

**Zeitschrift:** Protar  
**Herausgeber:** Schweizerische Luftschutz-Offiziersgesellschaft; Schweizerische Gesellschaft der Offiziere des Territorialdienstes  
**Band:** 8 (1941-1942)  
**Heft:** 11  
  
**Artikel:** Chronique militaire  
**Autor:** Naef, Ernest  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-362891>

### **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:** 04.04.2025

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

leitungen benötigt werden. Es lag deshalb auf der Hand, nach einer Lösung zu suchen, welche die Zahl der Uebertragungsleitungen reduziert.

Diese Lösung wurde denn auch gefunden, und zwar auf eine sehr elegante Art. Man schaltet zu diesem Zweck die beiden Telephonspulen und Sekundärwicklungen der Induktionsspule miteinander in Serie. Dadurch werden nur noch zwei Feldleitungen benötigt. Abb. 15 zeigt die praktische Ausführung der Schaltung.

Die heute verwendeten LB-Stationen arbeiten fast alle nach diesem Prinzip. Diese Anordnung

hat man sich deshalb gut einzuprägen. Bemerkenswert daran ist vor allem:

1. Jede Station hat einen getrennten Mikrophon-Stromkreis, bestehend aus Mikrophon, Batterie und Primärwicklung der Induktionsspule, und
2. beide Stationen haben einen gemeinsamen Sekundärstromkreis, bestehend aus den beiden Telephonspulen und den beiden Sekundärwicklungen der Induktionsspulen.

Aus diesem Schema ist auch schon klar ersichtlich, welche Störungen auftreten, wenn z. B. die Batterie von Station I defekt ist. (Fortsetzung folgt.)

## Chronique militaire Par le cap. Ernest Næf

### *Vol à voile et défense nationale.*

On ne saurait assez se réjouir du développement que connaît, dans l'ensemble de la Suisse, le vol à voile, le vol sans moteur, dont on doit la vulgarisation dans notre pays à l'Aéro Club de Suisse et à ses sections. Ainsi que l'affirmait le Général Guisan, au début de la mobilisation: «L'œuvre nationale de l'aviation suisse repose entre les mains du peuple, qui a compris la nécessité de créer notre aéronautique et de la développer rapidement.» L'opinion publique fut spécialement orientée en la matière par les diverses actions de *Pro Aéro*. A cet égard, le colonel-divisionnaire Bandi, commandant des troupes d'aviation, écrivait en été 1941: «Lorsque *Pro Aéro* se donna pour tâche de faire mieux connaître l'aviation au peuple suisse et de donner une impulsion puissante à notre aéronautique civile, sous toutes ses formes, je fus heureux de saluer son action et de lui souhaiter plein succès.»

Il ne fait aucun doute qu'une aviation nationale forte est un facteur toujours plus important de la défense du pays. Le vol à voile est l'initiation pratique au vol à moteur. A cette heure-ci, alors que notre aviation sportive et de tourisme — pépinière de jeunes pilotes, de futurs cadres à disposition du pays — est soumise aux restrictions normales imposées d'une part par les circonstances militaires, d'autre part par les privations d'essence, le vol à voile est devenu un mode d'instruction et d'entraînement remarquable pour les élèves-pilotes civils et les aviateurs sportifs. L'utilité du vol sans moteur, tel qu'il est pratiqué actuellement, réside notamment dans le fait qu'il permet à notre jeunesse, malgré les conditions difficiles de notre temps, de se consacrer aux ailes, et à nos aviateurs d'exercer le pilotage, tout en améliorant encore leurs connaissances météorologiques.

La preuve a été donnée souvent qu'un bon pilote de vol sans moteur peut être formé en pilote d'avion en moins de la moitié du temps ordinairement nécessaire. Il est de grands Etats qui font passer leurs futurs aviateurs militaires en premier

lieu par l'école du vol à voile, qui vulgarise également les problèmes de construction aéronautique. Dans le cadre de son groupe, tout pilote de vol à voile est, en effet, employé à la construction et aux réparations du matériel volant. En résumé, le vol sans moteur possède les trois éléments fondamentaux de la pratique aérienne: le vol, la construction et la recherche.

### *Hommage à nos pionniers.*

Il est intéressant de rappeler que le canton de Vaud peut prendre une place en vue, chez nous, dans le domaine du vol sans moteur, tant il est vrai que certains des premiers essais entrepris dans ce domaine, il y a plus de trente ans, le furent dans le ciel vaudois. Notre propos n'est pas ici de citer chacun et de remettre en lumière tout ce qui devrait l'être... Quelques noms, quelques faits, simplement, illustreront l'effort entrepris en Suisse, et dans le canton de Vaud, alors que la conquête de l'air passionnait les premiers aviateurs de France, d'Allemagne et d'Amérique.

Si les premières glissades aériennes datent de 1896, époque à laquelle Otto Lilienthal se faisait remarquer en Saxe et en Prusse-Orientale, chez nous, dès 1910, les Vaudois Ernest Failloubaz, d'Avenches, titulaire à 18 ans du brevet de pilote suisse n° 1, le 10 octobre 1910, René Grandjean, de Bellerive (Vully vaudois), le technicien Gilles, à Vevey, Hermann de Pury, à Clarenis, C. Maire, à Morges, Martignier, à Vaulion, Perrin, à Morges, Eugène Ruchonnet, à Ouchy, Marcel Pasche, à Lausanne et Avenches, se consacrèrent entièrement à la cause des ailes naissantes et au vol sans moteur. Ils construisirent les premières avionnettes, avec ou sans moteur, et accomplirent non sans danger et de gros risques, des vols ou des glissades. Marcel Pasche fut au nombre des premiers à construire un planeur à ailes épaisses, avec gouvernails de direction et de profondeur, en 1913 et 1914.

