**Zeitschrift:** Revue Militaire Suisse
**Herausgeber:** Association de la Revue Militaire Suisse
**Band:** 95 (1950)
**Heft:** 4

**Artikel:** La sécurité aérienne
**Autor:** Delage, Edmond
**DOI:** https://doi.org/10.5169/seals-342473

**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:** 11.12.2025

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

# La sécurité aérienne

Le problème de la sécurité est essentiel pour la prospérité et l'avenir de l'aviation. « L'appareil de ligne est déjà plus sûr que votre auto», ne craignait pas d'écrire en février 1947, au début d'une série d'articles consacrés à ce grand sujet, la revue *Canadian Aviation.* « Mais pour gagner la confiance de la masse l'aviation doit atteindre un coefficient de sécurité encore supérieur. » Cette affirmation ne suffit pas à rassurer le public. Une publicité démesurée accordée par la presse, en tous pays, aux accidents d'avions, le caractère dramatique de la plupart de ces derniers finissent par ébranler les nerfs les plus solides et la confiance du grand public. Celui-ci trouve naturel d'exposer sa vie sur les routes et de payer un lourd tribut au trafic terrestre. Il considère encore trop souvent comme une prouesse presque héroïque de s'embarquer pour des vols plus ou moins lointains à bord d'appareils pourtant pour la plupart depuis longtemps éprouvés : il craint encore l'avion.

La sécurité de l'aviation — élément désormais capital du transport humain, qui a en quelques dizaines d'années réalisé de si merveilleux progrès — a fait l'objet d'une étude, aussi scientifique que possible, confiée à des organismes officiels ; c'est également le sujet des méditations, délibérations et recommandations des associations internationales vouées au trafic aérien.

Le 27 mai dernier les congressistes, réunis dans la belle abbaye historique de Royaumont sur l'invitation de la fédération nationale des travaux publics et transports, entendirent de l'inspecteur général de Lévis-Mirepoix un remarquable exposé sur cette question. Il l'avait — un an auparavant —

déjà traitée au troisième congrès national de l'aviation française. C'est dans ces deux documents de base — complétés par des articles étrangers, comme ceux de la *Canadian Aviation*, ou par les très utiles dépouillements de publications aéronautiques étrangères, effectués par le secrétariat général à l'aviation civile — que nous puisons l'essentiel de cette esquisse.

Si, de l'avis de M. de Lévis-Mirepoix, il est insoutenable de prétendre démontrer que les avions peuvent aujourd'hui circuler avec la même facilité et la même sécurité que les autos, les trains et les navires, que le taux de la sécurité aérienne « est suffisant dans le présent et imperfectible dans l'avenir », l'examen des statistiques démontre cependant un progrès constant de cette sécurité (il est d'ailleurs juste de constater, ajoute M. de Lévis-Mirepoix, que l'administration américaine est la seule qui publie annuellement une documentation statistique complète).

Si l'on examine le trafic des lignes régulières françaises entre 1938 et 1947 on constate que le taux de sécurité a doublé pendant cette période. Pour un nombre de kilomètres-passagers de 73 500 000 en 1938 le pourcentage des morts par million de kilomètres-passagers était à cette date de 0,18 ; il descendit à 0,09 en 1947. A nombre égal d'accidents en 1947 il fut parcouru huit fois plus de millions de kilomètres. Les statistiques britanniques sont analogues. Les américaines révèlent, à les en croire, des résultats infiniment supérieurs. Le nombre de kilomètres-passagers fut en 1939 de 1 199 659 353 et en 1947 de 9 958 969 600. Le nombre des passagers tués pour 100 millions de kilomètres-passagers descendit de 0,007 à 0,004. Ces résultats n'ont pourtant pas empêché les compagnies d'assurance-aviation des Etats-Unis d'augmenter leurs tarifs au début de cette année : les versements des compagnies d'aviation vont passer de 3 à 5 millions de dollars. La masse des victimes est restée encore telle que le public a parfois pris peur. Ce ne sont pas d'ailleurs tant les totaux globaux de tués qui réagissent sur l'opinion que le caractère souvent horrible

des catastrophes, souligné par des reportages à sensation. Ces grands drames de l'air ébranlent le moral et créent une psychose antiaérienne.

Si la supériorité américaine est incontestable, si elle est sans doute en partie due à des ressources techniques bien supérieures, à un sens remarquable de l'organisation, elle est aussi imputable à la structure même du continent nord-américain, à un rapport différent des zones planes et montagneuses, à une climatologie où la prévision du temps est plus aisée.

Les organismes officiels, nationaux et internationaux, se sont récemment attachés à préciser la classification des causes d'accidents aériens : il s'est ainsi créé une véritable méthodologie, aussi scientifique et minutieuse que possible. Dans le cadre de l'aviation marchande internationale on peut noter que l'an dernier 50 % des accidents furent dus à des erreurs de navigation ou à des insuffisances de dispositifs au sol ; mais presque jamais on n'a pu faire la part exacte de la faute humaine et de l'insuffisance technique au sol. Treize pour cent seulement des accidents sont dus au matériel.

