

Zeitschrift: Schweizer Hotel-Revue = Revue suisse des hotels
Herausgeber: Schweizer Hotelier-Verein
Band: 39 (1930)
Heft: 28

Artikel: A Vevey
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-541144>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 19.02.2026

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

dans l'industrie hôtelière. Il ne fait aucune différence entre les diverses catégories de personnel: directeurs, employés de bureau, cuisiniers, garçons de salle, femmes de chambre, etc. sont traités sur le même pied. L'application d'une telle loi serait non seulement très difficile, même impossible; elle arrêterait certainement la marche ascendante de l'industrie valaisanne de l'hôtellerie.

Il est dès lors compréhensible que les hôteliers de ce canton s'opposent à ces dispositions qui menacent leur existence. Sans doute aucun, non seulement le personnel devra être augmenté, mais les hôteliers devront prévoir des agrandissements pour loger ce personnel supplémentaire ou réduire le nombre des lits d'étrangers. Les frais d'exploitation hauseront. La rentabilité, assurée aujourd'hui au prix de mille peines, sera compromise et un recul fatal précipitera l'hôtellerie dans les déficits, d'autant plus que les saisons d'été et d'hiver sont encore trop brèves. L'hôtellerie a été obligée de se moderniser pour supporter la concurrence de l'étranger et tenir compte des exigences croissantes de la clientèle. Tous ces faits démontrent que la situation de l'hôtellerie est encore très délicate et que toute nouvelle charge disproportionnée avec les possibilités de recettes compromet son assainissement et handicape son développement.

A Vevey

La Société pour le développement de Vevey et des environs a publié dernièrement son rapport sur l'exercice 1929. Après avoir constaté que l'année dernière a été bonne pour les différentes branches économiques, le rapport souligne que l'institution qui s'occupe des intérêts généraux de la ville pourra faire davantage encore si elle disposeit de ressources plus importantes. L'augmentation des subventions versées par les municipalités de Vevey et de La Tour de Peilz ainsi que par la Société des hôteliers a été remise intégralement à la section de publicité, pour lui permettre d'intensifier la réclame collective faite en faveur de Vevey. Malgré cela, le budget de cette section reste nettement trop étroit.

En dehors de ce domaine, l'un des principaux buts de la Société de développement est l'entretien d'un Bureau de renseignements. Celui-ci devrait être confié à un véritable secrétariat, dont la nécessité se fait sentir d'une façon toujours plus urgente, mais malheureusement l'argent manque. L'année dernière, la fréquentation du Bureau de renseignements a été quelque peu supérieure à celle de 1928, en raison surtout de l'accroissement du nombre des visiteurs suisses. Les visiteurs du bureau se répartissent ainsi par nationalités: 2596 Suisses, 1439 Allemands et Autrichiens, 1344 Anglais et Américains, 200 Français, 163 Hollandais et 834 ressortissants de pays divers.

La fréquentation des hôtels en 1929, suivant la statistique de la Société des hôteliers, accuse un total de 20.148 personnes logées (nuitées); on avait compté 19.025 nuitées en 1928 et 20.088 en 1927.

HOTELIERS



Wenn Sie den Anforderungen d. Hygiene genügen und Ihr Hotel wahren wollen, dann

töten Sie Ihre Feinde

d. Schwabenkäfer Russen Küchenkäfer Ameisen etc. mit

Pulver Bautam! das diese ekelhaften Schädlinge anzieht - tötet - austrocknet

Garantie: Bei Nichterfolg Rückerstattung des Ankaufspreises

Packungen zu:

0,100	0,300	0,500	1	2,500	kg
1-	2,75	3,75	6,75	13,50	Frs.

Das Paket zu 2,500 kg genügt, um ein Hotel mittlerer Größe zu desinfizieren.

Chenille-Pulvermühle, Hersteller: Postfach 1125 Bahnhof Zürich.

BIENENHONIG

garantiert echt argentinischer, feinste Qualität à kg Fr. 4.— Nachnahmeversand von 10 kg ab. Verlangen Sie Muster! Knecht-Singer, Tägerwilen.

