

Les ailes de demain : notre aviation sportive suisse au travail

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **15 (1944)**

Heft 2

PDF erstellt am: **16.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-825499>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Les ailes de demain

Notre aviation sportive suisse au travail

Il ne manque pas d'intérêt de relever que les magnifiques résultats obtenus par nos pilotes sportifs de vol-à-voile, tant dans leurs évolutions régulières que lors des camps de vol sans moteur organisés dans notre pays, sont non seulement en fonction de la valeur de nos spécialistes, mais également de celle de nos constructeurs en général. C'est un point sur lequel il peut être intéressant de s'allonger quelque peu, d'autant plus que la construction aéronautique civile suisse prend aujourd'hui une certaine importance.

En Suisse, où tout ce qui touche à la construction dite de précision offre une valeur compréhensible, le développement que l'on reconnaît désormais à l'artisanat de l'aéronautique constitue certainement une branche d'avenir pour notre pays. Cet artisanat est représenté chez nous par nos diverses fabriques de planeurs, et par certains constructeurs qui se spécialisent dans l'aviation sportive à moteur.

Aucun pays ne saurait se tenir à l'écart des grands problèmes d'avenir que pose le développement des ailes touristiques et commerciales, que nous connaissons dans un certain avenir. Ce développement sera naturellement lié — l'exemple de l'automobilisme se retrouvera en aviation — à l'essor même de cette construction aéronautique, qui devra faire face aux innombrables besoins des milliers de pilotes de l'après-guerre.

Il semble bien inutile de dire plus longuement pourquoi et comment cet essor des ailes civiles de demain est évident. L'avenir de l'aviation est un fait acquis. Mais ce qui n'est pas acquis par contre, c'est de savoir comment notre pays pourra, après guerre, assurer le développement de sa propre aviation sportive et touristique.



Un grand pilote jurassien : *Alfred Comte*, capitaine-aviateur, de Delémont, pionnier de l'aviation militaire dès 1914, instructeur, puis constructeur d'aviation, animateur de notre aviation civile avant la guerre.

A la fin de la précédente guerre, soit dès 1919, la Suisse ne voulut rien savoir d'une industrie aéronautique civile, car à cette époque-là, une telle industrie offrait encore des risques commerciaux considérables. En sera-t-il de même demain? Est-il exagéré de rappeler que la Suisse dispose d'un lot remarquable d'ingénieurs, de techniciens et d'ouvriers qualifiés dans le travail de précision. Et pourtant, à première vue, il pourrait être établi que le système d'importation de machines étrangères éprouvées serait encore la solution la plus avantageuse pour nous.

Mais cette conception de l'importation d'appareils civils étrangers pour les besoins de nos ailes sportives et touristiques ne cadre nullement avec le fait que la Suisse est et restera le berceau de l'industrie de précision!

Tout laisse entendre que si ce problème de la construction aéronautique pouvait être placé chez nous sur un plan pratique et rationnel — mais ce n'est pas dans une brève esquisse qu'il nous est possible d'entrer dans tous les détails du sujet —, la Suisse et son industrie aéronautique civile pourraient parfaitement prendre la place que la construction des machines, pour ne citer que ce seul exemple, a prise depuis longtemps dans notre pays. Et pourtant, cette construction des machines, réputée bien au-delà de nos frontières, n'est pas conduite en Suisse pour la seule consommation interne!

La grande différence qui existe en Suisse, entre les années 1919-1920, et les années à venir, c'est qu'il y a vingt-cinq ans nous ne possédions pratiquement pas d'industrie aéronautique civile suisse, alors qu'actuellement cette jeune industrie existe, et elle est même représentée par plusieurs fabriques dont les capacités sont reconnues. Ce qui revient à dire que nous avons tout à gagner à prêter attention et intérêt à l'essor de cette activité nationale nouvelle, qui pourrait demain si elle est judicieusement conduite, et surtout épaulée et soutenue, donner des résultats très heureux. Nous en tenons pour preuve les travaux accomplis actuellement par l'un de nos jeunes constructeurs, qui est aussi pilote, M. Willy Farner, de Granges. Ce dernier a tout d'abord réalisé récemment un nouveau système de train d'atterrissage tricycle dont les qualités se sont avérées particulièrement intéressantes tant pour l'écolage que pour le vol sportif en général. La *roue de proue* (Bugrad) est une conception nouvelle qui augmente la stabilité de la machine au sol tant au départ qu'à l'atterrissage. Les essais de ce train d'atterrissage ont été réalisés sur la demande de l'Office aérien fédéral qui a prêté à cette initiative une très vive attention. Par ailleurs, M. Willy Farner a conçu et construit un nouvel avion sportif suisse, le W. F. 12, bi-place, d'écolage et de tourisme, de 90 CV., dont les particularités sont les suivantes: le moteur étant placé à l'arrière de la cabine, le pilote et son passager disposent d'une vue frontale et latérale complète. L'hélice

avant est actionné par un arbre qui la relie au moteur et qui surplombe la cabine. Ce système est totalement nouveau et a nécessité de longs essais pour supprimer totalement les vibrations, essais qui ont été en tous points concluants.

En résumé, le problème de la construction aéronautique civile en Suisse est d'une valeur certainement capitale. On ne manquera pas de le comprendre dans un certain avenir. Il peut être, pour notre industrie, un moyen d'extension. Mais il pose, pour l'heure, de très nombreux problèmes financiers et techniques auxquels il s'agira, d'une manière ou d'une autre, de trouver les solutions. Mais il serait certes regrettable que notre pays, qui a fort heureusement su bénéficier de la valeur acquise par nos industries de précision, ne cherche pas à épauler une nouvelle activité qui est actuellement conduite — il est permis de le dire — par quelques initiatives individuelles seulement.

Notre aviation militaire

A propos de... « Plein gaz ! »

Dès le 2 septembre 1959, au même titre que nos unités terrestres, notre aviation militaire a veillé à la sécurité de notre pays, et le gros effort qu'elle a réalisé n'a pas donné lieu à de nombreux commentaires. En sa qualité d'arme spéciale, notre aviation — sur le plan de la défense nationale — n'a pu être évidemment vulgarisée comme certains auraient pu le souhaiter. Loin de chercher la publicité en leur faveur, nos aviateurs ont accompli leur devoir simplement.

Jusqu'ici, nos officiers aviateurs n'ont guère pris la plume pour conter leurs souvenirs d'escadrille, pour narrer les exercices et les manœuvres auxquels ils ont été soumis. Mais cette lacune a heureusement été comblée. Grâce à l'initiative de deux jeunes officiers, le regretté premier-lieutenant pilote Maurice Schneider, de Genève, et de son camarade André Bieler, de Genève également, le véritable livre de notre aviation militaire suisse est sorti de presse, à la fin de l'année dernière.

C'est Plein Gaz !

Oeuvre remarquable, ouvrage parfait, *Plein Gaz !* doit être connu de tous ceux qui s'intéressent à notre aviation. Jamais, jusqu'ici, des pages aussi vivantes, dynamiques, attirantes, ne furent consacrées à nos ailes suisses. En collaboration, Maurice Schneider et André Bieler ont édité un album, véritable petit chef-d'œuvre en six couleurs. Maurice Schneider est l'auteur de l'illustration abondante, variée, admirablement composée : 26 aquarelles et de multiples croquis. André Bieler a rédigé une série de petits chapitres de la vie d'une escadrille suisse, autant de tableaux dus à une plume infiniment agréable à suivre, dus