

Genève, le 8 Avril 1920

Monsieur le Major Isler, Directeur de l'Office aérien fédéral, Berne

Monsieur le Major.

Permettez-moi d'avoir recours à votre grande obligeance pour obtenir les renseignements suivants ainsi que les conventions et règlements qui ont été établis en Suisse en ce qui concerne les entreprises d'aviation et les voyages tant internes qu'internationaux.

- a) On me demande les formalités à accomplir pour un pilote suisse voulant venir s'établir et faire des passagers en Suisse, avec un appareil français, immatriculé en France.
- b) En outre, pourriez-vous m'indiquer si l'on peut et quelles seraient les démarches à entreprendre pour créer un service de voyages réguliers entre Paris–Genève et Lyon–Genève.

Dans l'espoir de vous lire, veuillez agréer, Monsieur le Major, l'expression de mes sentiments très distingués.

P.L. Latour, Case Fusterie 11.210, Genève

N.B. J'ai bien reçu votre estimée du 4 avril (...) et vous remercie de son contenu. Je continuerai mon action avec d'autant plus d'énergie pour obtenir la création dans le plus bref délai d'un aérodrome genevois.

P.L. Latour, reporter au Journal de Genève.

Berne, le 14 avril 1920.

Monsieur P.L. Latour, Reporter au «Journal de Genève», Genève, Case Fusterie 11.210.

Objet : - a) Pilote suisse et appareil français en Suisse. b) Paris–Genève, Genève–Lyon.

Monsieur,

Votre lettre du 8 crt. en main, nous nous empressons de vous donner les renseignements demandés.

- a) La circulaire incluse vous renseignera complètement quant aux formalités à accomplir par le pilote suisse voulant venir s'établir et faire des passagers en Suisse, avec un appareil français.
- b) Pour obtenir l'exploitation commerciale des lignes Paris–Genève et Genève–Lyon, il faut être bénéficiaire d'une concession du Gouvernement français et d'une concession du Département fédéral des chemins de fer.

Veuillez agréer, Monsieur, nos salutations empressées.

Office aérien fédéral (J)

Annexes : - Ar. C. F. 27. I. 20 ; Conv. 9. XII. 19 ; Conv 6. XI. 19 ; Engagement responsabilité

Genève, le 24 avril 1920

Office aérien fédéral, Berne

Monsieur le Directeur,

En réponse à votre dernière lettre, je vous remercie bien des nombreux documents qu'elle contenait ; documents que j'ai du reste transmis à la personne intéressée. En réponse, j'ai reçu la demande suivante pour laquelle une prompte mise au point me serait très agréable, devant me rendre en France les premiers jours de la semaine prochaine.

- a) Une société franco-suisse, ayant un tiers d'actionnaires suisses (fondée pour entreprendre le service régulier Paris–Genève) peut-elle faire dérogation aux articles 2 et 3 pour être immatriculée suisse et pouvoir faire des passagers en Suisse. L'avion serait piloté exclusivement par un pilote suisse et les mécaniciens seraient de nationalité suisse. Il va sans dire que l'avion resterait à disposition du Département Militaire Fédéral pour toute réquisition.
- b) Quelles seraient également les formalités à faire pour pouvoir amener de Paris, l'avion en Suisse par la voie des airs.

En vous remerciant encore de la grande complaisance que vous avez à mon égard, je vous prie de recevoir, Monsieur le Directeur, l'expression de mes sentiments les plus distingués.

P. L. Latour

Berne, le 29 avril 1920.

Monsieur P. L. Latour, Genève, Case Fusterie 11.210

Monsieur,

Nous vous accusons réception de votre lettre du 24 crt. à laquelle nous répondons ce qui suit :

- a) 1°. Si la société, dont vous êtes le mandant se conforme au point 3° de l'art. 8 de l'Arrêté du Conseil Fédéral du 27. I. 1920, elle pourra être autorisée, après en avoir fait la demande circonstanciée à notre office, à exploiter commercialement une station d'aviation à Genève.
2°. Pour exploiter la ligne aérienne Genève–Paris la société en question doit posséder une concession de notre office et une concession française.
3°. Si la société ne peut se mettre en règle avec le point 3° de l'art. 8 de l'Arrêté du Conseil Fédéral, le trafic intérieur suisse lui est interdit. Cependant, en vertu de l'art. 8 de la Convention franco-suisse elle pourra exploiter la ligne Genève–Paris si elle obtient une concession française et une concession suisse délivrée par notre office.

- b) Nous joignons à la présente une formule pour demande d'inscription en Suisse d'un avion.

Veuillez agréer, Monsieur, l'expression de notre considération distinguée.

Office aérien fédéral (J)

Annexe : 1

Télégramme 29. IV. – 9 heures 20 min.

Durafour, Aviateur, Genève, Collex-Bossy

Autorisation importer avion de Paris à Genève-St. Georges par vous, accordée. Renvoyez rempli formulaire envoyé à Latour.

Renseignez douanes Genève sur votre jour et heure d'arrivée.

Office aérien fédéral (J)

Berne, le (29 avril 1920)

à la Direction du VI e Arr. douanier, Genève.

Nous avons autorisé télégraphiquement aujourd'hui, l'aviateur Durafour de Collex-Bossy (Genève) à importer un avion, par la voie des airs, de Paris à Genève (St. Georges). A teneur de notre télégramme, Mr. Durafour doit vous renseigner sur le jour et l'heure probable de son arrivée à Genève (St. Georges), ceci afin que vous puissiez effectuer sur place la visite douanière réglementaire.

Office aérien fédéral (J)

La Direction gle des Douanes a approuvé cette exception par téléphone.

Genève, le 3 Mai 1920. – DD.

Office Aérien Fédéral, Département Suisse des Postes et Chemins de fer, Berne

Messieurs,

Mon client et ami, l'aviateur François Durafour, né en 1888, adjudant sous-officier dans l'armée Suisse, momentanément absent de Genève, me prie de faire auprès de vous les démarches nécessaires en vue d'obtenir l'autorisation d'atterrir prochainement au stand de St. Georges (Genève) et à exploiter une station d'aviation à Genève ainsi que la ligne aérienne Genève-Paris.

Dans votre honorée du 29 Avril écoulé adressée à Mr. P. Latour, vous rappelez à ce dernier le point 3 de l'art. 8 de l'arrêté du Conseil Fédéral du 27 Janvier 1920.

La Société qui se propose de poursuivre cette exploitation n'est pas encore créée officiellement, elle est en voie de formation et sa constitution comme son organisation seront conformes aux prescriptions du Code des Obligations, des ordonnances fédérales, sur les sociétés et de l'art. 8 rappelé. En particulier, le siège principal sera en Suisse, la Société sera inscrite au Registre du Commerce en Suisse, le président du Conseil d'Administration et les 2/3 du Conseil d'Administration appartiendront à la nationalité suisse.

Je vous serais très obligé de me dire si l'autorisation sollicitée peut être accordée provisoirement sous les réserves qui précèdent.

Dans l'attente de votre obligeante réponse, recevez, Messieurs, mes salutations distinguées.

Dutoit

P.S. Vous m'obligeriez, en me faisant parvenir en même temps que votre réponse, contre remboursement, les arrêtés et circulaires intéressant l'aviation. – (D) –

MM^{es} Lachenal, Hudry & Dutoit, Avocats, 3 Place du Molard, Genève

Berne, le 7 mai 1920.

Etude de M. Mes Lachenal, Hudry et Dutoit, Avocats, Genève. Place du Molard 3

Monsieur,

En réponse à votre lettre du 3 mai nous avons l'avantage de vous communiquer ce qui suit :

Nous avons accordé télégraphiquement, le 29 avril, à M. F. Durafour l'autorisation d'importer en Suisse l'avion qu'il amènera de Paris à Genève (St. Georges).

Sitôt l'appareil en Suisse et avant d'entreprendre n'importe quel vol, il faudra procéder à son immatriculation dans le Registre suisse des aéronefs contrôlés par l'Etat.

Pour obtenir l'immatriculation, dont le coût est de fr.100, à verser à la Caisse fédérale, il vous faudra nous en faire la demande en y joignant les documents indiqués sous chiffre 5, paragraphes 1-5, de notre «Instruction sur les formalités à accomplir pour obtenir l'autorisation d'exploiter commercialement la circulation aérienne en Suisse.» (Annexe No.1.)

Une fois ces pièces en notre possession nous vous donnerons les instructions nécessaires pour le marquage de l'avion. Le marquage terminé vous nous préviendrez afin que nous puissions procéder au contrôle technique de l'appareil. Si ce contrôle donne un résultat satisfaisant, nous vous délivrerons un permis de navigation valable en Suisse, en France et en Angleterre.

Toute fois la concession provisoire pour l'exploitation commerciale du trafic aérien intérieur suisse ne pourra être donnée qu'au moment où nous serons en possession de la preuve formelle que la Société en question est constituée en conformité de l'art. 8, point 3 de l'AR. Du C. F. du 27. I. 1920. L'octroi de cette concession est subordonné à l'emploi, par la Société, d'aviateurs suisses.

Pour exploiter commercialement la ligne aérienne Genève-Paris, une concession suisse, que nous vous délivrerons en même temps que le permis de navigation, et une concession française vous seront nécessaires.

Nous joignons à la présente les lois, règlements, conventions et renseignements demandés.

Veuillez agréer l'assurance de notre considération distinguée.

Office aérien fédéral (J)

Annexes : 1. Instructions sur formalités, etc. etc. ; 2. Engagement de responsabilité. ; 3. Arrêté du C.F. du 27. I. 1920. ;

4. Convention franco-suisse. ; 5. Convention anglo-suisse.

Berne, le 8 mai 1920.

Etude de Messieurs Lachenal, Hudry et Dutoit, Avocats, Genève. Place du Molard 3

Complément à notre lettre du 7 Mai.1920.

Messieurs,

En complément à notre lettre du 7 mai et en suite d'une décision intervenue entretemps, nous vous communiquons de qui suit :

L'aérodrome de Cointrin deviendra sous peu la place douanière de Genève. De ce fait, tout départ de Genève pour l'étranger et arrivée de l'étranger à Genève ne pourront s'effectuer que de ou sur cet aérodrome.

Nous avons exceptionnellement autorisé M. Durafour à atterrir à St. Georges lors de sa prochaine arrivée de Paris. Mais il ne peut être question de faire partir de St. Georges un service aérien international tel que celui que vous projetez. Il est donc nécessaire que vous vous mettiez en communication avec le Département des Travaux publics du canton de Genève, aux fins de vous assurer la possibilité d'installer votre entreprise à Cointrin.

Veuillez agréer, Monsieur, l'assurance de notre considération distinguée.

Office aérien fédéral (J)

Paris, le 2 juin 1920.

Aéroplanes et Hydroplanes

Numéro du Certificat : 128.

Aér. – Modèle No. 3.

République Française. Ministère des Travaux Publics.

Service de l'aéronautique.

Certificat de Navigabilité

Le Directeur du S. N. Aé.

Vu la demande présentée le 2 juin 1920 par Monsieur Durafour pour l'appareil No. 3387 de la série F 46.

Vu le certificat de liquidation des Stocks, établissant que l'appareil auquel se rapporte la demande ci-dessus est exactement conforme au type de la série F 46 déjà agréé suivant certificat délivré par le S.T. Aé.

Délivre pour l'appareil ci-dessous désigné le certificat de navigabilité prévu par l'article 3 du décret du 17 décembre 1913.

Désignation de l'appareil.

1. Nom ou raison sociale et domicile du constructeur : Liquidation des Stocks ELMA St. Cyr.

Lieu et année de fabrication de l'appareil :

Marques d'identification données par le constructeur : F 46.

2. Poids de l'appareil complet sans passagers ni approvisionnements : 475 kg

3. Poids total maximum de l'appareil en pleine charge : 1000 kg

4. Grandeur et poids des ailes et surfaces sustentatrices : Surface totale : 55 m², Envergure : 17,60 m, Longueur : 9,60 m.

5. Marque, type, caractéristique du moteur : Renault 80 HP No. 416.

6. Type du propulseur, mode d'entraînement, nature des matériaux : Hélice propulsive, Bois.

7. Dispositif d'atterrissage (roues, patins) : roues.

8. Dispositif d'amerrissage (nombre et disposition des flotteurs) :

Fait à Paris, le 2 juin 1920

Le Directeur du S. N. Aé. : (signature)

Note : Toute modification qui aurait pour effet de changer les caractéristiques de l'appareil ci-dessus désigné doit être immédiatement soumise au service des Mines, qui déterminera si le certificat de navigabilité peut être maintenu et dans quelles conditions.

En cas de destruction ou de mise hors d'usage de l'appareil, ce document doit être retourné au S. N. Aé.

Genève le 8 juin 1920 No. 1711 IV B. DC Département Fédéral des Chemins de Fer, Office Aérien, Berne.

Messieurs,

J'ai bien reçu en leur temps vos lettres des 7 et 8 mai 1920.

L'aviateur François Durafour a atterri dimanche à St. Georges.

Je constitue dès maintenant une Société suisse ayant pour but le développement et l'exploitation de l'aviation ainsi que la création d'un service de transport par avion. Cette société, à son début, sera au capital de 20.000 francs, divisé en 2.000 actions de 100 francs chacune ; elle portera, sous réserve de l'autorisation du Registre du Commerce, le titre de «Tourisme Aérien S.A.», sa constitution définitive est une affaire de quelques jours.

Je vous adresserai, comme vous le demandez dans vos lettres précitées, tous les documents réclamés dans votre lettre du 7 (annexe No. 1).

Mais je prends la liberté de vous demander si vous pouvez, actuellement, procéder à l'immatriculation de l'appareil, ceci afin de gagner du temps.

Je joins à la présente, en vous priant de bien vouloir me le retourner après usage, le certificat de navigabilité délivré à F. Durafour à Paris, le 2 juin 1920.