HOTEL'S

Jahres- und Saison-Geschäfte vermittelt

die führende, seit über 25 Jahren bestehende Spezial- und Vertrauens-Firma:

G. Kuhn, Zürich

Hotel-Immobilien

56 Bahnhofstrasse 56

Feinste Referenzen

Strenge Diskretion

La section de publicité-réclame s'est associée à la publicité des C. F. F. pour 114 insertions en Angleterre et 58 en Allemagne. Elle a fait d'autre part 16 insertions directes dans différentes publications allemandes. En ce qui concerne la Suisse, 72 insertions ont paru au printemps et en automne dans les quotidiens des grandes villes suisses et 20 insertions ont été faites dans la revue *Berner Oberland*.

L'affichage permanent à la gare de Berne, au Höheweg à Interlaken et au débâcle de Montreux a été maintenu. La section de publicité a contribué par une page en couleurs à l'almanach de luxe du Pro Leman, tiré à 30.000 exemplaires en trois langues. Par les soins des C. F. F., de l'Office suisse du tourisme et du Bureau de renseignements local, 20.000 dépliants étaient distribués. Des cartes postales avec une jolie vue de Vevey ont été éditées à 3.000 exemplaires et réparties dans les hôtels et les banques, qui les ont expédiées de tous côtés.

La section de publicité a participé par un subsidy de 300 francs aux frais du pavillon suisse de l'Exposition internationale de Barcelone et par 250 francs à la prise d'une vue cinématographique de la région. Enfin, la Société du développement de Montreux ayant édité un guide tiré à 100.000 exemplaires, où Vevey figure pour trois excursions et sur 18 cartes, la section de publicité a contribué à cet ouvrage par une allocation de 500 francs.

Au total, les dépenses de la section de publicité-réclame se sont élevées à 11.219 fr. 50.

La collaboration de cette section avec la Société des hôteliers de Vevey devient de plus en plus étroite dans le domaine de la propagande, ce dont il faut se féliciter, car en raison de l'exiguité des ressources des deux sociétés, seule une réclame collective peut apporter des résultats appréciables.

Les autres chapitres du rapport concernent les routes et promenades, les sports et divertissements, la musique et les beaux-arts, l'industrie et le commerce, enfin diverses questions techniques.

Les comptes de la Société de développement bouclent par un déficit de 561 fr. 18, sur un total de dépenses de 22.680 fr. 33. La société possède une réserve de 8500 francs.

Quelques chiffres à propos de la ZIKA

L'Exposition internationale d'art culinaire à Zurich a été favorisée pendant toute sa durée par un temps merveilleux. Durant les 31 journées de son ouverture, on n'a compté que quatre jours de pluie. L'affluence des visiteurs a dépassé toutes les espérances. Les premières journées, c'était la foule. Le chiffre des entrées s'est ensuite stabilisé après la Pentecôte pour remonter sensiblement la dernière semaine. On a vendu au total plus de 290.000 cartes individuelles, dont plus de 27.000 passe-partout, 10.000 cartes d'acheteurs, 1.500 cartes d'employés, 17.900 cartes collectives et de congrès et 9296 cartes pour militaires ou enfants. Le lundi de Pentecôte a fourni la presse de pays et de l'étranger, si bien qu'on a dû distribuer plus de 400 cartes de journalistes.

Le nombre total des entrées, qu'il ne faut pas confondre avec celui des cartes vendues, s'est élevé à plus de 750.000.

L'affluence des visiteurs s'est particulièrement manifestée dans les différents restaurants de l'Exposition, dont le chiffre d'affaires total peut être évalué dès maintenant à 1.150.000 francs environ.

En premier lieu viennent les exploitations en régime de l'Hôtel-Restaurant officiel suisse et du Restaurant des vins suisses, avec 220.000 francs.

Suivent la Brasserie, avec 140.000 francs, plus 100.000 francs pour la vente des saucisses Ruffe,

le Restaurant français, avec environ 130.000 francs; le Restaurant sans alcool, avec 120.000 francs; le Restaurant italien, avec 110.000 francs;

le Restaurant autrichien, avec 80.000 francs; le Restaurant du poisson, avec 60.000 francs; et le Restaurant chinois, avec 50.000 francs et la Boulangerie avec 20.000 francs. Il ne s'agit, ici, naturellement, que du chiffre d'affaires brut. Il est évident que toutes ces exploitations, établies côte à côte pour une courte période, ont dû compter avec des frais généraux proportionnellement beaucoup plus élevés que ceux des entreprises similaires stables, d'autant plus qu'il fallait montrer au public des exploitations modèles comme installations et comme service. Du moment qu'elles rentrent dans leurs débours, le résultat peut être considéré comme satisfaisant.

