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: 13 (1942)

Heft: 5

Artikel: L'avenir de l'industrie aéronautique suisse : résumé de la conférence de M. Farner, directeur, Granges, présenté le 30 mai 1942, aux membres de l'A.D.I.J., à Porrentruy

Autor: Erismann, M.E.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-825475

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: 15.07.2025

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

P34

TREIZIEME ANNÉE N° 5 SEPTEMBRE 1942

LES INTÉRÊTS DU JURA

Bulletin de l'Association pour la défense des intérêts du Jura

Paraissant 6 à 8 fois par an

Président de l'A. D. I. J.: M. F. REUSSER, Moutier Tél. 9 40 07	Secrétaire de l'A. D I. J. et Administr. du Bulletin: M. R. STEINER, Delémont Tél. 2 15 83	Caissier de l'A. D. I. J.: M. H. FARRON, Delémont Tél. 2 16 57

Compte de chèques postaux : IVa 2086, Delémont. — **Abonnement annuel:** fr. 4.— **le numéro:** 75 ct. — **Publicité:** S'adresser au Secrétariat de l'A. D. I. J. à Delémont.
Editeur: Imprimerie du « Démocrate » S. A., Delémont.

SOMMAIRE:

L'avenir de l'industrie aéronautique suisse. — La loi fédérale sur le travail à domicile.— Extrait du rapport annuel de la section bernoise du C. T. P. — Communications officielles.

L'avenir de l'industrie aéronautique suisse

Résumé de la conférence de M. Farner, directeur, Granges, présenté le 30 mai 1942, aux membres de l'A. D. I. J., à Porrentruy.

Pour pouvoir émettre une opinion valable sur le développement futur de la production aéronautique de notre pays, il faudrait être en mesure de répondre aux trois questions suivantes:

1. Lequel des belligérants l'emportera, et quel sera le sort de la Suisse dans l'Europe de demain ?
2. Quelle sera l'évolution de la navigation aérienne après la guerre ?
3. Quelles sont les possibilités actuelles de l'industrie aéronautique de la Suisse ?

Personne à l'heure actuelle ne peut donner une réponse adéquate à la première question. Nous pouvons toutefois prédire sans nous avancer beaucoup, que l'après-guerre sera une époque de redressement et d'adaptation progressive qui obligera les peuples à fournir un effort maximum, et où les plus capables et les plus forts, comme à l'ordinaire, gagneront la partie. Plus que jamais la Suisse donne l'impression de vouloir rester fidèle à sa destinée. Elle survivra parce que ses fils sont animés de la ferme volonté de résoudre eux-mêmes les problèmes de l'heure dans la ligne de leurs traditions nationales.

Il est plus aisé de répondre à la deuxième question. Nous savons déjà qu'à une économie organisée en vue de la production massive du matériel de guerre, succédera une période transitoire vouée aux grandes reconstructions et durant laquelle le problème

des moyens de transports se posera avec une acuité sans précédent. Autos, bateaux, avions, devront être fabriqués en grandes séries et être maintenus en état de service. L'avion jouera un rôle de premier plan pour le transport à longue distance des voyageurs, du fret de matières précieuses ou périssables. L'aire d'utilisation pratique de la navigation aérienne s'étendra également aux domaines sportifs, scientifiques et militaires. Il va sans dire que dans ce vaste effort de synthèse planétaire, la Suisse ne pourra pas rester inactive.

L'industrie aéronautique suppose le concours d'un appareil de production immense et infiniment varié. Pour la Suisse, elle embrasse dans une seule association, 36 usines employant 25.000 ouvriers, auxquelles il faut ajouter les entreprises indépendantes ainsi que les ateliers fédéraux. Toutes ces fabriques produisant des avions, des moteurs, des instruments, des hélices, des produits bruts, etc., dépendent encore de fournisseurs pour les accessoires de toutes sortes : installations radiotélégraphiques, armement, pièces de décolletage, appareils de bord, matériel d'aéroport, etc. Les besoins multiples de l'industrie aéronautique exigent une vaste organisation générale capable d'établir un programme d'activité à longue échéance.

L'industrie aéronautique suisse a été pendant plusieurs décades un facteur négligeable dans l'activité industrielle de notre pays. La production actuelle présente toutes les lacunes d'une organisation tardive et improvisée. Le principal obstacle à un développement réjouissant de notre production nationale doit être recherché dans le monopole que s'est arrogé l'Etat ; il en résulte que l'esprit d'initiative et l'effort créateur qui animent l'industrie privée n'ont pas encore eu l'occasion de se manifester. Relevons aussi que la coopération des producteurs n'est pas organisée pour un temps assez long et qu'elle souffre en outre d'un manque de coordination. Mais ce qu'il faut surtout déplorer, c'est l'absence d'un plan d'activité embrassant l'ensemble de la production suisse après la guerre. Trop longtemps on s'est contenté d'acquérir des licences étrangères et de fabriquer ensuite des appareils dans le cadre d'une production étatisée. Si nous voulons être en mesure de lutter efficacement contre la concurrence étrangère, il faudra absolument changer de méthode.

Les différentes branches d'activité de la navigation aérienne — vol de modèles, vol à voile, aviation de tourisme, aviation militaire et trafic de ligne — n'offrent pas toutes des possibilités intéressantes pour la production aéronautique de notre pays.

