

**Zeitschrift:** Revue économique franco-suisse  
**Herausgeber:** Chambre de commerce suisse en France  
**Band:** 14 (1934)  
**Heft:** 7

**Artikel:** Relations aériennes entre la France et la Suisse : la sécurité dans l'aviation  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-889186>

### **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:** 30.03.2025

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

# RELATIONS AÉRIENNES ENTRE LA FRANCE ET LA SUISSE

## La Sécurité dans l'Aviation

L'avion est un véhicule remarquablement sûr. Pour s'en convaincre il suffit de consulter les statistiques et de remettre au clair ce que l'on embrouille comme à plaisir. Prenons nos lignes suisses. Elles ont parcouru depuis 1922, date de leur ouverture jusqu'en 1933 presque 6 millions de kilomètres, *soit une distance égale à dix fois le trajet de la terre à la lune, sans un seul acci-*

*dent mortel.* Mais, direz-vous, pourquoi lit-on si fréquemment la nouvelle d'accidents d'aviation? A cette question nous répondrons qu'il n'existe aucun moyen de transport qui soit à l'abri des défaillances. En tout temps se reproduisent des accidents maritimes, des collisions de trains, des déraillements et de nombreux accidents de la route. Mais avez-vous remarqué que les accidents d'a-



Vue aérienne du Grand Jorasse et de la Dent du Géant, prise à 4.500 mètres Photo « Swissair ».

*dent mortel.* Alors qu'en 1925 on comptait un atterrissage forcé tous les 23.640 km., ce chiffre passe à 360.000 km., *soit un atterrissage forcé pour neuf fois le tour du monde à l'équateur.* Ce progrès énorme qui se traduit par une sécurité pratiquement absolue, est dû à l'excellence du matériel employé, à son parfait état d'entretien, à l'entraînement remarquable des pilotes de ligne, et d'une façon générale au fonctionnement parfait des services accessoires : ateliers de réparation, service météorologique, etc.

Aviation que les journaux étalent avec tant de complaisance dans leurs colonnes en leur réservant une place de choix, ne concernent presque jamais des appareils commerciaux? Car du point de vue de la sécurité on peut diviser les appareils en quatre classes comprenant les appareils des lignes commerciales régulières, les appareils de tourisme, les appareils militaires et les prototypes ou avions d'expérience.

Pour les lignes commerciales, il est établi sur des données dûment contrôlées, que l'avion est

un moyen de locomotion tout aussi sûr que le chemin de fer ou le bateau. Le pilote de ligne est un aviateur accompli, choisi dans un groupe déjà sélectionné par la pratique, tandis que le pilote militaire, tout au moins dans les premières années de sa carrière, allie souvent à une ardeur généreuse, une habileté qui n'a pas encore eu l'occasion de se développer complètement. Il faut dire aussi que, d'une façon générale, les avions de transport commercial offrent des caractéristiques de construction et des propriétés de vol différentes de celles des appareils militaires destinés à un service éminemment dangereux. Quant aux prototypes, il est manifeste que l'essai d'un nouveau type d'expérience offre toujours un certain pourcentage de risques. En aviation, plus que dans tout autre domaine peut-être, la recherche du progrès exige le sacrifice de vies humaines. Au reste, comparer entre eux au point de vue de la sécurité, le passager d'une ligne aérienne et le pilote d'essais, c'est un peu comparer à Campbell

roulant à 400 km. à l'heure, le père de famille emmenant à la pêche dans sa dix-chevaux, sa femme et ses enfants. En résumé, il ne faut pas confondre l'aviation militaire, l'aviation d'études et l'aviation commerciale. Les Américains qui, dans leur propre pays ne peuvent se décider à monter en avion, se servent de leur voyage en Europe pour se confier, sur nos lignes aériennes, aux plus grandes distances, donnant la préférence à la France, la Suisse et l'Allemagne. Ils nous ont toujours répété la grande réputation que notre petite Suisse possédait aux Etats-Unis en fait d'aviation, et il paraît qu'on se raconte outre-mer que notre aviation est aussi régulière et consciencieuse que le tic-tac de nos montres de renommée mondiale.

Loin de nous l'idée, que l'aviation des autres pays n'ait pas droit à la même confiance. Mais puisque la bonne réputation de l'aviation commerciale suisse nous est acquise, nous voulons la garder et nous en réjouir.

## ADELBODEN

Parmi les stations climatiques et sportives de l'Oberland Bernois, il y n'en a guère de plus belle qu'Adelboden, village tout ensoleillé, situé sur un vaste plateau de la vallée d'Engstligen.

Depuis Frutigen, station du chemin de fer du Lötschberg, l'on atteint Adelboden en 50 minutes, au moyen d'un service régulier d'automobiles. Cette course dans la sauvage et pittoresque vallée de l'Engstligen a un charme tout particulier pour le visiteur qui pénètre davantage dans la solitude des montagnes; puis c'est une agréable surprise quand tout à coup la noble vallée s'ouvre devant lui dans toute sa splendeur, les montagnes qu'il vient de parcourir s'estompent déjà dans le lointain; il a enfin atteint le but de son voyage.

A part toutes les beautés qu'offre la nature : prairies alpestres à la flore magnifique, pentes ensoleillées, bois de sapins, frais ombrages, petits ruisseaux et torrents sauvages, cascades écuman-tes et montagnes boisées, rochers escarpés et

cimes aux neiges éternelles, le visiteur trouve à Adelboden tout le confort qu'il peut désirer et qui rend agréable un séjour prolongé à la montagne. Des hôtels de luxe ainsi que d'autres plus modestes répondent à tous les désirs et sont à la portée de toutes les bourses. Vie de société gaie et animée, bals et concerts, dans les hôtels. Pêche, pique-niques, promenades plus ou moins longues, ascensions de montagnes et de glaciers en compagnie de guides diplômés.

Adelboden a aussi une piscine qui compte même parmi les plus belles de la Suisse, tant par sa situation vraiment unique que par ses merveilleuses installations. Enfin vous trouverez à Adelboden tout ce qui peut rendre les vacances agréables, dont les beaux jours s'envolent, hélas! trop vite, jours lumineux auxquels nous tous, amis d'Adelboden, nous adressons du fond de nos cœurs ces mots du poète: « O temps, suspends ton vol! ».

SOCIÉTÉ ANONYME  
**M. NAEF & C<sup>ie</sup>**  
ANCIENNEMENT CHUIT, NAEF ET C<sup>ie</sup>  
**GENÈVE**  
PARFUMS ARTIFICIELS ET SYNTHÉTIQUES  
*Représentant à Paris*  
**M. CHEVRON, 11, rue Vézelay (8<sup>e</sup>)**  
TÉLÉPHONE : Laborde 15-28

**HÔTELS ST-JAMES & D'ALBANY**  
211, rue St-Honoré et 202, rue de Rivoli, Paris  
300 chambres, 150 salles de bains. Situation centrale.  
Vue splendide sur les Tuileries. Téléphone du réseau  
et eau courante dans toutes les chambres  
**Chambres depuis 20 fr.; demi-pension depuis 45 fr.; pension complète depuis 60 fr.**  
Leur grand jardin privé rend les Hôtels St-James et d'Albany uniques à Paris pour leur grande tranquillité.  
Grande cour servant de garage.  
Tél. Opéra 02-30 à 02-37. Inter. 12-66.  
Adr. télég. : SAMALBANY Paris 111  
**A. LERCHE, propriétaire.**