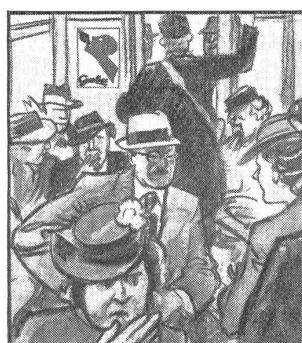
Une opinion à retenir.

Lorsque la Fondation Pro Aéro, due à l'initiative de l'Aéro Club de Suisse, a été lancée en 1938, puis reprise en 1939 et dans les années suivantes, diverses personnalités ont émis certains avis à l'égard de notre aviation nationale. Le Général Henri Guisan, alors commandant de corps d'armée, avait précisé: «Une aviation nationale forte est un facteur toujours plus important de la défense du pays. Aussi les efforts que fait Pro Aéro pour le développement de l'aviation suisse doivent-ils être soutenus et encouragés. Par sa situation géographique, la Suisse est devenue la plaque tournante des relations aériennes internationales. Elle doit donc développer son aviation, non seulement pour exploiter sa situation internationale privilégiée, mais aussi et surtout pour mieux assurer sa sécurité.»

On ne saurait assez rappeler à cette heure-ci ces judicieuses considérations. Dans le cadre de notre défense natio-



„Ich muss gehen, sonst komme ich zu spät zur Chorprobe.“
— „Nimm Dich in Achi, es weht ein rechter Grippewind.“



„Hören Sie, wie alles um uns herum hustet; da werden wieder viele bei der Probe fehlen.“



„Ich freue mich, dass wir vollzählig versammelt sind und hoffentlich alle gut bei Stimme. Haben Sie meinen Rat befolgt?“



„Ja freilich, Gaba!“
Der kluge Sänger Gaba nimmt, Damit es mit der Stimme stimmt.

nale, en marge du domaine militaire, il est aussi un problème aéronautique civil et commercial à envisager et à travailler. Un tel problème ne s'improvise pas. Il se façonne.

Notre aviation commerciale suisse a connu, en septembre 1939, un arrêt brusque de son activité, interruption de trafic d'autant plus regrettable que nos lignes aériennes étaient parvenues en été 1939 à un développement remarquable. Les statistiques officielles ont alors mentionné les résultats de nos services quotidiens, résultats qui marquèrent dans le cadre du trafic aérien en Europe. En huit mois de 1939, nos avions ont franchi sur le continent 1,189,913 km, transportant 28,331 passagers, et plus de 1200 tonnes de poste, de bagages, et de fret. Dans leurs vols de tourisme, les appareils de la **Swissair** franchirent alors 83,282 km avec 2926 passagers. Le pavillon de nos avions commerciaux flotta régulièrement sur tous les grands aéroports d'Europe. Les lignes suisses avaient acquis une renommée qui faisait honneur à notre pays tout entier, et servaient admirablement notre propagande nationale, tant au point de vue économique que touristique.

Au début de 1940, il nous fut donné de saisir combien, à notre endroit, l'espace aérien remplace — et remplacera toujours davantage — les mers et les océans. Dès le début d'avril 1940, en effet, un service Locarno—Rome fut réalisé. Cette liaison aérienne de la **Swissair** était d'une importance indéniable pour notre pays. Elle assurait à notre navigation aérienne marchande la route du sud, cette route que Walter Mittelholzer avait déjà empruntée à diverses reprises, cette voie à laquelle Oscar Bider avait songé en 1919, en esquissant l'avenir de notre aéronautique, et que l'avion de la **Swissair**, ambassadeur de l'Exposition Nationale Suisse de 1939 avait également parcourue.

Grâce à un gros travail de préparation, à une mise au point minutieuse d'innombrables détails, Locarno fut reliée à Rome en moins de trois heures. Plus encore, nos limousines suisses purent assurer aussi un service régulier de Locarno à Barcelone, reliant notre pays à l'Espagne, d'un coup d'aile, en 3 heures et demie de vol. Hélas!, les événements internationaux vinrent interrompre cette ouverture de trafic aérien italo-suisse et ibéro-suisse.

L'œuvre de demain.

Parlant de l'avenir, dans le domaine de notre aéronautique, M. le conseiller fédéral Marcel Pilet-Golaz, avait exposé en 1938: «Notre aviation aura besoin de pilotes et d'autres spécialistes,

et c'est pourquoi les jeunes doivent avoir l'occasion de se former et de s'exercer.»