La plupart des exposants des stands réservés aux industriels, aux fournisseurs et aux producteurs ont enregistré de bonnes affaires et se déclarent en général contents de leur participation.

Il est impossible de donner déjà des détails précis sur le résultat financier de la ZIKA. Cependant, pour autant qu'on puisse juger actuellement de la situation, il n'y a plus à craindre de déficit.

qui leur donnent une puissance totale de plus de 1000 CV. La sécurité s'améliore sans cesse, de même que le confort des voyageurs.

Dans un petit pays comme la Suisse, dont une forte portion est occupée par de hautes chaînes de montagnes, dans un pays où d'autre part une grande partie de la population est essentiellement agricole, les services aériens internes ne sauraient prendre un développement comparable à celui qui a été atteint chez nos voisins. Dans le domaine de l'aviation, la Suisse est surtout le carrefour des grandes lignes internationales.

Cependant nous avons aussi nos propres lignes. C'est d'abord le service longitudinal *Genève-Lausanne-Berne-Zürich*, effectué par la compagnie Ad Astra. Au nord, la compagnie Balair assure la communication aérienne *Bâle-St-Gall-Zürich*. Dans le centre, transversalement, la compagnie bernoise Alpar fait le service *Berne-Bienne-Bâle* et, du 21 juillet au 23 août, la Balair relie régulièrement par avion *Bâle à Lucerne* (auparavant sur demande). A l'ouest, nous avons le service *Lausanne-La Chaux-de-Fonds-Bâle*, assuré par Ad Astra, et le service *Bâle-Berne-Lausanne-Genève*, fait par Alpar et Ad Astra. Toutes ces lignes, qui survolent des régions pittoresques, offrent un attrait spécial pour les touristes.

Si nous passons aux grands parcours internationaux, nous avons cette année les services suivants avec Genève comme tête de ligne:

Genève-Budapest (Balair et Lufthansa) par Zurich, Munich et Vienne, avec correspondance à Salzburg pour Prague, Dresden, Breslau et Salzburg.

Genève-Amsterdam (Balair et Lufthansa), par Bâle, Francfort, Cologne et Essen, avec correspondance à Francfort vers Berlin, Hanovre, Brême, Hambourg, Copenhague, Malmoë et Dortmund. A Cologne, on trouve la correspondance pour Dusseldorf, Crefeld, Bruxelles et Anvers. D'Amsterdam, on peut continuer sur Rotterdam et Londres.

Genève-Londres par Lyon et Paris (Air-Union).

En outre, l'aérodrome de Genève-Cointrin est grande station intermédiaire du service *Stuttgart-Genève-Marseille-Barcelone*, effectué par la Lufthansa.

Genève est donc actuellement l'une des villes européennes le mieux desservies par les transports aériens.

L'aérodrome de Zurich-Dübendorf est tête de ligne pour les services suivants:

Zurich-Berlin, par Stuttgart et Leipzig. A Francfort, le voyageur trouve toutes les correspondances indiquées plus haut pour la ligne

Nos services aériens

Pendant que les oiseaux migrateurs s'en vont passer l'hiver dans des pays au climat plus doux, nos grands oiseaux mécaniques demeurent pour la plupart tranquilles dans leurs hangars, bien à l'abri des intempéries. Quelques-uns seulement, bravant le froid, la neige et les vents glacés, continuent courageusement leurs vols quotidiens. En ce moment, le trafic aérien a repris toute son ampleur, accusant encore de nouveaux développements comparativement aux années précédentes.

Les progrès ne concernent pas seulement les parcours, mais aussi et surtout peut-être le matériel volant: moteurs et avions proprement dits, ainsi que la carrosserie. Aujourd'hui, les moteurs montés sur les avions commerciaux ont des puissances de 200 à 800 CV. Certains appareils sont munis d'un système de plusieurs moteurs

qui dépendent d'un seul système de commandes.

Les progrès ne concernent pas seulement les parcours, mais aussi et surtout peut-être le matériel volant: moteurs et avions proprement dits, ainsi que la carrosserie. Aujourd'hui, les moteurs montés sur les avions commerciaux ont des puissances de 200 à 800 CV. Certains appareils sont munis d'un système de plusieurs moteurs

qui dépendent d'un seul système de commandes.

