

**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:** 15 (1944)  
**Heft:** 2

**Artikel:** Trafic aérien : nos ailes marchandes et commerciales  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-825504>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 02.02.2025

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

conduira de villes à villes, de régions en régions, des centaines et même des milliers de touristes, suisses et étrangers, qui jadis utilisaient le rail ou la route.

Aspect nouveau d'un problème national, auquel notre opinion publique ne songe peut-être pas encore, mais qui fait l'objet d'études dans les cercles de nos ailes légères.

### Trafic aérien

## Nos ailes marchandes et commerciales

Qu'en est-il de notre aviation commerciale suisse? En 1939, dès la mobilisation générale, ce fut la suspension totale de toute navigation aérienne civile. Jusqu'à fin août, la *Swissair* avait transporté 28.551 passagers sur les routes internationales de Londres, Paris, Berlin et Vienne, même au-delà. Dès le début de 1940, un gros effort permit à notre pavillon aérien marchand de flotter de nouveau hors de nos frontières, sur les lignes Locarno-Barcelone (avril à juin), Locarno-Rome (de mars à juin) et Zurich-Munich (de septembre à fin décembre). 1615 passagers furent ainsi transportés, sans compter le fret, les marchandises, la poste. En 1941, les résultats furent encore supérieurs. Si le trafic Locarno-Rome fut suspendu dès le 16 janvier, après quinze jours d'exploitation, la *Swissair* effectua de janvier à octobre le service Zurich-Munich, et d'octobre à fin décembre la ligne Zurich-Stuttgart-Berlin. 5922 passagers, au total, furent transportés et plus de 160.000 kg. de bagages, marchandises et fret postal. En 1942, la liaison Zurich-Stuttgart-Berlin fut maintenue. Elle a été réduite, au début de 1943, à la section Zurich-Stuttgart, en raison des événements.

En plus de la valeur commerciale évidente, pour notre économie nationale, que le maintien de cette navigation aérienne représenta pour la Suisse, sur le plan technique, ces lignes ont permis à la *Swissair* d'assurer l'entraînement constant de tout son personnel de vol, et de pouvoir disposer immédiatement de ses spécialistes, si l'occasion le demandait. Nos avions commerciaux *Douglas DC-3*, de construction américaine, sont l'objet de soins et de revisions constantes.

En cette période de guerre, il est fort réjouissant de constater que nos ailes marchandes, loin de rester inactives, ont encore pu servir le pays, en mettant leurs moyens à la disposition de notre économie. Des expériences utiles et nouvelles ont été effectuées tout particulièrement dans le domaine du transport des marchandises. L'avion, certes, ne saurait encore concurrencer sérieusement le rail ou la navigation fluviale. Il n'en reste pas moins qu'à l'heure où les moyens terrestres de transports sont surchargés, l'appui — même modeste encore — de l'aile mar-

chande est infiniment précieuse. Elle le sera plus encore à la fin des hostilités, lorsque le rail et les cargos ne pourront plus répondre aux exigences de la reprise du trafic. C'est un aspect du problème qui est déjà envisagé chez nous : l'exportation, après-guerre, d'une part de notre production nationale par la voie des airs. Il pourrait sembler audacieux de dresser dès aujourd'hui un plan de cette nature. Hâtons-nous de préciser qu'un plan n'est pas établi, mais il est simplement sage de la part des dirigeants de notre aviation aérienne marchande de se préparer aux diverses éventualités qui pourraient s'offrir. Et si l'une de ces éventualités réclamait le transport rapide de certains articles suisses, destinés aux pays lointains, soit le début d'une ère de grande navigation marchande — avant même que ne reprenne le trafic-voyageurs régulier et suffisant —, nous croyons savoir que nos ailes commerciales pourraient répondre à une telle exigence.

Ajoutons, par ailleurs, qu'il est également judicieux de songer en Suisse à la constitution de bases aériennes réellement modernes, de places répondant aux besoins des avions de 40 ou 60 tonnes. Un jour viendra où les multi-moteurs d'Amérique ne s'arrêteront plus aux côtes britanniques, portugaises et africaines. Il serait alors regrettable de ne pouvoir les admirer que dans le ciel.