La construction de modèles réduits comme moyen de réclame et d'initiation théorique devrait être plus largement encouragée par les associations sportives (Aéro Club, Pro Aéro) et les pouvoirs publics en général. Encore faut-il ici se garder d'un zèle exagéré. A partir d'un certain âge, la construction de modèles réduits devrait être considérée comme une étape précédant le vol à voile. Abstraction faite de certains cas particuliers

il est manifestement absurde de raffiner sur le détail des constructions de modèles jusque dans un âge avancé, et au prix d'une dépense considérable. Ce n'est évidemment plus là du sport populaire pour la jeunesse !

Si pour des raisons d'ordre pratique, le passage du vol de modèles au vol à voile ne peut pas s'opérer normalement, le vieux planeur offrira un excellent moyen de transition. C'est par la pratique du planeur que les pionniers du vol à voile ont acquis l'expérience qui leur a permis de réaliser leurs performances ultérieures, et cela sans danger et sans qu'il leur en coûte beaucoup.

Malheureusement le vol à voile n'est pas encore assez répandu en Suisse pour permettre la fabrication d'avions à voile sur une échelle rentable. On n'y parviendra pas sans une action de propagande des milieux compétents (pouvoirs publics, associations sportives).

Actuellement l'industrie doit se contenter de servir le vol à voile en fournissant certaines pièces détachées importantes et des matières premières bon marché. Il en va de même pour les constructions de modèles réduits et le vol de planeurs. La fabrication d'avions à voile en séries pourrait être entreprise dès la fin des hostilités.

L'aviation de sport (étude technique de l'avion à moteur, tourisme) offre aujourd'hui déjà, à notre industrie, des possibilités intéressantes.

En premier lieu nous avons besoin d'avions-écoles répondant aux besoins de notre pays. Toutes les expériences faites jusqu'ici ont montré de façon irrécusable que les bons avions suisses (A.C.4, etc.) sont en définitive les appareils les plus avantageux, si élevé que soit leur prix de revient. Cette constatation nous fournit une indication précieuse ; car elle nous prouve qu'il serait vain de vouloir rivaliser avec la production étrangère d'appareils de grandes séries bon marché. Il vaut mieux lancer sur le marché des machines en séries limitées, mais d'une qualité indiscutable. De cette façon, le succès pourrait être assuré, en Suisse du moins, et peut-être y aurait-il des possibilités d'exportation pour nos avions-écoles.

En revanche, je ne garantirais pas le succès d'un avion de tourisme suisse, eu égard aux traits d'individualisme marqué de notre caractère national. Cependant un hydravion moderne susciterait un intérêt certain, aussi bien en Suisse qu'à l'étranger.

Le trafic aérien comprend deux domaines principaux : le service de ligne et le circuit touristique. Par l'aménagement d'un aérodrome central on assurera la correspondance avec les services aériens internationaux. En raison des courtes distances il faudra renoncer aux lignes intérieures ; en revanche le service de liaison par le chemin de fer ou la route devra fonctionner de façon impeccable. En aucun cas on ne tiendra compte d'intérêts purement locaux ou de certaines revendications cantonales.

Notre jeune industrie aéronautique n'est malheureusement pas encore en état de livrer au trafic de ligne tout ce matériel dont il aurait besoin. Toutefois elle peut fournir les appareils nécessaires aux services de tourisme. Ici encore, comme pour l'aviation de sport, l'abondance des lacs et rivières sur toute l'étendue du territoire autoriserait la création d'un type d'appareil amphibie. Les besoins du marché suisse à eux seuls permettraient la construction d'une série de machines importante; mais le marché extérieur offrirait sans doute lui aussi des perspectives intéressantes, attendu que ce type d'avion n'a aucune concurrence sérieuse à craindre pour le moment.

Dès la fin du conflit actuel il faudra éviter que l'aviation militaire ne soit négligée comme ce fut le cas après la première grande guerre mondiale. On n'invoquera plus la nécessité de compressions budgétaires pour faire l'entraînement de nos pilotes sur des coucous munis de moteurs à 100 HP. On leur procurera des avions-écoles modernes, aussi avantageux que possible certes, mais possédant les qualités propres à l'avion de combat.

Le besoin de tels appareils d'exercice se fait déjà sentir aujourd'hui ; c'est pourquoi la mise en chantier d'un certain nombre de machines appropriées devrait commencer sans tarder.

Nous pouvons donc admettre dès maintenant que notre industrie aéronautique ne manquera pas de besogne après la guerre. Toutefois il convient d'insister sur le fait que nos chances de réussite dépendent essentiellement des réalisations que nous obtiendrons par nos propres moyens et par les ressources de notre propre génie créateur. L'heure n'est plus aux demi-mesures ; il faudra agir vite, sous peine d'être en retard sur le développement général de la navigation aérienne. Qu'on nous permette d'insister sur les aspects multiples d'une production industrielle qui devra imposer un effort égal et simultané à toutes les parties de notre activité. Sous ce rapport il faut surtout déplorer le manque de moteurs de construction indigène.

Souhaitons que tous les intéressés, c'est-à-dire les milieux de l'industrie et de l'aéronautique — tant civils que militaires — les offices de tourisme, l'Aéro Club Suisse, les Universités, se rencontrent dans un même désir de collaboration féconde. La foi en notre propre force sera le gage de notre succès.

(Adaptation française de M. E. Erismann.)