Veuillez agréer, Messieurs, l'assurance de mes sentiments très distingués.

(Dutoit G)

Annexe : Certificat de navigabilité.

Zürich, 10. Juni 1920.

Tit. Eidg. Luftamt, Bern.

Wir werden darauf aufmerksam gemacht, dass sich der Flieger Durafour für Passagierflüge in Genf empfiehlt.

Es wäre uns angenehm, wenn Sie uns mitteilen könnten, ob dieser das Recht besitzt, diesen Geschäftszweig auszuüben und verdanken Ihnen die Mitteilung bestens,

Hochachtend : **AD ASTRA-AERO, Schweiz. Luftverkehrs A.-G.**, Der Direktor : (F. Rihner), ppa (H. Pillichody)

(10. VI. 20)

AERO – TRANSPORT

G. MINIER

Service régulier de passagers et marchandises –PARIS–GENEVE–PARIS.

Projet d'organisation

MATERIEL- 4 Avions SOPWITH 130 HP CLERGET et aménagés en triplace.

PARIS–BOURGET

2 avions de réserve

Pièces rechange moteurs et avions

1 mécanicien breveté

1 mécanicien 1 manœuvre

GENEVE-ST. GEORGES

1 avion de réserve

1 mécanicien

(Cointrin dès que cette place sera ouverte à l'exploitation)

Pilote :

Gustave MINIER

lieutenant aviateur

chevalier de la légion d'honneur.

F. DURAFOUR

Breveté en 1910

Fonctionnement de la ligne.

Le jour de l'ouverture de la ligne deux avions prendront le départ de Paris, l'un de ces deux avions restera à GENEVE comme réserve et ne sera affecté à aucun service que celui de la ligne PARIS-GENEVE.

Tous les 2 voyages l'avion de service sera remplacé par l'un des avions de réserve au BOURGET le moteur et la cellule seront vérifiés dans l'intervalle.

HORAIRE & TARIF

Départ de PARIS 8 heures du matin – Arrivée à GENEVE 11 h. ½ le 5 – 10 – 15 – 20 – 25 – 30 de chaque mois.

Départ de GENEVE 8 heures du matin – Arrivée à PARIS 11 h. ½ le 2 – 7 – 12 – 17 – 23 – 28 de chaque mois.

Service provisoire qui sera augmenté suivant les besoins.

CONDITIONS DE TRANSPORT

Prix du voyage

1 passager : Aller Frs : 900. -- Aller-Retour Frs : 1350. -- valable 15 jours

2 passagers : Aller Frs : 1350. -- Aller-Retour Frs : 2025. -- valable 20 jours

les billets ne peuvent être ni vendus ni cédés.

En cas d'arrêt en cours de route le voyageur aura droit au remboursement des kilomètres restant à parcourir, prix du kilomètre établi en prenant pour base PARIS–GENEVE = 450 kilomètres soit (Prix du billet : 450) pour le billet aller-retour base 900 kilomètres.

Distance kilométrique comptée en ligne droite d'un point à l'autre mais ne pouvant être supérieure à 450 kilomètres.

En plus des kilomètres remboursés il serait attribué au voyageur à titre d'indemnité une somme représentant les 10 % de la valeur du billet.

Aucune autre indemnité et pour n'importe quelle raison ne serait attribué au voyageur.

Les passagers sont tenus de faire toutes leurs déclarations au sujet de la douane et sont seuls responsables en cas de fausses déclarations.

L'entreprise se réserve tous droits d'indemnité pour le préjudice causé par une fausse déclaration.

Berne, le 11 juin 1920.

Permis de circulation provisoire.

Par la présente, Monsieur François Durafour, après avoir rempli les formalités nécessaires, reçoit l'autorisation provisoire de voler et de faire des passagers sur l'appareil C.H. 27.

Office aérien fédéral (cw)

Genf, den 11. Juni 1920

C.H. 27.

Rapport über die Flugzeugkontrolle.

Flugzeugtyp : Avion Farman Eidg. Kontroll No. 27.
Modell : F.46 No. 3387 Erbauer : Avions Farman, 167 rue de Sully, Billancourt
Jetziger Besitzer : François Durafour, Genève

Hauptdaten des Flugzeuges.

Leergewicht : 675 kg. Totale Fluglast : 1000 kg. Nutzlast : 325 kg (115 kg. Betriebsstoff inbegriffen).

Flächenbelastung : 18,2 kg / m²
Spannweite : oben 17,60 m Länge : 9,60 m Max. Höhe : 3,75 m
unten 11,00 m Flügeltiefe : 2,10m Flächeninhalt : 55 m²

Zellenaufbau : Doppeldecker, zweistielig. Flächenverwindung. Sämtliche Zellenverspannungen mittelst Stahldrähten. Hauptdrähte doppelt geführt.

Rumpf : Gondel aus Holz. Gitterschwanz. (4 Hauptholme mit 4 Streben). Stahldrachtverspannungen.

Anzahl der Sitze : 3. Pilotensitz : 1. Passagiersitze : 2.

Pilotensitz vorn. Die beiden Passagiersitze dahinter und nebeneinander.

Steuerorgane : Seitensteuer mittelst Pedal. Höhensteuer zweiteilig und mittelst Hebel zu betätigen. Verwindungsflächen mit einem am Steuerhebel drehbaren Querhebel zu bedienen. Drähte für Seitensteuer doppelt geführt, dagegen für Höhensteuer nur einfach. Seitensteuer nicht-, Höhensteuer schwach ausgeglichen. Für Verwindung Kabelführungen.

Beschläge : Leichte und gute Ausführung.

MOTOR.

Typ : Renault Fabrik : No. 416 Zylinderzahl : 8 Bohrung : mm
Stärke : 80 PS. Hub : mm. Gewicht : kg. Tourenzahl : 900 pro Min.
Vergaser : Zenith. Magnet : Kopie Bosch Kühlung : Luftkühlung
Betriebsstoffreservoir : 1 Benzintank (zwischen Motor und Passagiersitz). Kein Ölreservoir (nur Carteröl)
Betriebsstoff reicht für ca. 3 Stunden.

Propeller : Integral. Durchmesser : 2,95 m
Vorhandene Instrumente : 1 Tourenzähler, 1 Höhenmesser

Flugzeugleistungen.

Max. Horizontal-Geschwindigkeit : 100 km pro Std.)
Min. Horizontal-Geschwindigkeit : ca. 60 km pro Std.) nach off. Angaben der Firma Farman.
Steigfähigkeit : 0 – 2000 m in 20 Minuten)

Flugbereitschaft : Apparat und Motor sind in flugbereitem Zustande.

Bemerkungen : Zur Hebung der Flugsicherheit wurde eine Doppelführung der Steuerdrähte für das Höhensteuer verlangt. Ferner wurde eine bessere Führung der Seitensteuerdrähte über die Mittelrolle angeordnet, zur Vermeidung des Herausfallens der Drähte.

Genf, den 11. Juni 1920.

(C. Wuhrmann)

Genève, le 12 juin 1920

Monsieur le Major Isler, Office Aérien, Berne

Monsieur le Major,

En qualité de représentant de la Société en formation «AERO TRANSPORTS» ayant son siège à Paris, 31 Avenue de la Motte Picquet, et à Genève à mon adresse, je vous demande l'autorisation d'exploiter le service aérien Paris-Genève, service régulier de passagers et marchandises, suivant programme remis au Major Isler, autorisation dans le sens de l'art. 16.

L'ouverture prévue dans cette ligne sera le 1^{er} juillet 1920.

Je vous ferai parvenir par la suite l'inscription au Registre du Commerce Suisse, de suite cette formalité terminée.

Veuillez agréer, Monsieur le Major, mes salutations distinguées.

(F. Durafour)

Berne, le 13 Juin 1920.

Monsieur F. Durafour, Représentant de l' «Aéro-Transports», Collex-Bossy, Genève.

Monsieur,

Les journaux publient que le service Paris-Genève, organisé par la Société d'aviation française « Aero-Transports » dont vous êtes le représentant en Suisse, va commencer incessamment (le 1^{er} juillet).

Une telle information nous étonne car nous n'avons pas encore reçu les documents sur la base desquels notre autorisation peut être accordée. Vous voudrez bien nous envoyer au plus tôt :

1. L'engagement de responsabilité signé (suivant formulaire en votre possession),
2. Le certificat de l'inscription de la Société «Aéro-Transports» dans le Registre suisse du commerce,
3. La police d'assurance couvrant la responsabilité envers les tiers de la société «Aéro-Transports». (Au montant d'au moins 15.000 frs.).

Cette police peut être remplacée par un certificat délivré par un établissement financier suisse constatant le dépôt d'une somme de 15.000 frs. ou se portant garant de l'entreprise, également pour une somme de 15.000 frs.

Veuillez agréer, Monsieur l'assurance de notre considération distinguée.

Office aérien fédéral (J)

Annexe : 1 formule d'engagement

Berne, le 15 juin 1920

A l'Office Fédéral Aérien à Berne.

Monsieur le Directeur,

Nous référant à l'entretien téléphonique que nous avons eu ce jour avec vous, concernant le service aérien Paris-Genève organisé par «L'Aéro-Transport», nous vous serions obligés de nous confirmer par écrit l'autorisation accordée aux aviateurs Durafour et Minier d'atterrir à St. Georges.

Veuillez bien à l'avenir, quand vous donnerez des autorisations de ce genre, nous en aviser, ceci afin que nous puissions prendre les dispositions nécessaires à temps voulu.

Veuillez recevoir, Monsieur le Directeur, nos salutations distinguées.

Office central de police des étrangers, Contrôle de frontière (...)

Bern, den 15. Juni 1920
Flieger Dufour.

Ad Astra-Aero S.A., Zürich, Uraniastrasse 23.

Wir bestätigen Ihr Schreiben vom 10. Juni 1920 betreffend Ausführung von Passagierflügen durch den schweizerischen Piloten François Durafour in Genf.

Durafour besitzt bereits eine der ersten ausgestellten Führerbewilligungen. Es liegt daher kein Grund vor, ihm nach Erfüllung sämtlicher notwendigen Formalitäten die Ausführung von Passagierflügen zu verbieten und ist sein Flugunternehmen denselben Vorschriften unterworfen wie alle anderen bereits bestehenden schweizerischen Fluggesellschaften.

Eidgenössisches Luftamt (J)

Berne, le 15 juin 1920.

A l'Office Fédéral Aérien à Berne.

Monsieur le Directeur,

Nous référant à l'entretien téléphonique que nous avons eu ce jour avec vous, concernant le service aérien Paris–Genève organisé par «L'Aéro-Transport», nous vous serions obligés de nous confirmer par écrit l'autorisation accordée aux aviateurs Durafour et Minier d'atterrir à St. Georges.

Veuillez bien à l'avenir, quand vous donnerez des autorisations de ce genre, nous en aviser, ceci afin que nous puissions prendre les dispositions nécessaires à temps voulu.

Veuillez recevoir, Monsieur le Directeur, nos salutations distinguées.

Office central de police des étrangers, Contrôle de frontière (?)

Dübendorf, 18. Juni 1920.

An das Eidgenössische Luftamt, Bern.

Laut beigefügtem Zeitungsausschnitt beginnt ab 1. Juli eine Luftverbindung Genf–Paris. Da in diesen Meldungen von der obligatorischen Zwischenlandung in Ambérieu nicht die Rede ist, so ersuchen wir Sie um Mitteilung, ob in dieser Hinsicht Abänderungen von den früheren Vorschriften getroffen worden sind.

Eidgenössisches Flugplatzdirektion, Zolldienst : ()

Bern, den 23. Juni 1920

An die eidgen. Fremdenpolizei, Bern.

St. Georges-Genève. – Zoll-Landungsplatz.

In Beantwortung Ihres Geehrten vom 15. ds. teilen wir Ihnen mit, dass die Verkehrsbewilligung für die franz. Gesellschaft Aéro-Transports für die Linie Paris–Genf noch nicht erteilt ist. Es hängt dies aber nur noch von der Erfüllung einiger Formalitäten ab.

Die Frage des Landungsplatzes für diese Linie ist hingegen vorläufig geregelt worden. Zu Ihrer Orientierung lassen wir die Liste der nun im internationalen Verkehr verwendbaren Landungsstellen folgen :

1. Offizielle Zollflugplätze.

- a) Landflugzeuge. Zürich-Dübendorf, Lausanne-Blécherette
b) Wasserflugzeuge. Genf-Eaux-Vives, Ouchy, Lugano, Luzern, Romanshorn

2. Spezialbewilligungen für direkten Verkehr mit dem Auslande wurden auf Zusehen hin erteilt für

- a) Landflugzeuge Genève-St. Georges (später Genève-Cointrin). (Durafour) ; Pruntrut. (Consortium Seidler).
b) Wasserflugzeuge Locarno, Rorschach (Ad Astra).

Die in Klammern genannten Stationsinhaber sind verpflichtet, dafür zu sorgen, dass die Zollbehörden von Ein- und Ausflügen über die Grenze rechtzeitig avisiert werden. Die unter 2) genannten Plätze wurden im Einvernehmen mit der eidg. Oberzolldirektion festgelegt. Wir nehmen an, dass Sie die Wahrung Ihrer Interessen der Zollverwaltung in der Weise allgemein übertragen, dass bei jeder neuen Bewilligung – manchmal wird eine solche für einen einzelnen Flug gegeben – die Zollorgane ohne weiteres die polizeiliche Kontrolle übernehmen. Soviel uns bekannt ist, haben auch alle Zollkreisdirektionen Formulare hierfür erhalten.

Eidgenössisches Luftamt (J)

Genève le 24 Juin 1920

Monsieur le Major ISLER, Office Aérien, BERNE

Monsieur,

Je reçois votre lettre N. 1800 IV. B. et je suis surpris de son contenu au sujet de l'ouverture du service Paris–Genève.