L'avion est le plus jeune des moyens de transports, mais aussi le plus apte à un prodigieux développement.

La Suisse, pays de tourisme sans débouché sur la mer, aura dans ce domaine de grandes tâches en perspective, mais aussi de belles chances d'avenir. Nous devons nous efforcer de nous faire, dans la mesure du possible, une idée claire du développement futur du trafic aérien et de la technique aéronautique. Nos avions de transport actuels enlèvent aujourd'hui des charges de quelque 10 tonnes. On construit cependant déjà, pour les longues étapes, des appareils offrant une puissance ascensionnelle de 20 à 25 tonnes. Le « Clipper » transatlantique pèse 45 tonnes. Il est clair à chacun que de tels géants aériens doivent disposer d'aérodromes à leur mesure pourvus de pistes de départ d'au moins deux kilomètres de longueur et libres d'obstacles dans un rayon aussi étendu que possible.

En tout état de cause, il s'agira que la Suisse soit raccordée au réseau des grandes lignes aériennes mondiales.

Et cela nous impose la construction d'une aéro-gare de dimensions inconnues jusqu'ici, dont l'emplacement devra être exclusivement déterminé par les exigences de la technique aérienne ; elle devrait se concevoir autant que possible quelque part au centre du pays. A côté de cet aéroport central qui portera le nom de « Suisse », les aéroports de nos villes conserveront leur importance comme avant, en particulier en tant que point de départ du trafic aérien international. Ce trafic aérien de l'avenir se déroulerait à peu près de telle manière que le « Clipper »

New-York-Suisse prendrait terre dans notre grand aéroport central, nous amenant 150, et plus tard, peut-être plusieurs centaines de touristes américains. De là, nos hôtes seraient conduits, au moyen d'avions de transport du service local, dans nos différentes stations de tourisme et de villégiature : à Saint-Moritz, au moyen, disons, d'un avion amphibie, à Zermatt au moyen d'un « Fieseler Storch », à Mürren avec un autogire. Semblable service de liaison raccourcirait notablement, cela va sans dire, la durée des voyages. Il deviendra alors aisément possible de venir de Londres passer le week-end en Suisse et, le temps étant seulement considéré, rien de s'opposera plus à ce que les Américains viennent passer leurs quinze jours de vacances en Suisse. Et ces chances-là, il faudra que notre hôtellerie puisse les utiliser.

### *Pour l'orientation de notre opinion publique*

#### **La presse et les ailes suisses**

Peu avant la guerre, notre grande revue suisse d'aviation, *L'Aéro Revue* de Zurich, avait publié sous forme d'enquête, une intéressante série d'articles sur la question de la presse et de l'aviation, articles qui avaient demandé que notre presse voue une attention toujours plus agissante aux problèmes de notre aviation nationale. La guerre est intervenue, et cette action désirée en faveur de la conquête de l'air dans notre pays n'a pu donner de résultats positifs.

De temps à autre, certains de nos grands quotidiens publient des études intéressantes, mais à l'heure présente, ces chroniques sont avant tout consacrées aux problèmes de l'aviation militaire étrangère.

C'est assez dire qu'il est opportun de soutenir chez nous les efforts individuels qui se développent pour donner à notre opinion publique la possibilité de s'orienter de manière continue sur les divers problèmes d'aviation, d'intérêt spécifiquement suisse, qui regardent le présent et l'avenir.

Dans cet ordre d'idées, il est fort heureux qu'en Suisse romande un journal suisse d'aviation publié entièrement en langue française ait été créé, et qu'il poursuive, mois après mois, sa mission éducative et d'information. C'est *La Dépêche de l'Air*, organe illustré, dont la publication a reçu le plein assentiment de l'Office aérien fédéral et de l'Aéro Club de Suisse. Nous nous permettons de conseiller, à ceux de nos lecteurs que les questions aéronautiques intéressent, de soutenir les efforts de ce journal indépendant. En parcourant *La Dépêche de l'Air*, ils auront l'occasion de lire d'excellentes études, des enquêtes et des reportages, dus à la plume de nos aviateurs suisses, civils et militaires. En terre romande, *La Dépêche de l'Air* a comblé une lacune, et sert fort utilement la cause de nos ailes.