L'industrie automobile suisse

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Corrections**

Zeitschrift: **Revue économique franco-suisse**

Band (Jahr): **26 (1946)**

Heft 10

PDF erstellt am: **31.05.2024**

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

LE COMMERCE DES AVIONS EN SUISSE

par

N. M. Weber

Administrateur de la société Aeromnium, Genève

Une bataille serrée est aujourd'hui engagée par les constructeurs étrangers qui cherchent à conquérir le marché suisse. Participent principalement à celle-ci : les Etats-Unis, l'Angleterre et, dans une moindre mesure, la France.

Dès avant la guerre, « Douglas » a imposé son matériel à la principale compagnie de navigation aérienne de notre pays. Depuis longtemps, en effet, la Swissair utilise des DC 2 et des DC 3. Elle a complété son parc ces derniers mois avec de nouveaux DC 3 et Dakotas, et a passé des ordres pour 4 Douglas DC 4.

Ces DC 4 seront probablement utilisés sur les lignes transatlantiques, ou sur certaines lignes particulièrement bien fréquentées du continent. Alpar, une autre compagnie suisse, que l'on suppose devoir fusionner avec Swissair dans un avenir prochain pour créer une compagnie nationale unique, a également acquis ces derniers temps 4 avions Dakota de l'armée américaine.

Ces avions sont actuellement destinés à la fois au transport du fret et à celui des passagers.

Il ressort donc nettement que la majorité des avions utilisés en Suisse pour les besoins commerciaux provient des Etats-Unis.

Il est vrai que quelques « Dragons rapides » servent au transport de passagers sur des lignes secondaires, ainsi que deux avions « Kolhoven » provenant de Hollande

Une compagnie de taxis nouvellement fondée a équipé son parc d'avions en faisant appel à l'industrie française qui lui a livré 3 avions « Nord » de 4 places chacun.

L'aviation militaire, abandonnant provisoirement le matériel construit chez nous, a porté son choix sur l'avion à réaction « Vampire ». Cette machine, après des essais rigoureux sur la plupart des aérodromes de montagne du réduit national, s'est montrée particulièrement apte à la défense de notre pays.

Une demande de crédit est actuellement en cours pour l'acquisition de cet appareil qui équiperait la plupart de nos escadrilles. Il est également prévu de le fabriquer plus tard en Suisse sous licence.

Quant aux aviateurs privés, faute d'un autre matériel, ils ont acheté un grand nombre de « Piper Cub » vendus à très bon compte comme surplus américains. Ces avions, après revision, donnent d'excellents résultats dans les clubs d'aviation ; de nombreux particuliers ont été attirés par leur prix très bas, bien que ni le plafond, ni la vitesse, ni le rayon d'action de cet appareil n'en fassent un véritable avion de tourisme. Cet engouement est toutefois expliquable, car il est actuellement très difficile, sinon impossible, de se procurer un avion de tourisme dans notre pays.

En résumé, et pour l'instant, le marché des avions commerciaux en Suisse paraît être acquis aux Américains, alors que les Anglais semblent devoir être seuls à livrer les avions de l'armée. En ce qui concerne le marché des avions privés et de tourisme, la France pourra peut-être trouver un débouché si ses nouveaux modèles donnent les résultats attendus.

N. M. Weber.

L'INDUSTRIE AUTOMOBILE SUISSE

Erratum

Une ligne ayant sauté à la page 293 de notre numéro d'octobre, nous prions nos lecteurs de lire la 3e phrase du chapitre « Moteurs pour automobiles » comme suit :

Outre le moteur Oberhänsli à chambre de turbulence, connu en France, et le moteur Villinger à chambre de combustion couverte à l'intérieur du piston, c'est surtout le moteur Maegerle...