Lors de ma visite du 10 Juin, je vous avais fait part de notre intention d'ouvrir cette ligne le 1^{er} Juillet et vous l'avais confirmé par ma lettre du 12 crt.

J'ignorais que pour cette entreprise je devais vous envoyer un engagement de responsabilité, de ce fait je fais le nécessaire pour vous le faire parvenir de Paris. Le siège de la Société Aéro-Transport n'étant pas encore fixé à Genève, je n'ai pu encore vous envoyer le certificat d'inscription au Registre Suisse du Commerce. Toutes ces formalités seront remplies au plus vite.

Le nécessaire a été fait pour la Police d'assurance auprès de la Compagnie «La Zurich» et sitôt en possession de cette police je vous la ferai parvenir.

J'espère que vous tiendrez comptes des difficultés que m'occasionne la création de ce service à grande intérêts pour les relations Internationale Aériennes, et que vous me faciliterez dans la mesure du possible l'obtention de la Concession Suisse.

Veuillez agréer Monsieur, mes salutations très distinguées.

(F. Durafour)

Berne, le 24 juin 1920

A la Direction de l'Aérodrome fédéral, Service douanier, Dübendorf.

Paris–Genève et retour.

En réponse à votre lettre du 18 courant concernant le service aérien Paris–Genève et le fait qu'il n'est pas question, pour ce service, d'un atterrissage intermédiaire sur l'aérodrome douanier d'Ambérieu, nous vous communiquons ce qui suit :

La société française «Aéro-Transports» qui entreprend le service Paris–Genève et retour aura l'autorisation spéciale du Gouvernement français pour effectuer le parcours sans l'escale prévue à Ambérieu. Pour les voyageurs venant de Suisse les opérations de dédouanement se feront à l'aérodrome du Bourget.

La ligne Paris–Genève est française et la société «Aéro-Transports» sera largement subventionné par le Gouvernement français.

Veuillez agréer l'assurance de notre considération distinguée.

Office aérien fédéral (J)

Annexes : 2 coupures de journaux en retour.

Berne, le 25 juin 1920.

A l'Office Aérien, Département fédéral des Chemins de fer, Berne.

Monsieur,

Sous ce pli, nous avons l'honneur de vous communiquer la coupure d'un article paru dans le «Daily Express» du 16 juin, à teneur duquel un service régulier d'aéroplane serait organisé entre Genève et Paris.

La Légation de Suisse à Londres qui nous communique ce document, nous prie de lui faire connaître si cette information est exacte. Nous serions très reconnaissants de nous mettre en mesure de lui répondre sur ce point.

Agréez, Monsieur, l'assurance de notre considération très distinguée.

1 annexe.

DPF, Division des Affaires étrangères, Rechtsbureau der Abteilung für Auswärtiges

Daily Express Cutting from issue dated 12 JUN 1920

PARIS–GENEVA AIR ROUTE

–

«Daily Express» Correspondent.

GENEVA, Friday, June 11.

A regular air service between Paris and Geneva will begin on July 1, when English, French and Swiss pilots will leave six times a month in Sopwith machines.

The fares will be £40 for a single and £80 for a double journey. The service is expected to be popular among wealthy visitors to the Alps.

Berne, le 26 juin 1920.

Monsieur François Durafour, Représentant de la Société «Aéro-Transports», Collex-Bossy, Genève.

Monsieur,

Nous vous accusons réception de votre lettre du 24 juin passé et prenons note des démarches faites par vous.

Nous comprenons fort bien les difficultés que vous rencontrez dans l'accomplissement des formalités nécessaires pour l'obtention de votre concession, cependant nous vous faisons remarquer qu'elles sont imputables du fait que vous avez attendu le dernier moment pour vous mettre en règle avec nos prescriptions.

Pour que la Société Aéro-Transports puisse inaugurer son service Paris–Genève le 1^{er} juillet il est absolument indispensable que nous soyons saisis du certificat d'inscription au Registre suisse du commerce et de votre police d'assurance-responsabilité. Les autres formalités pourront s'accomplir après le 1^{er} juillet.

Veillez agréer, Monsieur, l'assurance de notre considération distinguée.

Office aérien fédéral (J)

Genève, le 27 juin 1920.

Monsieur ISLER, Directeur, BERNE

Nous vous prions de bien vouloir assister, jeudi 1^{er} juillet à 11 heures du matin, à l'arrivée, à l'aérodrome de St. Georges, des aviateurs DURAFOUR et MINIER, qui inaugureront ce jour-là le service aérien PARIS–GENEVE, le premier service international intéressant la Suisse.

Agréez, Monsieur, l'expression de nos sentiments les plus distinguées.

Pour le Comité de réception :

Ph. LATOUR.

P.S. – Une collation sera offerte au restaurant du Stand. La présente invitation servira de laisser-passer.

Berne, le 29 juin 1920.

Monsieur le Professeur Ed. Pittard, Genève, Croix d'or 24.

Monsieur,

Nous référant à l'entretien téléphonique du 28 courant nous vous remercions bien sincèrement d'avoir accepté de représenter l'Office aérien fédéral à l'inauguration du service aérien Paris–Genève, le 1^{er} juillet prochain.

Par ce même courrier nous avertissons le Comité d'organisation de l'inauguration que nous aurons l'honneur d'être représenté par vous.

Veillez agréer, Monsieur, l'assurance de notre haute considération.

Office aérien fédéral (Jsler)

Annexe : 1 copie lettre à M. Latour.

Genève, le 29 Juin 1920

Monsieur Isler, Directeur de l'Office Aérien, Berne

Monsieur le Directeur,

Connaissant tout l'intérêt que vous portez au développement de l'aviation en Suisse, je vous serai très reconnaissant si vous pourriez honorer de votre présence la manifestation que j'organise avec le concours des autorités genevoises pour l'inauguration de la ligne aérienne Paris–Genève.

Nous tenons beaucoup à Genève à remercier notre concitoyen Durafour, un pionnier de l'aviation d'avoir songé avec son collègue français Gustave Minier à doter notre ville du premier service international touchant la Suisse.

Je me permettrai, si vous voulez bien rehausser cette manifestation de votre présence de vous porter la parole.

Il va sans dire que je suis à votre entière disposition et que je serai très heureux de vous faciliter votre séjour à Genève si vous voulez bien m'aviser de votre arrivée.

C'est dans cet espoir que je vous prie de croire à mes sentiments très distingués.

JOURNAL DE GENÈVE (P. L. Latour)

Berne, le 29 juin 1920.

Monsieur Ph. Latour, Journaliste, Genève, Case Postale Fusterie 11.210.

Monsieur,

Nous vous remercions pour votre aimable invitation à assister, jeudi, le 1^{er} juillet à 11 heures du matin, à l'inauguration du service aérien Paris–Genève.

Nous regrettons d'être dans l'impossibilité de pouvoir venir personnellement à Genève à cet occasion et avons prié Monsieur le Professeur Pittard, Conseiller juridique de notre Office, de bien vouloir nous représenter.

Veillez agréer, Monsieur, l'assurance de notre considération distinguée.

Office aérien fédéral (J)

Berne, le 29 juin 1920. **Département Politique Fédéral, Bureau du Contentieux de la Division des Affaires étrangères.**

(Fehl)

Office Aérien Fédéral

Berne, le 29.VI.20.

Monsieur Ph. Latour, Journaliste, Genève, Case postale 11.210 Fusterie

Monsieur,

Je vous remercie pour votre cordiale invitation.

Ainsi que vous l'apprendrez par ma lettre de ce matin, il m'est malheureusement impossible de me rendre à Genève le 1^{er} juillet. Je le regrette infiniment car j'eus été heureux d'assister à l'inauguration de ce premier service aérien international intéressant la Suisse et plus particulièrement Genève.

Je vois dans la création de ce premier service Paris–Genève un grand pas en avant vers l'utilisation régulière et pratique de l'aviation civile en même temps que le premier fruit des efforts et des sacrifices que le peuple et le gouvernement genevois font pour l'installation de l'aérodrome de Cointrin.

Veillez agréer, Monsieur, avec l'expression réitérée de mes regrets, l'assurance de ma considération distinguée.

Office aérien fédéral (J)

Genève, le 1^{er} juillet 1920.

Monsieur le Major Isler, Directeur de l'Office Aérien Fédéral,
Département des Postes et Chemins de fer. Berne

Mon cher Major,

Selon votre désir, je me suis rendu ce matin à l'emplacement de St. Georges pour assister à l'arrivée du premier avion désigné au service Paris–Genève.

L'arrivée annoncée pour 11 heures s'est produite à midi ½ : c'est un avion Sopwith piloté par Durafour qui amenait un passager en la personne de M. Du Bochet. Après l'arrivée une réunion eut lieu au restaurant St. Georges et des toasts ont été portés par M. Latour, organisateur de la réception, Perrenoud, Conseiller d'Etat chargé du Département des Travaux publics, Cartier, Vice-Président du Grand Conseil. Oltramare, Conseiller administratif de la Ville, Bonnet, Conseiller administratif de Lancy et Duaimé, Président du Club Suisse d'Aviation. J'ai également salué les arrivants au nom de l'Office Aérien Fédéral.

Un fonctionnaire des douanes était présent à l'arrivée et a dû s'entendre avec M. Durafour pour les formalités à faire.

Lorsque, je suis arrivé sur le terrain un peu avant 11 heures, il était question qu'un seul appareil arriverait au lieu de deux, parce que les autorités fédérales auraient fait des difficultés pour l'arrivée du Lieutenant Minier ; j'ai mis en doute cette affirmation, mais devant la persistance de ce bruit, j'ai préféré vous téléphoner pour avoir la confirmation que le Service Aéronautique était étranger à ce contretemps.

M. Latour disait qu'on lui avait téléphoné le contenu d'un télégramme qui venait d'arriver de Paris affirmant l'exactitude de cette assertion.

Après mon coup de téléphone, j'ai hautement affirmé que l'Office Aérien n'avait formulé aucune objection et qu'au contraire il avait poussé la bienveillance jusqu'à laisser faire le premier trajet Paris–Genève, bien que toutes les formalités n'eussent pas été accomplies. Plus tard, M. Latour a reçu le télégramme lui-même, duquel il résulte que les autorités fédérales ne sont pour rien dans l'absence du Lieutenant Minier. En effet ce télégramme a à peu près le texte suivant : «Formalités suisses pas encore terminées un seul avion arrivera demain, etc.»

Sans exagérer l'incident, j'ai tenu à mettre les choses au point, surtout à cause de nombreux journalistes présents ; l'affaire est donc liquidée.

Je reste tout à votre disposition et vous prie d'agréer, mon cher Major, l'assurance de mes sentiments dévoués.

Dr. Edm. Pittard & Léon Grey, Avocats à Genève. (Edm Pittard)

Berne, le 2 juillet 1920.

Office aérien du Département fédéral des Chemins de fer, Berne.

Monsieur le Directeur,

Nous avons eu l'honneur de recevoir votre office du 29 juin et nous avons pris connaissance avec un vif intérêt des renseignements sur l'organisation du service d'avions régulier entre Genève et Paris, que vous avez bien voulu nous donner à l'intention de la Légation de Suisse à Londres.

Nous avons cru comprendre que les formalités douanières prévues à l'art. 12 de la Convention franco-suisse du 9 décembre 1919 s'accompliraient à Genève. Nous vous serions reconnaissants de consentir à nous indiquer :

- 1°) s'il s'agit là d'une concession spéciale accordée à la Société Aéro-Transports.
- 2°) s'il serait désirable qu'elle soit étendue à tous les aéronefs français.
- 3°) s'il y aurait lieu même d'étendre cette facilité aux aéronefs britanniques.

Agréer, Monsieur le Directeur, l'assurance de notre considération très distinguée.

DPF, Division des Affaires étrangères, Bureau du Contentieux de la Division des Affaires Etrangères

Genève, le 5 Juillet 1920

Office fédéral Aérien, Berne

Faisant suite aux correspondances et échangées au sujet de l'obtention de la concession suisse pour l'exploitation de la ligne Paris–Genève.-

La présence de Monsieur MINIER, étant nécessaire ici pour l'inscription au Registre du Commerce suisse. Un avion piloté par lui-même devant atterrir demain à St. Georges cette inscription sera faite ce même jour et le certificat vous sera envoyé sans retard.

Pour l'assurance nous avons conclu une police couvrant les tiers de Frs. 50.000, français sur le parcours français et suisse.

Demain je vous ferai parvenir l'engagement des responsabilités. Ayant l'intention de prendre le 1^{er} départ de Genève le 7 Juillet après avoir rempli les conditions énoncées ci-dessus, j'espère que cette autorisation me sera accordée. (F. Durafour)

Berne, le 7 juillet 1920.

Monsieur le Professeur Ed. PITTARD, Genève, Croix d'Or 29.

Monsieur.

Nous avons bien reçu votre lettre du 1^{er} juillet nous rendant compte de l'inauguration du service aérien Paris–Genève. Nous vous sommes extrêmement reconnaissants d'avoir bien voulu représenter l'Office aérien fédéral à cette manifestation et, surtout, d'avoir liquidé sur place et si bien et si rapidement l'incident du télégramme.

Veillez recevoir nos remerciements réitérés et agréer l'assurance de notre considération très distinguée.

Office fédéral aérien (J)

Genève, le 17 juillet 1920. DC

Office Fédéral Aérien, Berne.

Messieurs,

Par suite de difficultés imprévisibles, je n'ai pu procéder à l'inscription au Registre du Commerce de la Société Durafour et Minier ; j'attendais hier l'arrivée de M. Durafour, mais il a été empêché au dernier moment de quitter Paris ; l'inscription sera faite au plus tard mardi.

Je joins à la présente une déclaration de la Compagnie d'assurance «Le Soleil», constatant que les deux pilotes Minier et Durafour sont assurés pour les accidents causés aux tiers à concurrence d'une somme de 50.000 frs., j'y joins également la déclaration signée de Minier personnellement.