Puisse notre opinion publique se pénétrer de cette affirmation. Puisse-t-elle réaliser que notre avenir commercial et économique sera de plus en plus lié à nos moyens aéronautiques en général. Cette cause, l'Aéro Club de Suisse et la fondation nationale **Pro Aéro** n'ont cessé d'en signaler l'urgence depuis quatre ans. Les temps actuels nous apprennent que l'espace aérien est obligatoire à tous les pays. Mais l'exploitation future de cet espace ne sera réservée qu'aux pays prévoyants.

Le travail accompli jusqu'ici par notre aviation suisse, sur le plan commercial, touristique, technique, ne saurait être qu'un début, qui doit être amélioré, élargi, étendu. Ce n'est point là une réalisation, hélas!, immédiate. Mais c'est une réalisation à laquelle nous devons songer et travailler dès aujourd'hui, que nous devons dûment préparer, théoriquement et pratiquement.

Il sied à cet égard de féliciter l'Aéro Club de Suisse d'avoir pris, une fois de plus, une initiative qui pourra être grosse de conséquences heureuses dans l'avenir. Lors de son assemblée du 6 décembre 1941, notre grand club national a en effet chargé le colonel Edgar Primault de convoquer, avec l'appui de l'Office Aérien Fédéral, une conférence nationale des questions aériennes, dans le but d'étudier dès maintenant les problèmes les plus importants, présents et futurs: «prévoir et prendre toutes les mesures pour assurer à la Suisse dans le domaine aérien son rôle de **plaqué tournante**», et «trouver la question des besoins du développement du tourisme aérien».

On ne saurait assez souligner combien cette décision de l'Aé.C.S. vient à son heure. Une telle mise au point demandera de longues périodes de travail. Et c'est dès aujourd'hui une large part de nos **relations internationales commerciales et marchandes** de demain qui seront, non seulement évoquées, mais organisées.

Nous vivons actuellement l'ère de l'aviation de combat. Ce sera demain le développement **prodigieux** de l'aile marchande, moyen de transport indispensable à tout pays qui voudra vivre et prospérer.

De 1941 à 1942.

La tâche à réaliser est assurément très grande. Avons-nous les moyens de parvenir à chef?

Pour répondre à cette question, qui se place à la base de l'ensemble du problème, il convient d'abord de savoir ce dont nous disposons.

Dans le cadre militaire, sujet qui exige aujourd'hui — on en comprend les motifs — une très grande discréétion, nous rappellerons simplement les vues aériennes que comporte le très beau film d'orientation et d'instruction: **Notre volonté de défense**. Cette bande cinématographique tournée par le Service des films de l'Armée dit très clairement à ceux qui réfléchissent le développement acquis par notre 5^{me} arme suisse. Cette vision a été donnée sur de multiples écrans dans l'ensemble du pays. Par ailleurs, notre presse fut conviée en son temps à suivre des exercices — au début de 1940 —, de notre aviation militaire, et elle a pu donner une relation de l'activité de notre troupe d'aviation.

Quant à notre aviation commerciale et marchande, et à l'ensemble de notre aviation civile, **Pro Aéro** dans ses actions d'orientation de l'opinion publique a souligné ce qui avait été réalisé jusqu'en août 1939, et ce qui restait à faire pour assurer à la Suisse, au cœur de l'Europe, la place à laquelle elle peut prétendre. L'édition **Nos Ailes**, de 1940, due à **Pro Aéro**, précise par le texte et par l'image l'action entreprise chez nous.

Que nous réserve l'avenir?

En matière aéronautique, il sera ce que nous le ferons. Les routes de l'air de demain seront des voies de communications à grand trafic, et il appartiendra à la Suisse d'y prendre rang. L'initiative de l'Aéro Club de Suisse, de décembre 1941, le signale à l'instant opportun. Elle fera date dans les annales de notre aviation, et ses répercussions pourront être immenses si nous savons donner suite aux suggestions qui en découlent. Mais il convient de bien préciser aussi qu'à eux seuls nos milieux aéronautiques ne pourront pas parvenir à chef. Il leur faut l'appui de l'ensemble du pays, la collaboration de l'opinion publique, l'assurance que nos Autorités supérieures, conscientes de la révolution technique à laquelle nous allons assister dans le cadre des transports, par l'essor des ailes commerciales, saura et voudra suivre «une politique aéronautique».

A nos routes, à notre rail, à notre navigation fluviale, s'ajoute désormais la navigation aérienne. Nos derniers résultats obtenus en 1939 ne doivent être considérés — malgré leurs chiffres impressionnantes —, que sous l'angle du «passé».

Une politique aéronautique nationale, telle est bien l'une des grandes tâches à laquelle la Suisse devra faire face demain, en s'y préparant dans les moindres détails dès aujourd'hui.

Cap. Ernest Naef.