Une des causes essentielles des accidents est la tâche des pilotes sans cesse accrue par la complexité et le perfectionnement de ce dernier. Des experts aussi qualifiés que lord Nathan, ministre de l'air britannique, et que M. Weldon Rhoder, de la grande association américaine *A.T.A.*, n'hésitent pas à déclarer : « Nous perdons des avions parce que nous donnons trop à faire à nos pilotes. On attend du pilote plus qu'il ne peut faire. Nous devons faciliter sa tâche, sinon nous aurons encore des accidents ou, en tout cas, le maintien d'une situation qui rend les accidents possibles. »

Dans une conférence publique faite le 30 janvier 1947 le chef du *R.A.F.T.C.* (Royal Air Force Transport Command) insista sur le danger que présentent la fatigue des équipages, la complication et le manque d'uniformité des tableaux de bord, les risques de cumulonimbus dans les régions tropicales. Ted Spencer, qui se tua à Croydon le 25 janvier de la même

année, déclarait de son côté : « Les accidents sont tous commis par des erreurs humaines. » Celles-ci se retrouvent dans les cas les plus invraisemblables : avion décollant l'hiver avec de la neige sur les plans, oubli de l'enlèvement de la cale de profondeur (comme dans la fameuse catastrophe de Copenhague). La technique pourra se perfectionner presque indéfiniment : l'élément humain y jouera toujours un rôle décisif.

De toute façon, un grand nombre de catastrophes ont eu pour cause : 1° la complication des opérations aériennes ; 2° l'état de l'infrastructure. C'est de plus une vérité banale que de constater la sécurité bien supérieure d'un matériel déjà relativement ancien, mais éprouvé — par exemple des *D.C.*-3 ou *D.C.*-4, qui ont transporté des milliers de passagers au cours de la dernière guerre, — par rapport à un matériel en principe plus moderne, mais pas encore au point. Malgré le perfectionnement du moteur, le nombre d'accidents dû à des pannes croît, malgré tout, avec le nombre d'heures de vol ; dans les pannes l'ennemi le plus redoutable est le feu.

La sécurité aérienne est, à l'étranger comme en France, l'objet des préoccupations constantes des autorités responsables du trafic aérien. En Amérique notamment fut créé, sur l'initiative du président des Etats-Unis lui-même, un comité spécial d'enquêtes sur la sécurité. Le résultat de ses études fut condensé dans plusieurs rapports importants. Ils traitèrent notamment du poids maximum pour un type d'avion donné, des règles d'atterrissage. Ils demandèrent au Congrès des crédits importants pour assurer le balisage d'approche, firent adopter des règles interdisant l'atterrissage ou le départ d'avions de transport sur les aérodromes n'ayant pas une protection suffisante contre le feu. Ces rapports préconisèrent la recherche d'un carburant de sécurité, le compartimentage des moteurs par cloisons pare-feu, le renforcement des réservoirs d'essence, le perfectionnement des installations électriques, enfin des mesures nouvelles en vue de la rapidité dans la détec-

tion et l'extinction du feu, la généralisation des hélices réversibles, l'augmentation du pouvoir de freinage.

En France l'arrêté du 20 février 1948 a créé le *conseil supérieur de la sécurité aérienne*. Sous la présidence du secrétaire général à l'aviation civile Max Hymans, qui étudie depuis longtemps personnellement ces problèmes, il groupe le chef d'état-major général de l'armée de l'air, l'amiral sous-chef d'état-major de la marine chargé de l'Aéronavale, le directeur technique et industriel de l'aéronautique, l'inspecteur général de l'aviation civile et commerciale. A ce conseil est adjoint un *bureau d'études et enquêtes sur la sécurité aérienne*. Il comprend un petit nombre de techniciens appartenant aux départements intéressés : il soumet périodiquement au conseil supérieur des projets de recommandation. Le conseil supérieur a confié au *conseil supérieur des travaux de l'air* le soin de mettre sur pied un plan permettant l'utilisation rationnelle en commun des aides à la navigation aérienne mises en œuvre par l'aviation civile, l'air et l'Aéronavale. Ces aides à la navigation doivent s'intégrer dans un plan d'ensemble. Sa réalisation est, malheureusement, fonction des moyens financiers du pays, et, notamment, de ses ressources en devises étrangères. Le plan ne peut être réalisé que par étapes. Il consistera à mettre progressivement en place des dispositifs modernes et éprouvés, à remplacer l'ancienne infrastructure, à standardiser les matériels et techniques d'emploi. Beaucoup a déjà été fait depuis la libération ; beaucoup reste à faire. Le transport aérien fit encore l'an dernier huit cents victimes dans le monde. Le maximum de sécurité ne s'obtiendra que par l'effort commun de toutes les nations aériennes.

EDMOND DELAGE.