Veuillez agréer, Messieurs, l'assurance de ma considération distinguée.

MMes Lachenal, Hudry & Dutoit (Dutoit)

Berne, le 17 juillet 1920.

Au Bureau du Contentieux de la Division des Affaires Etrangères du
Département Politique fédéral, Berne

Comme complément à notre lettre du 29 juin et en réponse à votre demande du 2 juillet passé nous avons l'honneur de vous communiquer ce qui suit quant à l'utilisation, par l'entreprise «Aéro-Transports» de la place d'aviation de St. Georges (Genève) comme station douanière de son service Paris-Genève :

A part le trafic international partant des aérodromes douaniers officiels, l'Office aérien fédéral, au vu de demandes spéciales présentées par les intéressés et en accord avec la Direction générale des Douanes, a autorisé sous certaines conditions le trafic direct à travers la frontière, partant des places d'aviation suivantes :

a) pour avions terrestres : Genève-St. Georges (plus tard Genève-Cointrin (Durafour)) Porrentruy (Consortium Seidler)

b) pour hydro-avion : Locarno (Ad Astra-Aéro – Avion Tourisme S.A.) Rorschach (Ad Astra-Aéro – Avion Tourisme S.A.)

Les propriétaires de ces stations – indiqués entre parenthèses après les stations – sont tenus d'avertir à l'avance les autorités douanières de toutes les arrivées de ou les départs pour l'étranger. Tout aviateur étranger désirant atterrir sur l'une de ces places doit annoncer à l'avance son intention au propriétaire la station.

D'autre part, nous constatons que les appareils de l'Aéro-Transports ne sont pas astreints à subir les opérations douanières sur aérodromes douaniers français officiels et qu'ils peuvent traverser la frontière franco-suisse sur la ligne directe Paris-Genève. Nous profitons de l'occasion qui nous est donnée ici pour vous prier de nous renseigner sur les conditions générales et spéciales auxquelles fut subordonnée la concession accordée par le Gouvernement français à l'entreprise Aéro-Transports pour l'exploitation du service aérien Paris-Genève.

Veuillez agréer l'assurance de notre haute considération.

Office aérien fédéral (J)

Berne, le 22 juillet 1920.

Office Aérien du Département Fédéral des Chemins de fer, Berne.

Monsieur le Directeur,

Nous avons eu l'honneur de recevoir votre lettre du 17 juillet et nous avons pris connaissance avec un vif intérêt des renseignements que vous avez bien voulu nous donner au sujet de l'utilisation, sous certaines conditions, de places d'aviation non prévues pour l'accomplissement des formalités prescrites par l'art. 12 des conventions provisoires du 6 novembre et 9 décembre 1919.

Nous n'avons pas manqué de prier la Légation de Suisse en France de nous indiquer quelles sont les facilités accordées par le Gouvernement français aux avions de l'Aéro-Transport et nous aurons soin de vous faire part des renseignements que nous recevons à ce sujet.

Agréer, Monsieur le Directeur, l'assurance de notre considération distinguée.

Bureau des Contentieux de la Division des Affaires Etrangères (...)

A u t o r i s a t i o n
d'exploiter industriellement la circulation aérienne en Suisse.
(Article 16 de l'arrêté du Conseil fédéral du 27.I.20)

Le Département fédéral des Postes et des Chemins de fer

accorde jusqu'au 31 décembre 1920 à Monsieur Durafour François «Tourisme Aérien» domicile (siège) Collex-Bossy Genève l'autorisation d'exploiter en Suisse une entreprise commerciale de transports périodiques de voyageurs et marchandises au moyen d'avions, (trafic intérieur).

La présente autorisation est accordée sous les conditions spéciales stipulées ci-contre qui peuvent être modifiées ou complétées en tout temps par le Département fédéral des Postes et des Chemins de fer ; le bénéficiaire est tenu en outre à la stricte observation des lois fédérales, ainsi que de toutes les prescriptions applicables aux transports aériens.

Berne, le 28 juillet 1920.

(pas de signature ?)

C o n d i t i o n s s p é c i a l e s .

1. La présente n'autorise que les vols s'effectuant sur territoire suisse. Elle n'est valable que pour une entreprise suisse, inscrite dans le Registre suisse du commerce, n'employant que des pilotes suisses possesseurs du permis de conduire suisse et que des appareils ayant le permis de navigation suisse.

2. Une autorisation spéciale est nécessaire pour l'organisation d'un trafic régulier ou pour toutes autres exploitations que le transport de personnes et de marchandises.

3. Cette autorisation s'étend seulement au transport périodique de personnes et de leurs bagages, ainsi que des marchandises en colis au-dessus de 5 kg. au moyen d'avions, tandis que le transport de lettres fermées, de cartes portant des communications manuscrites (cartes postales) et d'autres envois fermés de toute nature jusqu'au poids de 5 kg est exclusivement réservé à la Poste, au sens de l'art. 4 de la loi sur les postes.

4. L'organisation de meetings prévoyant des exercices acrobatiques doit être soumise à l'approbation de l'Office aérien fédéral. Les demandes sollicitant cette approbation doivent être accompagnées du programme détaillé du meeting prévu avec plan et d'une recommandation de la Police cantonale intéressée.

5. Tous les départs et tous les atterrissages doivent se faire exclusivement des et sur les places d'atterrissage approuvées par l'Office aérien fédéral.

6. L'entreprise a l'obligation d'annoncer immédiatement à l'Office aérien fédéral :
 - a) les accidents, casses (les accidents mortels ou graves seront annoncés télégraphiquement),
 - b) les changements intervenus dans le personnel volant,
 - c) les changements intervenus dans le matériel volant.
7. L'entreprise doit, à la fin de chaque mois, faire parvenir à l'Office aérien fédéral un rapport statistique suivant formulaire qui lui sera délivré.

L'entreprise s'engage à tenir les livres de bord suivant les indications et modèles qui lui seront donnés par l'Office aérien fédéral.

8. L'entreprise prend l'engagement écrit constatant sa responsabilité telle qu'elle est prévue par l'art. 26 de l'arrêté du Conseil fédéral du 27 janvier 1920 et reconnaît la juridiction et les compétences fixées par l'art. 32 de ce même arrêté. Elle est tenue de contracter, dans le sens de ce même article 26, une assurance-responsabilité au montant d'au moins fr. 15,000. Cette assurance-responsabilité peut être remplacée par le dépôt d'une somme de fr. 15,000 dans un établissement financier suisse ou par garantie d'une pareille somme faite par une Banque suisse agréée par l'Office aérien fédéral. En outre, l'entreprise fera bénéficier son personnel de l'assurance obligatoire contre les accidents.

9. Les appareils de la Confédération auront droit à l'atterrissage, à la main d'œuvre habituelle après l'atterrissage et pour le départ et au départ gratuits sur et des places d'atterrissage dont l'entreprise est propriétaire ou fermière.

10. L'Office aérien fédéral a le droit de contrôler en tout temps le matériel volant de l'entreprise. Lors de ces contrôles, l'entreprise mettra gratuitement le personnel et le matériel nécessaires à la disposition du contrôleur officiel. Les frais résultant des vols d'essai ou de contrôle seront supportés par l'entreprise.

En outre, deux fois par an, soit en mars et en septembre, l'entreprise soumettra son matériel volant à une révision complète. Cette révision sera confiée à un homme du métier agréé par l'Office aérien fédéral. Les frais de la révision semestrielle tombent à la charge de l'entreprise. Les rapports de révision seront envoyés à l'Office aérien fédéral avant les 31 mars et 30 septembre.

11. Le Département des Postes et des Chemins de fer se réserve expressément le droit d'accorder des autorisations analogues à la présente à des entreprises poursuivant le même but que l'entreprise sus-désignée et étant fixées au même lieu.

12. Au cas où les présentes conditions ne seraient pas observées, cette autorisation peut être retirée. Reste réservée l'application des pénalités prévues par les art. 37 et 38 de l'arrêté du Conseil fédéral du 27 janvier 1920.

Vor Weggang des Dept. Chefs in die Ferien unterzeichnet, aber nicht spediert, weil Bedingungen nie erfüllt (J)

A U T O R I S A T I O N
nécessaire pour exploiter industriellement la circulation aérienne
entre Paris (Le Bourget) et Genève (St. Georges) et vice versa.

(Art. 16 de l'arrêté du Conseil fédéral du 27. I. 1920).

Le Département fédéral des Postes et des Chemins de fer

accorde, jusqu'au 31 décembre 1920, à «l'Aéro-Transports» (Entreprise française) siège en France : Paris ; Suisse : Genève l'autorisation d'exploiter une entreprise commerciale de transports réguliers ou périodiques de voyageurs et de marchandises au moyen d'avions entre Paris et Genève et vice versa.

La présente autorisation est accordée sous les conditions spéciales stipulées ci-contre qui peuvent être modifiées ou complétées en tout temps par le Département fédéral des Postes et des Chemins de fer ; le bénéficiaire est tenu en outre à la stricte observation des lois fédérales, de la Convention aérienne franco-suisse du 9 décembre 1919, ainsi que de toutes les prescriptions applicables aux transports aériens (y compris celles concernant la police des étrangers).

Berne, le 28 juillet 1920.

Département fédéral des Chemins de fer : (Haab.)

C o n d i t i o n s s p é c i a l e s .

1. La présente n'autorise que les vols de Genève à Paris et de Paris à Genève.
2. L'entreprise doit être inscrite dans le Registre suisse du commerce et posséder un établissement en Suisse.
3. Cette autorisation comprend seulement le transport régulier ou périodique de personnes et de leurs bagages ainsi que de marchandises en colis au-dessus de 5 kg. au moyen d'avions, tandis que le transport de lettres fermées, de cartes portant des communications manuscrites (cartes postales) et d'autres envois fermés de toute nature jusqu'au poids de 5 kg est exclusivement réservé à la Poste, au sens de l'art. 4 de la loi sur les postes.
4. L'entreprise s'engage à employer des pilotes suisses dans la proportion de un pour un pilote étranger engagé. En outre, la moitié du personnel d'exploitation fixé en Suisse devra être de nationalité suisse.
5. Tous les départs et tous les atterrissages doivent se faire exclusivement des et sur les places d'atterrissage suisses approuvées par l'Office aérien fédéral.
6. L'entreprise a l'obligation d'annoncer immédiatement à l'Office aérien fédéral :
 - d) les accidents, casses (les accidents mortels ou graves seront annoncés télégraphiquement),
 - e) les changements intervenus dans le personnel volant,
 - f) les changements intervenus dans le matériel volant.
7. A. L'entreprise doit, à la fin de chaque mois, faire parvenir à l'Office aérien fédéral un rapport statistique suivant formulaire qui lui sera délivré.
B. L'entreprise s'engage à tenir les livres de bord prescrits.
L'entreprise s'engage à tenir les livres de bord suivant les indications et modèles qui lui seront donnés par l'Office aérien fédéral.

8. L'entreprise prend l'engagement écrit constatant sa responsabilité telle qu'elle est prévue par l'art. 26 de l'arrêté du Conseil fédéral du 27 janvier 1920 et est tenue de contracter une assurance-responsabilité au montant d'au moins quinze mille francs. Cette assurance-responsabilité peut être remplacée par le dépôt d'une somme de fr. 15,000 dans un établissement financier suisse ou par garantie d'une pareille somme faite par une Banque suisse agréée par l'Office aérien fédéral (art. 28). En outre, l'entreprise fera bénéficier son personnel fixé en Suisse de l'assurance obligatoire contre les accidents.

9. Les appareils de la Confédération auront droit à l'atterrissage, à la main d'œuvre habituelle après l'atterrissage et pour le départ et au départ gratuits sur et des places d'atterrissage dont l'entreprise est propriétaire ou fermière en Suisse.

10. L'Office aérien fédéral a le droit de contrôler en tout temps le matériel volant de l'entreprise. Lors de ces contrôles, l'entreprise mettra gratuitement le personnel et le matériel nécessaires à la disposition du contrôleur officiel. Les frais résultant des vols d'essai ou de contrôle seront supportés par l'entreprise.

L'autorité de surveillance fédérale aura droit, pour une personne, à deux voyages simple course par trimestre sur le parcours autorisé.

En outre, deux fois par an, soit en mars et en septembre, l'entreprise soumettra son matériel volant à une révision complète. Cette révision sera confiée à un homme du métier agréé par l'Office aérien fédéral. Les frais de la révision semestrielle tombent à la charge de l'entreprise. Les rapports de révision seront envoyés à l'Office aérien fédéral avant les 31 mars et 30 septembre.

11. Le Département des Postes et des Chemins de fer se réserve expressément le droit d'accorder des autorisations analogues à la présente à des entreprises poursuivant le même but que l'entreprise sus-désignée et étant fixées au même lieu.

12. Au cas où les présentes conditions ne seraient pas observées, cette autorisation peut être retirée. Reste réservée l'application des pénalités prévues par les articles 37 et 38 de l'arrêté du Conseil fédéral du 7 janvier 1920.

Genève, le 3 août 1920 D/JG

Office fédéral aérien, Berne

Messieurs,

Monsieur François Durafour m'informe qu'en suite de circonstances indépendantes de sa volonté, il ne peut continuer assurer pour le moment l'exploitation de la ligne aérienne Paris-Genève ; il a donc décidé de suspendre ce service.

Partant. Les formalités en cours sont également suspendues et je vous prie de bien vouloir en prendre note.

Par contre. M. Durafour se propose, pour simplifier toute formalité, de s'inscrire personnellement au Registre du Commerce en faisant suivre son nom des mots «Tourisme aérien».

Recevez, messieurs, mes salutations distinguées.

(Dutoit)

(Bern) 3. VIII. 20

Herr Major Isler

Verkehrsbewilligung C.H. 27 von Lachenal-Durafour.

