

Problèmes d'avenir : en songeant à notre aviation suisse de demain

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

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Protar**

Band (Jahr): **9 (1943)**

Heft 11

PDF erstellt am: **27.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-362982>

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.

l'organisation, la composition du personnel volant visent avant tout la satisfaction des besoins militaires. La Croix-Rouge de l'air est malgré tout encore la « parente pauvre » des forces aériennes actuelles. On se souvient que des congrès, des manifestations diverses, des « semaines de propagande », des meetings avaient eu lieu avant-guerre, en France et en Allemagne en particulier, pour imposer l'idée de la constitution d'escadrilles d'avions-ambulances. Initiative généreuse, mais qui n'a connu en pratique qu'une exécution partielle, l'ordre d'urgence ayant fixé d'autres tâches avant celle tendant à développer le « samaritain ailé ».

Il n'en reste pas moins que comparée à l'aviation sanitaire de 1914—1918, celle de 1943 connaît une technique plus poussée, un emploi plus vaste. La mise en activité, notamment, des avions chirurgicaux dont nous parlions plus haut, est non seulement une création humanitaire remarquable

en temps de guerre, mais une organisation qui pourra rendre les plus grands services après-guerre, dans les colonies et partout où la guerre ayant accompli ses ravages, il faudra que s'organisent, rapides et efficaces, les secours aux populations civiles.

La formation technique des équipages aériens de Croix-Rouge permettra également l'intervention — détail qui est déjà prévu aujourd'hui, sur le plan militaire —, de patrouilles spéciales pour entreprendre la lutte contre les épidémies, le transport de médecins et d'infirmiers, de médicaments et de sérums, partout où les besoins pourraient s'en faire sentir, en des secteurs éloignés et d'accès difficile. En résumé, dans la réorganisation de la navigation aérienne de l'avenir, il semble bien que la Croix-Rouge de l'air prendra la place que les promoteurs de cette grande et belle tâche avaient proclamée déjà à Paris et Berlin en 1929!

Problèmes d'avenir En songeant à notre aviation suisse de demain

Il est établi, actuellement, qu'aucun pays ne saurait se tenir à l'écart des grands problèmes d'avenir que pose le développement de l'aviation moderne. Nous ne parlons ici que de l'aviation civile, sportive, touristique, commerciale, que nous connaissons dans un certain avenir. Ce développement sera évidemment lié — l'exemple de l'automobilisme se retrouvera en aviation — à l'essor de la construction aéronautique, qui devra faire face aux besoins multiples qui se dessineront chez les milliers et milliers de pilotes de l'avenir.

Il semble bien inutile de dire plus longuement pourquoi et comment cet essor des ailes civiles de l'avenir 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, demain, assurer le développement de sa propre aviation civile, sportive, touristique et marchande.

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 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 — et ce n'est là qu'un exemple au milieu d'autres —, par notre constructeur M. Willy Farner, de Granges, qui travaille à la mise au point d'un nouvel avion sportif suisse aux conceptions nouvelles, et qui a construit un nouveau train d'atterrissage tricycle, dit *Bugrad* ou roue de proue, dont les résultats pratiques aux essais en vol ont été en tous points concluants.

Le but de ces lignes n'est pas d'épuiser le sujet, certes non! Mais il est uniquement de mettre l'accent sur un gros problème national, qui deviendra toujours plus urgent et auquel une solution devra être tôt ou tard apportée. E. Næf.