Dès 1920, plusieurs s'enthousiasmèrent de nouveau à la pratique du vol sans moteur. En Allemagne, le vol à voile fut très vite entrepris de

façon méthodique et technique. En 1922, un Vaudois, Francis Chardon, s'imposa à l'attention, ainsi que plusieurs autres, en particulier le constructeur-aviateur Albert Cuendet. Chardon et Cuendet firent à Gstaad, en mars 1922, au *premier camp national suisse* de vol sans moteur, placé sous la direction du chef-pilote Pelzner, qui était l'un des as des concours de la Rhœn, de magnifiques démonstrations. Francis Chardon, en 1922, à Combegrasse (Puy-de-Dôme) réalisa de très brillantes performances.

Ce très bref rappel du passé, incomplet certes, car la place nous manque pour en dire davantage, méritait d'être consacré en hommage à nos pionniers. Alors que s'inscrivent au palmarès de nos ailes les performances modernes du vol à voile, il n'est pas inutile de rappeler ce que beaucoup de nos «anciens» ont effectué au cours de travaux pénibles, souvent décourageants, en faisant le sacrifice de leur fortune, et même de leur vie, pour la science et le Pays.

#### *Le vol à voile en plein essor.*

Le premier camp national de Gstaad, de mars 1922, a connu de multiples lendemains dans l'ensemble de la Suisse. En 1935, au Jungfrauoch, ce fut un camp international qui réunit les meilleurs spécialistes d'Allemagne, d'Autriche, de Yougoslavie et de Suisse. Notre pilote suisse, Hermann Schreiber, vola «sans moteur» du Jungfrauoch au Simplon, le traversa, survola le sol italien, et rentra en Suisse par Domodossola et le Centovalli, pour rallier Bellinzone. En 1937, après avoir décollé des Rochers de Naye, Hermann Schreiber effectuait sa seconde traversée des Alpes en planeur. Peu avant la guerre, alors que le vol à voile en Suisse prenait un développement fort réjouissant, Glur battit le record suisse de durée en volant près de 28 heures!

Dès 1940, les diverses sections de l'Aéro Club de Suisse — alors que leurs écoles d'aviation sportive à moteur étaient mises nécessairement en veilleuse — redoublèrent d'efforts et servirent notre défense nationale dans le domaine aérien. Leur collaboration à notre protection aéronautique suisse — Walter Mittelholzer n'avait-il pas lancé ce judicieux slogan: «un peuple qui ne vole pas risque d'être survolé — est allée en s'affirmant de mois en mois. Attirer notre jeunesse à l'aviation, former des pléiades de nouveaux pilotes de vol à voile, susceptibles, demain, de devenir aviateurs militaires, telle fut une part de leur programme d'action.

Les écoles de vol sans moteur se multiplièrent, et avec elles les camps nationaux, où les meilleurs

spécialistes s'entraînaient dans des conditions toujours différentes et instructives. A Davos-Par-senn (2200 m.), au Rigi (1800 m.), à Davos-Strela, ailleurs encore en Suisse centrale et orientale, des camps et des cours attirèrent de multiples concurrents.

En Suisse romande, cette activité gagne aussi en importance. En plus des centres d'instruction d'aviation sans moteur de Bienne, Genève, Lausanne, La Chaux-de-Fonds et Planeyse, pour le Tessin de Bioggio-Lugano et de Locarno, trois camps de vol à voile ont été organisés à Crans-sur-Sierre, par la section valaisanne de l'Aé. C. S., puis à Bretaye et aux Pléiades, par la section vaudoise de l'Aé. C. S. Ces trois manifestations prouvent, soit par la forte participation qui les a caractérisées, soit par les performances acquises, le développement du vol à voile suisse en ce premier semestre de 1942. En juillet, — à la suite des expériences de La Tourne (Neuchâtel) et de Crans —, la section vaudoise de l'Aé. C. S. a prouvé l'utilité pratique incontestable de ses camps d'instruction et d'entraînement de Bretaye et des Pléiades.

Sans moteur, un nombre élevé de pilotes — il convient de citer tout spécialement l'aviateur lausannois Francis Liardon qui vola plus de 10 heures 25 minutes — ont réalisé des résultats qui démontrent aisément le degré des connaissances acquises par nos spécialistes. Il sied de s'en réjouir. Il sied également de féliciter les organisateurs et les dirigeants de ces camps de Bretaye et des Pléiades, MM. Paul Cherix, député, président de la section vaudoise de l'Aé. C. S., Alphonse Kammacher, chef des camps, par ailleurs directeur de l'Aéroport de Lausanne, et Francis Liardon, chef technique et de vol, dont le labeur extrêmement dévoué se poursuit inlassablement.

#### *Perspectives de demain.*

En sachant le travail accompli par nos pilotes suisses de vol à voile, notre opinion publique saisira pleinement, désormais, la valeur pratique, l'importance nationale, du vol sans moteur. Cette importance se matérialise par une commande récente, venue de France, de dix planeurs monoplaces de haute performance et de quatre planeurs bi-places pour passagers et écolage, commande passée à l'industrie suisse du vol à voile. Souhaitons que ce ne soit là qu'un début. Quant au nouveau record mondial de durée en planeur, battu le 18 juin 1942 par Eric Nessler, inspecteur général du vol à voile en France, avec 38 heures, 21 minutes, 54 secondes, il fut établi sur *un planeur de construction suisse*, S-18 III.