Am 11. Juni 1920 wurde Herrn Durafour eine provisorische Verkehrsbewilligung für seinen Farman F 40 erteilt unter dem Hinweis auf sofortige Eintragung ins Handelsregister. Bis heute ist diese Eintragung nicht erfolgt, obschon Herr Durafour seit 11. Juni das Fliegen erwerbsmässig betreibt.

Ich möchte beantragen dass jetzt nach bereits 2 Monaten Frist Herr Durafour unter Androhung des Entzuges der Verkehrsbewilligung zur Eintragung ins schweiz. Handelsregister ermahnt wird.

(C. Wuhrmann, 3.VIII.20)

**Berne. le 6 Août 1920. Chargé.
Aéro-transports**

Monsieur Dutoit, avocat, Genève, Place du Molard 3.

Monsieur,

Nous vous accusons réception de votre lettre du 3 août passé nous apprenant l'interruption de l'exploitation du service aérien Paris-Genève. Nous prenons acte de la décision de la société Aéro-Transports, en vous priant de nous renseigner au plus vite sur les motifs qui l'ont provoquée.

D'autre part, nous saisissons cette occasion pour vous témoigner non seulement notre étonnement mais notre mécontentement provoquée par la façon désinvolte avec laquelle fut traitée l'importante question des formalités. L'indulgence toute spéciale et la patience que nous avons témoignées ont été bien mal récompensées. Vous avez répondu à toutes nos demandes par des promesses qui ne furent pas u à moitié exécutées. Il ne s'agissait pas, de notre part, de l'exécution d'une pure formalité n'ayant qu'un intérêt bureaucratique, mais, vous devez le comprendre, de l'établissement de bases juridiques ayant une très grande importance pour votre client, comme pour le public en général, surtout en cas d'accident.

Nous sommes surpris que cette importance vous ait échappé.

Pour le cas où la reprise du service Paris-Genève serait prévue et pour prévenir tout attermoiement, dans l'accomplissement des formalités légalement prescrites, nous défendons formellement la remise en activité de ce service avant que l'entreprise exploitante n'en ait reçu notre autorisation écrite. L'octroi de cette autorisation sera complètement subordonné aux conditions que vous voudrez bien trouver ci-incluses.

Veillez agréer, Monsieur, l'assurance de notre considération distinguée.

Office aérien fédéral (J)

Annexe : 1.

**Berne, le 6 août 1920. Monsieur Ph. Latour, Gérant de l'Aérodrome de St. Georges, Genève. 11.210 Case Fusterie
Ligne Paris-Genève.**

Monsieur,

Par sa lettre du 3 août passé, M. Dutoit, mandataire de la Société Aéro-Transports, nous avise, sans nous en donner les raisons, que le service aérien Paris-Genève est suspendu.

Vu la situation de la Société Aéro-Transports vis-à-vis de l'Office aérien fédéral, nous défendons formellement la reprise du service Paris-Genève avant que toutes les formalités légales et les conditions spéciales ne soient accomplies et acceptées.

Notre décision est provoquée par la façon désinvolte et peu sérieuse avec laquelle fut traitée l'importante question des formalités. Nous avons fait preuve envers la Société Aéro-Transports d'une grande patience et d'une indulgence toute spéciale. Elles furent bien mal récompensées. La veille de prendre la décision de suspendre son service c'est-à-dire plus d'un mois après sa mise en exploitation, la Société Aéro-Transports n'avait pas encore contracté une assurance-responsabilité valable en Suisse et n'était point encore inscrite au Registre suisse du Commerce ! Ceci naturellement, malgré toutes nos démarches et demandes pressantes.

Nous avons été très étonné de constater une négligence pareille, directement contraire aux intérêts de la Société Aéro-Transports en particulier et du public en général, car, enfin, il ne s'agissait pas de pure formalité, mais de l'établissement de bases juridiques importants et nécessaires.

Par ce même courrier nous notifions à M. Dutoit notre décision, mais nous avons jugé bon de vous renseigner également.

Veillez agréer, Monsieur, l'assurance de notre considération distinguée.

Office aérien fédéral (J)

Paris, 9 août 1920. No 1255.

Département Politique Fédéral, Division des Aff. Etrangères, Berne

Monsieur le Président,

Vous avez bien voulu, par lettre, du 22 juillet écoulé, me faire part du désir que vous a exprimé l'Office aérien du Département fédéral des chemins de fer, d'être renseigné sur certaines facilités que le Gouvernement français aurait accordées à la Sté Aéro-Transport, en dérogation aux principes posés par la Convention provisoire du 9 décembre 1919.

Voici des renseignements que j'ai pu recueillir auprès du service de la Navigation aérienne 37, avenue Rapp à Paris.

La Sté Aéro-Transport est une société française aux termes de la convention internationale. Pour le moment, ses organes d'exécution sont les aviateurs Minier et Dufour, et il y a lieu de considérer que les privilèges accordés à ceux-ci le sont à la société elle-même. L'affirmation de l'Office aérien selon laquelle ces aviateurs ne sont pas astreints à l'obligation d'arriver et de partir de l'un des aéroports douaniers prévus par l'art.12, n'est exacte qu'en ce sens que les aviateurs atterrissent à St. Georges près de Genève au lieu de le faire au port douanier de Dijon, qui a seul cette qualité aux termes de la Convention. La raison pour laquelle les aviateurs ne s'arrêtent pas à Dijon, réside dans l'inutilité d'une escale en cours de route, alors que le trajet d'une seule halte leur est parfaitement aisé. Il ne tiendrait donc qu'à la Suisse de faire reconnaître St. Georges comme port douanier.

L'office aérien dans sa lettre du 17 juillet écoulé, affirme encore que les appareils de l'Aéro-Transport ne sont pas astreints aux opérations douanières sur les aéroports douaniers français officiels, et qu'ils peuvent traverser la frontière franco-suisse sur la ligne directe Paris-Genève. Le Service de la navigation aérienne conteste cette affirmation en assurant que la douane a lieu au port douanier du Bourget, au départ, et qu'en outre, les avions passent au-dessus des points obligatoires de Bellegarde ou Pontarlier. Je suis à votre entière disposition pour vous procurer des renseignements complémentaires au cas où l'Office aérien vous en ferait à nouveau la demande.

Veillez agréer, Monsieur le Président, etc.

Le Chargé d'Affaires de Suisse (sig. Schreiber.)

Genève, le 10 Août 1920

Office Fédéral Aérien, Berne

(Anrede ?)

Monsieur Dutoit étant en vacances actuellement, me communique votre lettre du 6 crt. Je suis surpris de son contenu et certains passages sont complètement déplacés. J'ai rencontré en Monsieur Dutoit, une des rares personnes qui ont bien voulu me seconder dans mon entreprise et les reproches que vous lui adressez sont immérités.

Pour mon compte personnel, j'aurais pensé que l'Office Fédéral Aérien était créé pour faciliter le développement en Suisse et soutenir les initiatives privées. Vous n'ignorez pas que le service Paris-Genève, était mon œuvre. Bien que Suisse, j'ai rencontré au Ministère en France des facilités que je n'ai jamais rencontrés en Suisse. Il est certain que quelques formalités ont trainé en longueur, mais vous auriez dû tenir compte que, bien que livrés à nous-mêmes complètement, mon camarade Minier & moi, avec des moyens modestes nous sommes arrivés à équiper nos avions et pendant le mois de juillet nous avons assurés le service Paris-Genève, sans incident et que beaucoup de compagnies possédant de gros capitaux n'ont pas réussi à faire.

J'avais pris la décision de suspendre momentanément notre service pour s'organiser définitivement et terminer nos formalités à cela vous répondez par un envoi de conditions imposées qui font que l'exploitation de la ligne Paris-Genève, subventionnée par le Gouvernement français est impossible.

A titre de renseignements, je vous avais envoyé un règlement pour l'obtention des primes en France, si je fais droit à vos conditions je ne suis plus en règle avec le Gouvernement Français et je ne peux plus toucher de primes. Vous connaissez le prix de revient, de l'exploitation d'un service aérien, aussi sans primes avec le prix fixé le parcours Paris-Genève ne couvrirait pas les frais. Bien que dévoué à l'aviation en Suisse, je ne suis pas un mécène et mes moyens financiers ne me permettent pas ce sacrifice.

Dans votre lettre du 6 crt. vous me dites avoir été mal récompensé, et moi, croyez-vous que le suis ? Vous n'ignorez pas que je suis le plus ancien pilote suisse et que j'ai toujours eu à cœur de vulgariser l'aviation en Suisse. Mes vols en 1910-11-12-13-14, les raids accomplis à mes frais en 1911 en Suisse, tout cela m'a permis de me présenter à la mobilisation, étant apte à rendre des services à mon pays, sans qu'il ait eu à supporter mes frais d'apprentissage et d'entraînement.

L'aviation n'a pu arriver aux progrès actuels que grâce aux précurseurs qui, alors que les avions n'offraient pas la sécurité actuelle se sont dévoués à la cause, risquant leur vie et leur argent pour un idéal dont ils prévoyaient le développement actuel.

La patience dont vous avez fait preuve pour les formalités à accomplir pour notre ligne Paris-Genève, étaient assez naturelles, si vous teniez compte de l'initiative personnelle que j'avais eue pour établir le premier service international touchant la Suisse.

Croyez bien que les conditions imposées ne feront que nuire aux relations aériennes Franco-Suisse.

(F. Durafour)

Berne, le 13 août 1920.

Office Aérien du Département fédéral des chemins de fer, Berne.

Monsieur le Directeur,

Pour faire suite à notre office du 9 août, nous avons l'honneur de vous communiquer sous ce pli la copie d'un rapport par lequel la Légation de Suisse à Paris nous rend compte des renseignements qu'elle a pu recueillir au sujet des facilités accordées par les Autorités françaises à la Société Aéro-Transport.

Veillez agréer, Monsieur le Directeur, l'assurance de notre considération très distinguée.

Annexe : 1 copie.

Bureau du Contentieux de la Division des Affaires Étrangères (sig. ...)

Genève, le 14 Août 1920.-

A Monsieur le Directeur de l'Office aérien fédéral, Berne.-

Monsieur le Directeur,

L'opinion publique a été vivement émue à GENEVE, à la suite des communiqués des journaux, de l'interdiction faite à l'aviateur DURAFOUR de continuer ses voyages aériens Paris-Genève et Genève-Paris.-

Vous nous obligeriez, en nous faisant connaître d'une façon précise, les motifs qui vous ont conduit à prendre cette décision afin que nous puissions renseigner exactement les personnes intéressées et même le public, si vous n'y voyez pas d'inconvénient.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Directeur, l'assurance de notre considération la plus distinguée.

Département des Travaux Publics, L'Ingénieur Cantonal (Chardonnens)

Berne, le 14 Août 1920.
Aéro-Transport.

Monsieur F. Durafour, aviateur, Collex-Bossy, Genève.

Monsieur,

Donnant suite à votre lettre du 10 août, nous devons vous déclarer que nous ne sommes pas d'accord avec votre point de vue : qu'étant un pilote de mérite (ce que nous vous concédons d'ailleurs très volontiers) vous aurez plus ou moins le droit de faire tarder les formalités qui vous incombent. Formalités, nous répétons, destinées surtout à sauvegarder les intérêts de tierces personnes en cas d'accident, et qui ne permettent naturellement, vu leur but, aucune exception. Tous les Suisses sont égaux devant la loi. Nous devons donc persister dans la défense qui vous a été faite, de procéder à la réouverture du «Paris–Genève» avant que toutes les formalités aient été remplies.

D'autre part, comme vous dites que nos conditions rendent l'exploitation de la ligne Paris–Genève impossible, nous vous déclarons que vous pouvez attendre, de notre part, la meilleure volonté pour les rendre exécutables.

Nous vous invitons donc à nous proposer par retour du courrier et cela d'une façon très exacte, les changements que vous demandez à nos conditions, vous assurant, qu'on en prendra égard dans la mesure où les prescriptions existantes et les instructions que nous avons le permettent.

Vous nous avez envoyé pour examen un règlement concernant les conditions à remplir pour l'obtention de la subvention française et nous avons constaté que votre Société ne les remplissait pas toutes. Puisque vous avez malgré cela obtenu la subvention, des dérogations ont dû être faites pour vous.

Nous vous prions donc de nous mettre à même, par des propositions détaillées, de trouver au plus vite un arrangement qui donnera satisfaction à tous.

D'autre part, vous nous permettrez encore une correction à votre lettre :

Mr. Dutoit nous a fait savoir par lettre du 3 août que vous aviez décidé de suspendre le service Paris–Genève et que partant, les formalités en cours étaient de même suspendues ; tandis que vous, prétendiez avoir suspendu votre service pour vous organiser définitivement et terminer vos formalités.

Veillez croire, Monsieur, aux assurances de notre parfaite considération.

Office aérien fédéral (J)

15/16 août 1920

La Tribune de Genève

La suppression du service aérien Paris–Genève

L'aviateur Durafour vient d'adresser la lettre suivante à l'Office fédéral aérien à Berne :

« J'avais pensé que l'Office Fédéral Aérien était créé pour faciliter le développement en Suisse et soutenir les initiatives privées. Vous n'ignorez pas que le service Paris–Genève était mon œuvre. Bien que Suisse, j'ai rencontré au ministère en France des facilités que je n'ai pas rencontrées en Suisse. Il est certain que quelques formalités ont traîné en longueur, mais vous auriez dû tenir compte que, bien que livrés à nous-mêmes complètement, mon camarade Minier et moi, avec des moyens modestes, nous sommes arrivés à équiper nos avions, et pendant le mois de juillet nous avons assuré le service Paris–Genève, sans incident, ce que beaucoup de compagnies possédant de gros capitaux n'ont pas réussi à faire.

J'avais pris la décision de suspendre momentanément notre service pour s'organiser définitivement et terminer nos formalités ; à cela vous répondez par un envoi de conditions imposées qui font que l'exploitation de la ligne Paris–Genève, subventionnée par le gouvernement français, est impossible.