Les progrès ne concernent pas seulement les parcours, mais aussi et surtout peut-être le matériel volant: moteurs et avions proprement dits, ainsi que la carrosserie. Aujourd'hui, les moteurs montés sur les avions commerciaux ont des puissances de 200 à 800 CV. Certains appareils sont munis d'un système de plusieurs moteurs

qui dépendent d'un seul système de commandes.

Les progrès ne concernent pas seulement les parcours, mais aussi et surtout peut-être le matériel volant: moteurs et avions proprement dits, ainsi que la carrosserie. Aujourd'hui, les moteurs montés sur les avions commerciaux ont des puissances de 200 à 800 CV. Certains appareils sont munis d'un système de plusieurs moteurs

qui dépendent d'un seul système de commandes.

Les progrès ne concernent pas seulement les parcours, mais aussi et surtout peut-être le matériel volant: moteurs et avions proprement dits, ainsi que la carrosserie. Aujourd'hui, les moteurs montés sur les avions commerciaux ont des puissances de 200 à 800 CV. Certains appareils sont munis d'un système de plusieurs moteurs

qui dépendent d'un seul système de commandes.

Les progrès ne concernent pas seulement les parcours, mais aussi et surtout peut-être le matériel volant: moteurs et avions proprement dits, ainsi que la carrosserie. Aujourd'hui, les moteurs montés sur les avions commerciaux ont des puissances de 200 à 800 CV. Certains appareils sont munis d'un système de plusieurs moteurs

qui dépendent d'un seul système de commandes.

Les progrès ne concernent pas seulement les parcours, mais aussi et surtout peut-être le matériel volant: moteurs et avions proprement dits, ainsi que la carrosserie. Aujourd'hui, les moteurs montés sur les avions commerciaux ont des puissances de 200 à 800 CV. Certains appareils sont munis d'un système de plusieurs moteurs

qui dépendent d'un seul système de commandes.

Les progrès ne concernent pas seulement les parcours, mais aussi et surtout peut-être le matériel volant: moteurs et avions proprement dits, ainsi que la carrosserie. Aujourd'hui, les moteurs montés sur les avions commerciaux ont des puissances de 200 à 800 CV. Certains appareils sont munis d'un système de plusieurs moteurs

qui dépendent d'un seul système de commandes.

Les progrès ne concernent pas seulement les parcours, mais aussi et surtout peut-être le matériel volant: moteurs et avions proprement dits, ainsi que la carrosserie. Aujourd'hui, les moteurs montés sur les avions commerciaux ont des puissances de 200 à 800 CV. Certains appareils sont munis d'un système de plusieurs moteurs

qui dépendent d'un seul système de commandes.

Les progrès ne concernent pas seulement les parcours, mais aussi et surtout peut-être le matériel volant: moteurs et avions proprement dits, ainsi que la carrosserie. Aujourd'hui, les moteurs montés sur les avions commerciaux ont des puissances de 200 à 800 CV. Certains appareils sont munis d'un système de plusieurs moteurs

qui dépendent d'un seul système de commandes.

Les progrès ne concernent pas seulement les parcours, mais aussi et surtout peut-être le matériel volant: moteurs et avions proprement dits, ainsi que la carrosserie. Aujourd'hui, les moteurs montés sur les avions commerciaux ont des puissances de 200 à 800 CV. Certains appareils sont munis d'un système de plusieurs moteurs

qui dépendent d'un seul système de commandes.

Les progrès ne concernent pas seulement les parcours, mais aussi et surtout peut-être le matériel volant: moteurs et avions proprement dits, ainsi que la carrosserie. Aujourd'hui, les moteurs montés sur les avions commerciaux ont des puissances de 200 à 800 CV. Certains appareils sont munis d'un système de plusieurs moteurs

qui dépendent d'un seul système de commandes.

Les progrès ne concernent pas seulement les parcours, mais aussi et surtout peut-être le matériel volant: moteurs et avions proprement dits, ainsi que la carrosserie. Aujourd'hui, les moteurs montés sur les avions commerciaux ont des puissances de 200 à 800 CV. Certains appareils sont munis d'un système de plusieurs moteurs

qui dépendent d'un seul système de commandes.

Les progrès ne concernent pas seulement les parcours, mais aussi et surtout peut-être le matériel volant: moteurs et avions proprement dits, ainsi que la carrosserie. Aujourd'hui, les moteurs montés sur les avions commerciaux ont des puissances de 200 à 800 CV. Certains appareils sont munis d'un système de plusieurs moteurs

qui dépendent d'un seul système de commandes.

