

Notre aviation suisse et ses missions de demain

Autor(en): **Naef, Ernest**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Protar**

Band (Jahr): **8 (1941-1942)**

Heft 3

PDF erstellt am: **08.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-362840>

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.

gar nicht von Opfern reden, sondern im Gegenteil dankbar sein, dass wir heute noch so existieren können.

Das haben wir nicht zuletzt unserer politischen Maxime, der Neutralität zu verdanken. Sie allein zählt aber nicht, wenn nicht dahinter eine wirksame und nach jeder Richtung hin ausgebaute Landesverteidigung besteht. Mit Genugtuung dürfen wir auf unsere Landesverteidigung blicken. Sie ist aber nie fertig, sie ist beständig im Ausbau, die Bereitschaft muss erhalten bleiben, neue Erfindungen der Technik, der Strategie und Taktik müssen verarbeitet werden. Das gilt

namentlich auch für den Luftschutz. Die Erfahrungen des Krieges müssen berücksichtigt werden. Die Kriege in Spanien, Polen, Finnland, Frankreich und Russland brachten neue Angriffsmethoden, die ihrerseits neue Abwehrmittel auf den Plan riefen. Das ist der Lauf der Dinge. Es gibt hier kein Stillstehen, beständiger und fortschreitender Ausbau tut not. Das wird und muss so bleiben während der ganzen Dauer des Aktivdienstzustandes. So allein sind wir dem Ernstfall gewachsen. Und sollte er kommen, so stehen wir ihm nicht unerwartet gegenüber, sondern wohlgepappnet zur Erfüllung unserer Pflicht.

Notre aviation suisse et ses missions de demain Par le cap. Ernest Næf

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 milieux 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^e 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 milieux 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'envisager 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 nationale, 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 frêt. 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 put être 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 et 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 *plaque tournante*,» et «traiter 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 labeur. 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 discrétion, 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^e 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 appartient 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 découleront. 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».

À 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 impressionnants —, 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.

Taktische Fragen Von Hptm. F. Kessler, Bern

Die Erfahrungen der kombinierten Uebungen lehren uns, dass die Einsatzzeiten der Truppe oft zu lange sind. Der Ursachen dieser unliebsamen Tatsache sind viele. Der Ursprung der Verzögerungen kann sowohl taktischer als auch technischer Natur sein. Nachfolgend soll auf eine Anzahl der wichtigsten Verzögerungsfaktoren hingewiesen werden.

Bei der Betrachtung des zeitlichen Verlaufes einer Aktion lassen sich deutlich drei Phasen erkennen, und zwar:

1. die *Meldephase*, d. h. die Zeitspanne, die zwischen dem Eintreten des Ereignisses und der Meldung desselben auf dem K. P. liegt;
2. die *Befehlgebungsphase*, d. h. die Zeitspanne, die zwischen dem Eintreffen der Meldung auf dem K. P. und dem Eintreffen des Einsatzbefehls im Bereitschaftslokal liegt;
3. die *Einsatzphase*, d. h. die Zeitspanne, die zwischen dem Eintreffen des Einsatzbefehls im Bereitschaftslokal und der Ankunft der für die Aktion beorderten Truppe an den Schadenort liegt.

1. Die *Meldephase*.

Die Schadenfälle können dem zuständigen Kdo. auf verschiedenen Wegen gemeldet werden. Für unsere Ausführungen wollen wir lediglich die Meldungen der Beob. P. und der Pol.-Patr. in Betracht ziehen, d. h. nur diejenigen, die von den hiezu ausgebildeten und für den Meldedienst vorgesehenen Organen des Luftschutzes dem Kdo. vermittelt werden.

Untersuchen wir den Meldedienst, so lassen sich folgende Betrachtungen anstellen:

A. *Beobachtungsposten*. Die Beobachtungsposten haben die Möglichkeit, wenn sie richtig ausgebildet und richtig aufgestellt sind, gewisse Schäden unmittelbar bei ihrer Entstehung wahrzunehmen. Darunter verstehen wir das Herannahen von Fliegern, den Abwurf von Bomben, den Einsturz von Häusern, die Entstehung von Bränden usw. Da die Beob. P. mit der ALZ durch das L-Netz telephonisch verbunden sind, wäre es theoretisch denkbar, dass unmittelbar nach Entstehung eines Schadens das Kdo. davon Kenntnis erhalte. Die Praxis zeigt hingegen, dass Meldungen über solche Schäden das Kdo. in der Regel nicht vor 2—5 Minuten erreichen. Die Gründe der Verzögerung lassen sich kurz zusammenfassen wie folgt:

- a) mangelnde Ortskenntnis;
- b) fehlende Gewandtheit, das Gesehene in kurze, klare Form zu fassen;
- c) umständlicher und zum grossen Teil unnützer Formalismus in der Uebermittlungstechnik;
- d) mangelnde Schreibgewandtheit des Personals der ALZ;
- e) umständliche, zeitraubende Weiterleitung der eingehenden Meldungen an das Kdo.

Zur Verkürzung der Meldezeiten sei hier zu den einzelnen Punkten auf verschiedene Möglichkeiten hingewiesen.

Zu a) Uebungen zur Vertiefung der Ortskenntnis. Man lässt von verschiedenen Standorten mit Flaggen, Rauchkerzen, Lichtzeichen und dergleichen signalisieren. Die Besatzungen der einzelnen Beob. P. sollen innert kürzester Zeit den genauen Ort, von dem aus signalisiert wurde, ermitteln.

Zu b) Wiederholte Uebungen im Abfassen mündlicher Meldungen, immer vom Schema ausgehend: wann — wo — was?