A titre de renseignements, je vous avais envoyé un règlement pour l'obtention des primes en France ; si je fais droit à vos conditions je ne suis plus en règle avec le gouvernement français et je ne peux plus toucher de primes. Vous connaissez le prix de revient de l'exploitation d'un service aérien ; aussi sans primes, avec le prix fixé, le parcours Paris–Genève ne couvrirait pas les frais. Bien que dévoué à l'aviation en Suisse, je ne suis pas un mécène et mes moyens financiers ne me permettent pas ce sacrifice.

Vous n'ignorez pas que je suis le plus ancien pilote suisse et que j'ai toujours eu à cœur de vulgariser l'aviation en Suisse. Mes vols en 1910, 11, 12, 13, 14, les raids accomplis à mes frais en 1911 en Suisse, tout cela m'a permis de me présenter à la mobilisation, étant apte à rendre des services à mon pays, sans qu'il ait eu à supporter mes frais d'apprentissage et d'entraînement.

L'aviation n'a pu arriver aux progrès actuels que grâce aux précurseurs qui, alors que les avions n'offraient pas la sécurité actuelle, se sont dévoués à la cause, risquant leur vie et leur argent pour un idéal dont ils prévoyaient le développement actuel.

Croyez bien que les conditions imposées ne feront que nuire aux relations aériennes franco-suissees ».

La version de l'Office fédéral. – Nous recevons le télégramme suivant :

« L'article paru dans la Tribune de Genève du 11 août : «Le service Paris–Genève est supprimé», laissant croire que l'Office aérien fédéral s'oppose à la réouverture du Paris–Genève, nous tenons à déclarer que les conditions de détail de notre réglementation provisoire ne s'accordent pas en tous points avec les conditions françaises ; ce qui ne semble pas extraordinaire, attendu que ces détails ne figurent pas dans la convention franco-suisse et qu'il s'agit de la première ligne internationale. Il est évident qu'un arrangement interviendra, nous permettant d'autoriser la réouverture dès que Durafour aura rempli les formalités prescrites pour sauvegarder les intérêts de tiers en cas d'accidents, ce qui jusqu'à ce jour n'est pas encore le cas, malgré toutes nos plus pressantes démarches.

Nous avons communiqué ce télégramme à l'aviateur Durafour qui nous a déclaré ne pouvoir reprendre le service que lorsque les conditions de l'Office aérien fédéral lui permettront de continuer à toucher la subvention du gouvernement français.

16.8.1920.

Journal de Genève

LES SPORTS

AVIATION

La suppression du service Paris–Genève

L'office aérien fédéral nous télégraphie de Berne :

L'article paru dans les journaux de Genève laissant l'idée que l'office aérien fédéral s'oppose à la réouverture du Paris–Genève, nous tenons à déclarer ceci :

«Les conditions de détail de notre réglementation provisoire ne s'accordent pas en tous points avec les conditions françaises ; ce qui ne semble pas extraordinaire, vu que ces détails ne figurent pas dans la convention franco-suisse et qu'il s'agit de la première ligne internationale. Il est évident qu'un arrangement interviendra, nous permettant d'autoriser la réouverture dès que Durafour aura rempli les formalités prescrites pour sauvegarder les intérêts de tiers en cas d'accidents, ce qui jusqu'à ce jour n'est pas encore le cas, malgré toutes nos plus pressantes démarches.»

Durafour, auquel la suspension du service porte un très gros préjudice, car il est intervenu financièrement dans la création de la société, nous a déclaré que, n'ayant pu obtenir des conditions d'assurance en Suisse en temps voulu, il s'est assuré à Paris même pour le parcours Paris–Genève. Cette police n'a pas été reconnue valable par l'Office aérien fédéral. Or il est à souligner que, sur les 450 km de parcours, six seulement sont effectués sur territoire suisse.

Durafour proteste également contre le fait que les conditions spéciales de l'Office aérien fédéral ne lui ont été envoyées que le 6 août (soit plus d'un mois après l'inauguration du service) et que ces conditions ne lui permettraient plus de bénéficier en ce qui concerne la subvention par heure de vol.

Ajoutons que les conditions de l'Office aérien fédéral sont parvenues à l'aviateur genevois en même temps que la sommation de cesser son service !

Nous savons, d'autre part, que l'intendant de l'aérodrome genevois a adressé au Conseil d'Etat une lettre accompagnée d'un rapport circonstancié, demandant pour Durafour l'appui des autorités cantonales.

16.8.1920

FOSC N°210 page 1572

11 août. Le chef de la maison **François Durafour, Tourisme Aérien**, à Collex-Bossy, est François Durafour, des Eaux-Vives, domicilié à Collex-Bossy. Exploitation de lignes aériennes, transports de passagers et de marchandises et école de pilotage.

Bern, den 16. August 1920.

Herrn Schmidle, Sekretär der Ad Astra-Aéro, Genf. Molard.

Den uns gütigst zur Verfügung gestellten Zeitungsartikel haben wir erhalten und danken Ihnen bestens für Ihre Aufmerksamkeit.

Eidgenössisches Luftamt (J)

La Suisse 15.8.20 Le service aérien Paris-Genève
L'aviateur Durafour en conflit avec l'Office aérien fédéral

On sait que la Société Aéro-transports a été l'objet d'une mesure de l'Office aérien du Département fédéral des chemins de fer. Celui-ci, par une lettre datée du 6 août, disait notamment :

Vu la situation de la société Aéro-transports vis-à-vis de l'Office aérien fédéral, nous défendons formellement la reprise du service Paris-Genève avant que toutes les formalités légales et les conditions spéciales soient accomplies et acceptées.

Or, hier, nous avons reçu de l'Office aérien fédéral le télégramme suivant :

Berne, 14 août. L'article paru dans La Suisse du 12 août, «Le service Paris-Genève est supprimé», laissant l'idée que l'Office aérien fédéral s'oppose à la réouverture du Paris-Genève, nous tenons à déclarer ceci : les conditions de détail de notre réglementation provisoire ne s'accordent pas en tous points avec les conditions françaises, ce qui ne semble pas extraordinaire, vu que ces détails ne figurent pas dans la convention franco-suisse et qu'il s'agit de la première ligne internationale. Il est évident qu'un arrangement interviendra, nous permettant d'autoriser la réouverture dès que Durafour aura rempli les formalités prescrites pour sauvegarder les intérêts de tiers en cas d'accidents, ce qui jusqu'à ce jour n'est pas encore le cas, malgré toutes nos plus pressantes démarches.

Une enquête. D'après les renseignements que nous avons recueillis, M. Durafour n'a reçu les conditions spéciales auxquelles le télégramme de Berne fait allusion que le 6 août, le même jour où l'interdiction de continuer le service aérien Paris-Genève lui était signifiée.

Ces nouvelles conditions ne lui ont donc été communiquées qu'un mois après l'inauguration de la ligne. L'article 4 de ces conditions est notamment ainsi conçu :

L'entreprise s'engage à employer des pilotes suisses dans la proportion de un pour un pilote étranger engagé. En outre, la moitié du personnel d'exploitation fixé en Suisse devra être de nationalité suisse.

Mais, d'après le règlement français sur le service de la navigation aérienne, l'Etat n'accorde des subventions qu'aux entreprises françaises employant un personnel, des pilotes et des mécaniciens français.

La Confédération n'accordant aucune aide financière à des entreprises aériennes organisant des services réguliers, M. Durafour n'entend pas perdre la faveur spéciale dont il bénéficie de la part du gouvernement français. C'est pourquoi, dans une lettre adressée à l'Office fédéral aérien, notre compatriote dit notamment :

A titre de renseignements, je vous avais envoyé un règlement pour l'obtention des primes en France ; si je fais droit à vos conditions, je ne suis plus en règle avec le gouvernement français et je ne peux plus toucher de primes. Vous connaissez le prix de revient de l'exploitation d'un service aérien : aussi sans primes, avec le prix fixé, le parcours Paris-Genève ne couvrirait pas les frais. Bien que dévoué à l'aviation en Suisse, je ne suis pas un mécène et mes moyens financiers ne me permettent pas ce sacrifice.

D'autre part, M. Durafour déclare que, n'ayant pu en temps voulu s'entendre avec une compagnie d'assurances suisse, il s'est adressé en France, à la société «Le Soleil». Or l'Office fédéral aérien refuse de reconnaître cette police d'assurance en déclarant que «Le Soleil» n'est plus accrédité depuis le 12 mars 1920. A quoi M. Durafour répond que la ligne aérienne Paris-Genève, qui comprend 450 kilomètres, ne survole le territoire genevois que sur un parcours de 6 kilomètres.

Enfin l'autorité de surveillance fédérale se réserve le droit pour une personne, à deux voyages simple course par trimestre sur le parcours autorisé.

Or les règlements français, qui demandent les mêmes faveurs tout en accordant une subvention, stipulent que ces transports ne seront demandés que dans la mesure des places et du fret disponibles.

Berne, le 17 août 1920.

Monsieur Charbonnier, ingénieur cantonal, Genève.

Monsieur,

En réponse à votre lettre du 14 août, nous portons à votre connaissance ce qui suit, concernant l'interruption du service Paris-Genève, assuré par Mr. Durafour.

L'exploitation de la ligne Paris-Genève a été autorisée par nous malgré qu'au moment de l'ouverture et même plus tard, Mr. Durafour n'ait pas rempli toutes les formalités prescrites : Inscription au Registre du Commerce, assurance. Le 3 août nous avons reçu notification par son avocat Mr. Dutoit de l'interruption du service, disposition prise de sa propre volonté. Ne pouvant tout de même pas prendre plus longtemps sous notre responsabilité l'inaccomplissement de ces formalités, nous l'avons alors rendu attentif au fait qu'il devait se mettre complètement en règle vis-à-vis de nous avant de pouvoir reprendre l'exploitation de son service.

Ceci pour les formalités demandées plus haut ; quant aux conditions de détail, nous nous arrangerons facilement, nous ne demandons d'ailleurs pas mieux que de trouver un arrangement malgré les divergences entre notre réglementation et les conditions françaises qui lui sont faites ; ce que nous avons porté à la connaissance de Mr. Durafour en date du 14 août. Nous attendons ses propositions.

D'autre part, nous tenons à préciser les faits suivants :

L'Assemblée fédérale, dans la dernière session où il fut question de l'Office aérien fédéral a surtout exprimé le vœu que notre office assure en tout cas la réparation de dommages éventuels causés à des tiers.

C'est dans ce but, que l'arrêté de Conseil fédéral du 27 janvier (auquel ont collaboré 2 éminents juristes de Genève) prévoit l'inscription au Registre du Commerce et une assurance. Assurance pour laquelle, cas échéant, il faut éviter un procès à l'étranger ; c'est pour cela que nous exigeons que la société auprès de laquelle l'assurance est contractée soit reconnue par le bureau fédéral des assurances.

Nous sommes heureux d'avoir pu rétablir et préciser les faits concernant cette affaire et vous prions, Monsieur, de croire à notre parfaite considération.

Office aérien fédéral (J)

Berne, le 17 août 1920.

A la Rédaction du Journal de Genève, Genève.

Nous vous remercions d'avoir publié notre dépêche de Samedi. Cependant, ce que vous ajoutez ne concordant pas tout à fait avec les faits, nous nous permettons de vous adresser la rectification suivante :

1. L'Office Aérien n'a pas sommé Mr. Durafour de cesser l'exploitation de son service «Paris-Genève». C'est son avocat qui nous a avisé de l'interruption du dit service et Mr. Durafour nous a confirmé le fait en donnant comme raison qu'il prenait cette décision pour terminer l'organisation et les formalités.

2. L'Office Aérien avait indiqué à Mr. Durafour, personnellement, en date du 10 juin, les démarches à faire et les conditions principales à remplir. Celles-ci avaient été adaptées au plan d'organisation exposé alors par Mr. Durafour. En outre le 23 et 26 juillet, nous lui avons spécifié encore par écrit les formalités à accomplir.

3. Malgré que celles-ci n'étaient pas remplies, nous avons tout de même autorisé l'ouverture de la ligne le 1^{er} juillet et laissé faire le transport, sachant bien que l'organisation d'une première ligne aérienne offrait beaucoup de difficultés. Nous avons alors profité du fait de l'interruption de l'exploitation pour exiger enfin l'accomplissement des formalités prescrites, ceci surtout, dans l'intérêt spécial de ceux qui pourraient subir des dommages ensuite d'accidents.

4. Les conditions remises le 6 août à Mr. Durafour, ne sont que la récapitulation, sauf quelques détails sans grande importance tels que : statistique, contrôle technique, des principales prescriptions fédérales et des conditions spéciales qui devaient être connues de Mr. Durafour; récapitulation devant servir à celui-ci pour se mettre complètement en règle vis-à-vis de nous.

Nous terminons en répétant la déclaration faite à Mr. Durafour en date du 14 août savoir, que nous sommes prêts à chercher un arrangement dans la mesure du possible.

Nous attendons donc les propositions que Mr. Durafour nous fera dans ce but.

Espérant que vous voudrez bien donner à ce court exposé, toutes fins utiles, nous vous présentons, Messieurs, l'assurance de notre parfaite considération.

Office aérien fédéral (J)

Berne, le 17 août 1920.

Rédaction de la Tribune de Genève, Genève.

Nous vous remercions d'avoir publié notre dépêche de samedi.

Nous vous remettons ci-inclus, pour votre orientation et celle de vos lecteurs, copie de notre réponse à la lettre que Mr. Durafour nous a adressée en date du 10 août, lettre que vous avez publiée dans votre numéro de dimanche.

Veillez agréer, Messieurs, l'expression de notre parfaite considération.

Office aérien fédéral (J)

1 annexe.

Berne, le 17 août 1920.

Monsieur le Prof. Edm. Pittard, avocat, Genève. Rue de la Croix d'or 29.