Les progrès ne concernent pas seulement les parcours, mais aussi et surtout peut-être le matériel volant: moteurs et avions proprement dits, ainsi que la carrosserie. Aujourd'hui, les moteurs montés sur les avions commerciaux ont des puissances de 200 à 800 CV. Certains appareils sont munis d'un système de plusieurs moteurs

qui dépendent d'un seul système de commandes.

Les progrès ne concernent pas seulement les parcours, mais aussi et surtout peut-être le matériel volant: moteurs et avions proprement dits, ainsi que la carrosserie. Aujourd'hui, les moteurs montés sur les avions commerciaux ont des puissances de 200 à 800 CV. Certains appareils sont munis d'un système de plusieurs moteurs

qui dépendent d'un seul système de commandes.

Les progrès ne concernent pas seulement les parcours, mais aussi et surtout peut-être le matériel volant: moteurs et avions proprement dits, ainsi que la carrosserie. Aujourd'hui, les moteurs montés sur les avions commerciaux ont des puissances de 200 à 800 CV. Certains appareils sont munis d'un système de plusieurs moteurs

qui dépendent d'un seul système de commandes.

Les progrès ne concernent pas seulement les parcours, mais aussi et surtout peut-être le matériel volant: moteurs et avions proprement dits, ainsi que la carrosserie. Aujourd'hui, les moteurs montés sur les avions commerciaux ont des puissances de 200 à 800 CV. Certains appareils sont munis d'un système de plusieurs moteurs

qui dépendent d'un seul système de commandes.

Les progrès ne concernent pas seulement les parcours, mais aussi et surtout peut-être le matériel volant: moteurs et avions proprement dits, ainsi que la carrosserie. Aujourd'hui, les moteurs montés sur les avions commerciaux ont des puissances de 200 à 800 CV. Certains appareils sont munis d'un système de plusieurs moteurs

qui dépendent d'un seul système de commandes.

Les progrès ne concernent pas seulement les parcours, mais aussi et surtout peut-être le matériel volant: moteurs et avions proprement dits, ainsi que la carrosserie. Aujourd'hui, les moteurs montés sur les avions commerciaux ont des puissances de 200 à 800 CV. Certains appareils sont munis d'un système de plusieurs moteurs

qui dépendent d'un seul système de commandes.

Les progrès ne concernent pas seulement les parcours, mais aussi et surtout peut-être le matériel volant: moteurs et avions proprement dits, ainsi que la carrosserie. Aujourd'hui, les moteurs montés sur les avions commerciaux ont des puissances de 200 à 800 CV. Certains appareils sont munis d'un système de plusieurs moteurs

qui dépendent d'un seul système de commandes.

Les progrès ne concernent pas seulement les parcours, mais aussi et surtout peut-être le matériel volant: moteurs et avions proprement dits, ainsi que la carrosserie. Aujourd'hui, les moteurs montés sur les avions commerciaux ont des puissances de 200 à 800 CV. Certains appareils sont munis d'un système de plusieurs moteurs

qui dépendent d'un seul système de commandes.

Les progrès ne concernent pas seulement les parcours, mais aussi et surtout peut-être le matériel volant: moteurs et avions proprement dits, ainsi que la carrosserie. Aujourd'hui, les moteurs montés sur les avions commerciaux ont des puissances de 200 à 800 CV. Certains appareils sont munis d'un système de plusieurs moteurs

qui dépendent d'un seul système de commandes.

Les progrès ne concernent pas seulement les parcours, mais aussi et surtout peut-être le matériel volant: moteurs et avions proprement dits, ainsi que la carrosserie. Aujourd'hui, les moteurs montés sur les avions commerciaux ont des puissances de 200 à 800 CV. Certains appareils sont munis d'un système de plusieurs moteurs

qui dépendent d'un seul système de commandes.

Les progrès ne concernent pas seulement les parcours, mais aussi et surtout peut-être le matériel volant: moteurs et avions proprement dits, ainsi que la carrosserie. Aujourd'hui, les moteurs montés sur les avions commerciaux ont des puissances de 200 à 800 CV. Certains appareils sont munis d'un système de plusieurs moteurs

qui dépendent d'un seul système de commandes.