Monsieur,

Nous vous remercions de nous avoir rendu attentifs à l'affaire Durafour ; ce qui nous a déterminé à adresser à 3 journaux genevois, un communiqué explicatif.

Monsieur Durafour nous ayant d'autre part fait savoir que nos conditions de détail n'étaient pas exécutables, nous lui avons adressé la lettre dont veuillez trouver copie ci-jointe.

Veillez croire, Monsieur, à l'expression de notre considération très distinguée.

Office aérien fédéral (J)

1 annexe.

Berne, le 17 août 1920.

- **Monsieur Perrenoud, Conseiller d'Etat, Genève.**
- **Monsieur Duaimé, Président du Club d'aviation, Genève.**
- **Monsieur Latour, Chef de Place d'aviation de St. Georges (Genève).**

Donnant suite aux communications que nous vous avons déjà faites, de la correspondance échangée avec Monsieur Durafour concernant la ligne «Paris-Genève», nous nous permettons, à titre d'orientation, de vous soumettre copie d'une nouvelle lettre adressée à ce dernier.

Veillez croire, Monsieur, à l'expression de notre considération très distinguée.

Office aérien fédéral (J)

1 annexe.

Berne, le 17 août 1920.

- **«Suisse Sportive», Genève.** - **«Suisse Aérienne», Berne.**

Donnant suite aux communications que nous vous avons déjà faites, de la correspondance échangée avec Monsieur Durafour concernant la ligne «Paris-Genève», nous nous permettons, à titre d'orientation, de vous soumettre copie d'une nouvelle lettre adressée à ce dernier.

Veillez croire à l'expression de notre considération très distinguée.

Office aérien fédéral (J)

1 annexe.

Genève, le 17 Août 1920.-

A Monsieur le Directeur de l'Office aérien fédéral, Berne.

Monsieur le Directeur,

Je vous prie de vouloir bien me recevoir à votre bureau Jeudi prochain, 19 Août, vers 10 heures ½ du matin pour un entretien sur une affaire importante.

En cas d'empêchement, je vous serai obligé de me prévenir par télégramme.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Directeur, l'assurance de ma considération distinguée.

Le Conseiller d'Etat chargé du Département des Travaux Publics (Perrenoud)

Zürich, den 17. August 1920.

Tit. Eidg. Luftamt, Bern.

In der letzten Nummer (210, Seite 1572) des Schweiz. Handelsamtsblattes lesen wir, dass die Firma François Durafour, Tourisme Aérien im Handelsregister eingetragen ist. Es würde uns interessieren, zu erfahren, auf welches Gebiet des Luftverkehrs sich die Konzession Durafours bezieht, ob er die Bewilligung für Passagierflüge in Genf besitzt und ob die Konzession nur auf seinen Namen lautet.

Wir verdanken Ihnen Ihre Rückäusserungen bestens und zeichnen hochachtungsvoll :
AD ASTRA-AERO, Schweiz. Luftverkehrs A.G. Der Direktor (F. Rihner)

Genève le 18 Août 1920

Office Aérien, Berne

Messieurs,

La réponse à votre lettre du 14 crt. : Il m'est impossible de vous fixer par retour du courrier sur les changements aux conditions que vous imposez, attendu que je dois consulter le S. N. A. E. à ce sujet de manière à être en ordre pour la subvention.

F. Durafour

Genève, le 18 Août 1920.

A la Direction de l'Office aérien fédéral, Berne.

Monsieur le Directeur,

Nous avons bien reçu votre lettre du 17 Août 1920, no. 1800 IV B, en réponse à notre demande du 14 ct., au sujet de l'interruption du service Paris-Genève, assuré par Mr. Durafour.

Nous vous remercions vivement pour les renseignements que vous nous communiquez et vous prions d'agréer, Monsieur le Directeur, l'assurance de notre considération distinguée.

L'Ingénieur Cantonal (Chardonnens)

Genève, 18 (?) août 1920

Journal de Genève

La suppression du service aérien Paris-Genève

L'office aérien fédéral nous adresse la nouvelle note que voici :

1. L'office aérien n'a pas sommé M. Durafour de cesser l'exploitation de son service «Paris-Genève». C'est son avocat qui nous a avisé de l'interruption du dit service, et M. Durafour nous a confirmé le fait, en donnant comme raison qu'il prenait cette décision pour terminer l'organisation et les formalités.
2. L'office aérien avait indiqué à M. Durafour, personnellement, en date du 10 juin, les démarches à faire et les conditions principales à remplir. Celles-ci avaient été adaptées au plan d'organisation exposé alors par M. Durafour. En outre le 23 et 26 juillet, nous lui avons spécifié encore par écrit les formalités urgentes à accomplir.
3. Malgré que celles-ci n'étaient pas remplies, nous avons tout de même autorisé l'ouverture de la ligne le 1^{er} juillet et laissé faire le transport, sachant bien que l'organisation d'une première ligne aérienne offrait beaucoup de difficultés. Nous avons alors profité du fait de l'interruption de l'exploitation pour exiger enfin l'accomplissement des formalités prescrites, cela surtout dans l'intérêt spécial de ceux qui pourraient subir des dommages ensuite d'accidents.
4. Les conditions remises le 6 août à M. Durafour ne sont que la récapitulation, sauf quelques détails sans grande importance, tels que : statistique, contrôle technique des principales prescriptions fédérales et des conditions spéciales qui devaient être connues de M. Durafour ; récapitulation devant servir à celui-ci pour se mettre complètement en règle vis-à-vis de nous.

Nous terminons en répétant la déclaration faite à M. Durafour en date du 14 octobre (août), savoir que nous sommes prêts à chercher un arrangement dans la mesure du possible.

Nous attendons donc les propositions que M. Durafour nous fera dans ce but.

Office aérien fédéral.

L'aviateur Durafour, auquel nous avons soumis cet exposé fédéral, répond ceci :

«L'Office aérien fédéral, suivant les termes de sa lettre du 6 août, a formellement défendu la reprise du service Paris-Genève : j'avais moi-même, quelques jours avant, interrompu provisoirement le service, ayant été appelé d'urgence à Paris pour la constitution d'une société. Dans la même lettre, l'Office aérien fédéral déclarait que tant que les conditions spéciales n'étaient pas accomplies, je ne pourrais reprendre mon service ; or lesdites conditions spéciales ne m'ont été adressées que le 6 août, soit le même jour que l'interdiction.

«En ce qui concerne le paragraphe 3, j'ai entrepris, avant l'ouverture de la ligne, les formalités à remplir, mais, en ce qui concerne l'assurance, l'Office m'a refusé de reconnaître la police d'assurance française et j'ai immédiatement entrepris de nouvelles démarches et avisé l'Office.

«Quant au paragraphe 4, je proteste énergiquement, n'ayant jamais eu connaissance desdites conditions avant le 6 août, et je ne peux admettre que l'impossibilité pour moi de toucher la subvention française soit un détail sans grande importance.»

Berne, le 20 août 1920.

Monsieur F. Durafour, aviateur, Collex-Bossy, Genève

Monsieur,

Nous apprenons que l'inscription du «Tourisme Aérien» au Registre du commerce est faite.

Cependant, afin que nous puissions vous délivrer l'autorisation d'exploitation formelle, signé par le Chef du Département fédéral des Postes et des Chemins de fer (prévue à l'art.16 de l'arrêté du Conseil Fédéral du 27 janvier 1920) nous vous soumettons la récapitulation des conditions spéciales à cette autorisation, en vous priant de nous retourner la dite pièce avec la mention de votre acceptation munie de la date et signature.

Veuillez croire, Monsieur à l'assurance de notre parfaite considération.

Office aérien fédéral (J)

1 annexe.

Genève, le 21 Août 1920.-

A l'Office Aérien Fédéral de Berne

Messieurs,

Comme suite à l'entretien que nous avons eu à votre bureau le 19 courant, j'ai l'honneur de vous confirmer l'accord intervenu entre nous au sujet des formalités à remplir par les entreprises étrangères qui désirent faire atterrir des aéronefs sur notre territoire.

1) - Au sujet de l'inscription au Registre du Commerce, nous avons reconnu qu'aucune dérogation à vos prescriptions ne peut être admise.-

- 2) – Pour l'assurance des tiers ces entreprises peuvent verser une somme de 15.000.-- francs en dépôt de garantie dans une banque de Genève, ou bien s'assurer auprès d'une Compagnie suisse agréée par l'Office aérien fédéral à moins que les compagnies étrangères auprès desquelles elles seraient assurées ne reconnaissent la compétence des Tribunaux genevois.-
- 3) – Les vols d'essais exécutés pour le contrôle des appareils par les autorités suisses comporteront une durée d'un quart d'heure environ.-
- 4) – La révision des appareils à fin Mars et à fin Septembre ne sera faite que par l'un ou l'autre pays.-
- 5) – En dérogation à l'article 4 des conditions édictées le 6 Août par l'Office aérien Fédéral, cet office s'engage à admettre que les entreprises étrangères assurant un service avec notre territoire, occupent des pilotes de leur pays pour autant qu'il est prouvé que ces pilotes reçoivent la subvention accordée par ces pays.-
Pour tout service intérieur les pilotes devront être de nationalité suisse.-
- 6) – On évitera d'accorder une nouvelle concession pour un parcours déjà concédé à une entreprise, (sauf Décision contraire du Conseil d'Etat.-
- 7) – Les représentants de l'Autorité de surveillance Fédérale auront droit, pour une personne, à 2 voyages simple course par trimestre sur le parcours autorisé, à la condition que la place soit disponible.-
Nous vous prions de nous faire savoir si vous êtes d'accord au sujet des 7 points qui font l'objet de la présente, et d'agréer, Messieurs, l'assurance de notre haute considération.-

Le Conseiller d'Etat chargé du Département des Travaux Publics. (Perrenoud)

Genève, Dimanche 22 Août 1920

Journal X ?

AVIATION

L'interruption du Paris-Genève.

Le gouvernement genevois, après avoir pris connaissance de la lettre qui lui avait été adressée par M. Latour, intendant de l'aérodrome, au sujet de l'interdiction du service Paris-Genève, formulée par l'Office aérien fédéral, a délégué MM. Perrenoud, conseiller d'Etat, et Latour à Berne. Une entrevue a eu lieu avec M. Isler, directeur de l'Office aérien fédéral. Il résulte des pourparlers qu'un arrangement ne tardera pas à intervenir.

Communications aériennes.

On mande de Londres que l'aéroplane Handlexpage (*Handley-Page*), qui doit partir le 26 août de Cricklewool (*Cricklewood*) à destination de Lucerne, atterrira à l'aérodrome de Lausanne et non à Lucerne, la station de Lausanne ayant des communications aériennes plus faciles avec Genève, qui est la destination finale.

Bern, den 23. August 1920.

Ad Astra-Aero S.A., Zürich, Uraniastrasse 22.

In Beantwortung Ihres Schreibens vom 17. VIII. 20 teilen wir Ihnen mit, dass Herr François Durafour das Recht hat, Passagierflüge in der ganzen Schweiz auszuführen. Die erteilte Konzession lautet auf den Namen «Tourisme Aérien, François Durafour».

Eidgenössisches Luftamt (J)

Berne, le 25 août 1920.

Au Département des Travaux Publics du Canton de Genève, Genève.

Service aérien Paris-Genève.

Monsieur le Conseiller d'Etat,

Nous avons l'honneur de vous accuser réception de votre lettre du 21 août passé, résumant notre entretien du 19 courant à Berne.

(1) Nous permettant de relever les points de votre lettre, nous constatons avec plaisir que vous reconnaissez avec nous la grande importance de la formalité de l'inscription au Registre du Commerce. Cette formalité est en effet la seule qui puisse donner à une entreprise la surface juridique nécessaire et sa non-exécution par la société Aéro-Transports est la cause première et principale de l'incident qui nous occupe.

(2) Quant à la question, non moins importante, des assurances, nous ne pouvons que répéter l'art. 28 de l'arr. du CF du 27 janvier 1920, soit que la garantie exigée peut consister en :

1° dépôt d'une somme en espèces ;

2° cautionnement solidaire d'une banque établie en Suisse et agréé par l'Office aérien fédéral ;

3° production d'un contrat d'assurance-responsabilité conclu avec une compagnie d'assurance concessionnée en Suisse.

Le montant de la garantie à fournir, sous l'une des trois formes ci-dessus, a été fixé à Fr. 15,000.- au minimum. En regard de toutes les éventualités qui peuvent se présenter, cette somme est modeste. Aussi il est absolument nécessaire que cette garantie soit de toute sûreté et qu'elle empêche procès de compétence et procès à l'étranger.

Dans le cas spécial qui nous occupe, il est évident que si la caution solidaire prévue sous 2° est fournie par le Gouvernement genevois, il ne sera plus question d'un dépôt en espèces, ni d'un contrat d'assurance-responsabilité.

Les formalités (1) et (2) ont été considérées, par des juristes suisses éminents, particulièrement versés en matière de droit aérien national et international, comme étant les sûretés juridiques minima devant être prises par une entreprise d'aviation commerciale utilisant notre territoire. Dernièrement encore les Chambres fédérales ont insisté sur cette question que l'Office aérien devait, avant toutes choses, exiger que la réparation des dommages causés par la navigation aériennes aux tiers, soit assurée.

Les deux formalités ci-dessus étant remplies par la Compagnie «Aéro-Transports», nous ne verrons aucun inconvénient à ce que le service aérien Paris-Genève soit repris.

Restent encore les conditions spéciales qui sont moins importantes ; c'est-à-dire la récapitulation des prescriptions fédérales et les conditions de détail se rapportant spécialement aux entreprises de navigation aérienne internationale.

Vous avez relevé les points suivants des conditions spéciales en vous déclarant d'accord avec les autres conditions de notre «Autorisation» ;

(3) En ce qui concerne les vols d'essais, exécutés pour le contrôle des appareils, notre Office n'exige pas des vols de longue durée, un quart d'heure environ, et la fréquence de ces vols ne sera jamais telle qu'elle constituerait une lourde charge financière pour l'entreprise.