Les progrès ne concernent pas seulement les parcours, mais aussi et surtout peut-être le matériel volant: moteurs et avions proprement dits, ainsi que la carrosserie. Aujourd'hui, les moteurs montés sur les avions commerciaux ont des puissances de 200 à 800 CV. Certains appareils sont munis d'un système de plusieurs moteurs

qui dépendent d'un seul système de commandes.

Les progrès ne concernent pas seulement les parcours, mais aussi et surtout peut-être le matériel volant: moteurs et avions proprement dits, ainsi que la carrosserie. Aujourd'hui, les moteurs montés sur les avions commerciaux ont des puissances de 200 à 800 CV. Certains appareils sont munis d'un système de plusieurs moteurs

qui dépendent d'un seul système de commandes.

Les progrès ne concernent pas seulement les parcours, mais aussi et surtout peut-être le matériel volant: moteurs et avions proprement dits, ainsi que la carrosserie. Aujourd'hui, les moteurs montés sur les avions commerciaux ont des puissances de 200 à 800 CV. Certains appareils sont munis d'un système de plusieurs moteurs

qui dépendent d'un seul système de commandes.

Les progrès ne concernent pas seulement les parcours, mais aussi et surtout peut-être le matériel volant: moteurs et avions proprement dits, ainsi que la carrosserie. Aujourd'hui, les moteurs montés sur les avions commerciaux ont des puissances de 200 à 800 CV. Certains appareils sont munis d'un système de plusieurs moteurs

qui dépendent d'un seul système de commandes.

Les progrès ne concernent pas seulement les parcours, mais aussi et surtout peut-être le matériel volant: moteurs et avions proprement dits, ainsi que la carrosserie. Aujourd'hui, les moteurs montés sur les avions commerciaux ont des puissances de 200 à 800 CV. Certains appareils sont munis d'un système de plusieurs moteurs

qui dépendent d'un seul système de commandes.

Les progrès ne concernent pas seulement les parcours, mais aussi et surtout peut-être le matériel volant: moteurs et avions proprement dits, ainsi que la carrosserie. Aujourd'hui, les moteurs montés sur les avions commerciaux ont des puissances de 200 à 800 CV. Certains appareils sont munis d'un système de plusieurs moteurs

qui dépendent d'un seul système de commandes.

Les progrès ne concernent pas seulement les parcours, mais aussi et surtout peut-être le matériel volant: moteurs et avions proprement dits, ainsi que la carrosserie. Aujourd'hui, les moteurs montés sur les avions commerciaux ont des puissances de 200 à 800 CV. Certains appareils sont munis d'un système de plusieurs moteurs

qui dépendent d'un seul système de commandes.

Les progrès ne concernent pas seulement les parcours, mais aussi et surtout peut-être le matériel volant: moteurs et avions proprement dits, ainsi que la carrosserie. Aujourd'hui, les moteurs montés sur les avions commerciaux ont des puissances de 200 à 800 CV. Certains appareils sont munis d'un système de plusieurs moteurs

qui dépendent d'un seul système de commandes.

Les progrès ne concernent pas seulement les parcours, mais aussi et surtout peut-être le matériel volant: moteurs et avions proprement dits, ainsi que la carrosserie. Aujourd'hui, les moteurs montés sur les avions commerciaux ont des puissances de 200 à 800 CV. Certains appareils sont munis d'un système de plusieurs moteurs

qui dépendent d'un seul système de commandes.

Les progrès ne concernent pas seulement les parcours, mais aussi et surtout peut-être le matériel volant: moteurs et avions proprement dits, ainsi que la carrosserie. Aujourd'hui, les moteurs montés sur les avions commerciaux ont des puissances de 200 à 800 CV. Certains appareils sont munis d'un système de plusieurs moteurs

qui dépendent d'un seul système de commandes.

Les progrès ne concernent pas seulement les parcours, mais aussi et surtout peut-être le matériel volant: moteurs et avions proprement dits, ainsi que la carrosserie. Aujourd'hui, les moteurs montés sur les avions commerciaux ont des puissances de 200 à 800 CV. Certains appareils sont munis d'un système de plusieurs moteurs

qui dépendent d'un seul système de commandes.

Les progrès ne concernent pas seulement les parcours, mais aussi et surtout peut-être le matériel volant: moteurs et avions proprement dits, ainsi que la carrosserie. Aujourd'hui, les moteurs montés sur les avions commerciaux ont des puissances de 200 à 800 CV. Certains appareils