(4) Nous sommes prêts à reconnaître comme valables en Suisse également, les résultats des révisions semestrielles faites à l'étranger par des autorités ou personnalités dont la compétence nous sera connue (pour la France, le Service de la Navigation aérienne, par exemple).

(5) Quant à l'art. 4 des «Conditions spéciales» de notre «Autorisation», il avait été adapté à l'organisation même de la société Aéro-Transports, qui comptait un pilote suisse et un pilote français. Cependant nous sommes prêts à ajouter à notre «Autorisation»

une condition complémentaire disant qu'une dérogation à l'art. 4 est possible en faveur des compagnies de navigation aérienne étrangères qui sont au bénéfice d'une subvention de leur pays, subvention subordonnée à la condition que ces compagnies occupent leurs pilotes nationaux.

(En principe, tous les pilotes employés par la circulation aérienne commerciale en Suisse (trafic intérieur) doivent être de nationalité suisse).

(6) Il est évident que le Département fédéral des Chemins de fer n'autorisera pas une ligne concurrente tant que la ligne existante donnera satisfaction et pour autant, cependant, qu'il ne s'agisse pas de lignes de transit prévoyant une escale à Genève. Agir autrement serait méconnaître non seulement l'intérêt de Genève, mais celui de la Suisse et de la navigation aérienne internationale.

(Nous vous rendons attentifs aux cas possibles, même probables, de lignes aériennes internationales, anglaises ou italiennes par exemple, qui, passant par Genève et emploieront le tronçon Genève-Paris).

L'Office aérien fédéral ne manquera pas de soumettre au Conseil d'Etat de Genève les demandes de concessions pour la ligne aérienne Paris-Genève.

(7) Il est bien entendu que l'Office aérien fédéral ne profitera pas de son droit à deux voyages simple course par trimestre que chaque fois qu'une place sera disponible à bord de l'avion effectuant le voyage Paris-Genève ou vice versa.

Il est à remarquer que les voyages que se réserve l'Office aérien fédéral ont une utilité, non seulement pour l'orientation de ce dernier sur l'organisation et l'exploitation de la ligne, mais pour l'entreprise elle-même. En effet, connaissant les difficultés de la ligne nous pourrions mieux la soutenir et l'encourager. D'autre part encore, le cas d'un projet de ligne concurrente se présentant, (poste aérienne Paris-Lausanne, par exemple) il est nécessaire que l'Office aérien connaisse exactement l'exploitation des lignes existantes, pour motiver son préavis.

Ces vols gratuits ne sont pas des faveurs pour le personnel de l'Office, mais des vols de service qui ne peuvent être officiellement des vols de contrôle, le plus long parcours étant en France.

Nous sommes heureux de constater notre entente et la facilité avec laquelle nous y sommes arrivés. Ceci nous laisse espérer que, ayant pu constater notre bonne volonté et les efforts réels que nous avons faits pour faciliter la tâche à l'entreprise Aéro-Transports (grand laps de temps accordé pour l'accomplissement des formalités élémentaires, par exemple) le Conseil d'Etat de Genève se plaira à reconnaître officiellement l'injustice des attaques qui furent dirigées contre nous à cette occasion.

Veuillez agréer, Monsieur le Conseiller d'Etat, l'assurance de notre haute considération.

Office aérien fédéral (J)

Paris, le 26 Août 1920.-

A Monsieur le Président du Conseil d'Etat.- (Travaux Publics), à Genève.

A.- S – Conditions imposées à la Société «Aéro-Transports»

J'ai l'honneur de signaler à votre attention les difficultés que la Société Française, «Aéro-Transports», dirigée par Mr. Minier, 31, Avenue de la Motte-Picquet à Paris, rencontre dans l'exécution du Service Paris-Genève.-

Vous n'ignorez pas que la Société Aéro-Transports a inauguré le 1^{er} Juillet dernier un service aérien Paris-Genève destiné à resserrer les liens qui unissent Genève à la capitale de la France. Ce service organisé avec des moyens modestes, mais sérieusement conduit avait déjà obtenu un rendement effectif, et M. Minier se proposait d'intensifier son service à très bref délai.-

Les conditions spéciales imposées le 1^{er} août par l'Office Fédéral Aérien ont obligé M. Minier à suspendre complètement son trafic à cette date.

Je m'intéresse vivement à la Société «Aéro-Transport» en raison des efforts qu'elle fait pour le développement de la Navigation Aérienne et je vous serais très reconnaissant, si cela vous est possible, d'intervenir auprès des autorités intéressées pour obtenir une révision des conditions et en particulier les deux points que je vous expose ci-dessous :

1) - § 4 des Conditions spéciales.- «L'entreprise s'engage à employer des pilotes suisses dans la proportion de un pour un pilote étranger engagé.- En outre, la moitié du personnel d'exploitation fixée en Suisse devra être de nationalité suisse».-

Ces conditions ne sont pas prévues ni par l'Arrêté du Conseil Fédéral du 27 Janvier 1920, ni par l'accord Franco-Suisse du 13 Octobre 1919 sur la Navigation Aérienne.- Si M. Minier, s'y conformait il perdrait aussitôt le principal de ses bénéfices : la subvention de l'Etat Français accordée seulement aux Compagnies employant un personnel navigant et d'exploitation entièrement français.-

2) - § 10 des Conditions spéciales.- «L'Office Aérien Fédéral a le droit de contrôler en tout temps, le matériel volant de l'entreprise. Lors de ces contrôles, l'entreprise mettra gratuitement le personnel et le matériel nécessaires à la disposition du contrôleur officiel. Les frais résultant des vols d'essai ou de contrôle seront supportés par l'entreprise.-

L'Autorité de surveillance fédérale aura droit, pour une personne, à deux voyages simple course par trimestre sur le parcours autorisé.-

En outre, deux fois par an, soit en Mars et en Septembre, l'entreprise soumettra son matériel volant à une révision complète. Cette révision sera confiée à un homme du métier agréé par l'Office Aérien Fédéral. Les frais de la révision semestrielle tombent à la charge de l'entreprise. Les rapports de révision seront envoyés à l'Office Aérien Fédéral avant les 31 Mars et 30 Septembre».-

Les appareils de «L'Aéro-Transports» sont soumis aux inspections périodiques imposées par le Service Français de la Navigation Aérienne et possèdent le certificat de navigabilité et d'immatriculation français.- D'autre part, l'article 14 de l'accord Franco-Suisse du 13 Octobre 1919, dit que :

«Les permis, brevets et licences délivrés à l'aéronef et aux personnes de son équipage pour la circulation aérienne dans l'un des pays contractants auront dans l'autre pays, la même valeur que les pièces correspondantes délivrées dans le même but par le dernier».-

Les conditions imposées au paragraphe 10, dont l'exécution serait très onéreuse pour M. Minier sont en contradiction avec cet article. Par ailleurs, le droit gratuit à deux voyages simple course par trimestre me paraît excessif, les avions employés par la Société étant des biplaces et les départs dans chaque sens n'ayant lieu que tous les 5 jours.

L'interruption du trafic, à laquelle M. Minier a dû se résoudre est de nature à compromettre sérieusement la situation matérielle de sa Société. Pendant ce temps en effet la majeure partie des frais généraux continuent à courir, sans qu'aucune recette ou subvention ne les couvrent.-

La question est à l'heure actuelle soumise à l'Office Fédéral par l'intermédiaire du Ministère des Affaires Etrangères Français, mais par cette voie, il est vraisemblable que la solution mettra un certain temps à nous parvenir.-

C'est pourquoi j'ai l'honneur de vous demander, de bien vouloir examiner la question que je vous expose, avec la plus grande bienveillance en vous priant de me faire connaître s'il ne serait ... (suite ?)

Sous-Secrétariat d'Etat de l'Aéronautique et des Transports Aériens, Le Directeur du Service de la Navigation Aérienne

Genève, le 31 Août 1920

Office fédéral Aérien, Berne.

Vous fait part de mon atterrissage à St. Georges le 28 crt. à 18 heures 40 –
Avion Caudron G.3 F-A-B-D-Q avec passager. Le nécessaire a été fait à la douane.

Cet avion n'est pas destiné à une entreprise commerciale en Suisse. L'atterrissage à Genève n'est qu'une escale d'un raid Paris au-dessus des Alpes.

Je pense continuer mon raid samedi prochain.

(F. Durafour)

Berne, le 1^{er} septembre 1920.

Office Aérien du Département Fédéral des Chemins de Fer, Berne,

Monsieur le Directeur,

Sous ce pli nous avons l'honneur de vous remettre la copie d'une note par laquelle l'Ambassade de France expose que les obligations imposées par les autorités fédérales à la Société Aéro-Transport empêchent l'exploitation de la ligne aérienne Paris-Genève et sont en contradiction avec l'accord provisoire du 9 décembre 1919.

Nous vous serions fort obligés de consentir à nous faire connaître le sens dans lequel il y a lieu de répondre à la note de l'Ambassade de France.

Agréez, Monsieur le Directeur, l'assurance de notre considération la plus distinguée.

1 annexe.

DPF, Bureau du Contentieux de la Division des Affaires Etrangères (p.o. F. B.)

Berne, le 28 août 1920

Son Excellence Monsieur MOTTA, Président de la Confédération, etc. etc. etc., Berne.

Monsieur le Président,

La Société Aéro-Transport, qui exploite la ligne Paris-Genève, a dû interrompre son service en raison des obligations que les autorités fédérales compétentes ont estimé devoir lui imposer.

Ces obligations sont :

1° d'employer des pilotes suisses dans la proportion d'un pilote suisse pour un pilote français et de composer pour moitié d'éléments suisses le personnel d'exploitation fixé en Suisse.

2° de soumettre le matériel volant de l'entreprise au droit de contrôle de l'office aérien fédéral. A l'occasion de ce contrôle, l'entreprise doit mettre gratuitement le personnel et le matériel nécessaire à la disposition du contrôleur officiel. Les frais résultant des vols d'essai ou de contrôle doivent être supportés par l'entreprise.

L'autorité de surveillance fédérale demande en outre le droit pour une personne à deux voyages, simple course par trimestre sur le parcours autorisé.

Enfin, deux fois par an, soit en mars et en septembre l'entreprise doit soumettre son matériel volant à la révision complète par un homme du métier agréé par l'office aérien fédéral avant les 31 mars et 30 septembre.

Le Sous-Secrétariat d'Etat de l'Aéronautique et des transports aériens s'élève contre ces obligations.

Il fait valoir, en ce qui concerne la première des exigences de l'administration fédérale qu'elle ne trouve sa justification dans l'arrêté du Conseil fédéral du 27 janvier 1920, ni dans l'accord provisoire franco-suisse sur la navigation aérienne entré en vigueur le 1^{er} mars 1920.

Si la Société Aéro-Transport s'y conformait, elle ne remplirait plus les conditions requises pour l'obtention des primes accordées par l'Etat français aux Cies de Navigation aérienne. Le règlement des primes prévoit à l'article 6 que «Le personnel dirigeant l'exploitation, les pilotes et les mécaniciens doivent être français.»

En ce qui concerne la seconde catégorie d'exigences de l'Administration suisse, le Sous-Secrétaire d'Etat à l'Aéronautique fait remarquer que les appareils de la Société Aéro-Transport possèdent le certificat de navigabilité et d'immatriculation français, et étant de ce fait soumis aux inspections périodiques imposées par le service de la Navigation aérienne, les conditions très onéreuses relatives au contrôle imposées au paragraphe 10 sont en contradiction avec les termes de l'article 14 de l'accord franco-suisse qui porte que :

«Les permis, brevets et licences délivrés à l'aéronef et aux personnes de son équipage pour la circulation aérienne dans l'un des pays contractants auront dans l'autre pays la même valeur que les pièces correspondantes délivrées dans le même but par ce dernier.»

D'autre part, cette Société employant des avions biplaces et n'assurant dans chaque sens Qu'un départ tous les 5 jours, il paraît excessif d'exiger deux voyages, simple course, gratuite par trimestre.

Je serais reconnaissant à Votre Excellence de vouloir bien intervenir auprès des autorités compétentes, afin qu'elles renoncent à des exigences qui sont en contradiction avec l'accord du 1^{er} mars dernier et qui sont de nature à empêcher la reprise de l'exploitation de la ligne Paris-Genève. / .

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'assurance de la considération la plus distinguée.

Ambassade de France, Berne

Genève, 6 Septembre 1920.

Monsieur le Directeur du Service de la Navigation aérienne, Paris.

Monsieur le Directeur,

J'ai l'honneur de vous accuser réception de votre lettre du 26 Août dernier relative à la suspension du trafic Paris-Genève inauguré le 1^{er} Juillet dernier par la Société française «Aéro-Transports» que dirige Mr. Minier, 31 Avenue de la Motte-Picquet.

Le Conseil d'Etat qui fait tout son possible pour développer les services aériens, et notamment ceux qui peuvent contribuer à un resserrement des liens qui nous unissent à la France, s'était ému de la mesure prise par l'Office aérien fédéral à l'égard de la Société «Aéro-Transports».

Il m'a chargé de faire les démarches auprès de cet Office et nous avons eu le 19 août, à Berne, une conférence dont les conclusions se trouvent résumées dans ma lettre du 21 Août et confirmées dans celle du 25 Août du dit Office, lettres dont vous voudrez bien trouver ci-joint les copies.

Vous pourrez constater que nos réclamations ont porté précisément sur les points que vous voulez bien me signaler et que, en somme, satisfaction nous a été donnée. Les formalités auxquelles la Société «Aéro-Transports» reste soumise nous paraissent maintenant acceptables et nous espérons qu'elles n'empêcheront pas Mr. Minier de reprendre son service. Nous serons heureux d'en avoir la confirmation prochainement.

Veuillez agréer, Monsieur le Directeur, l'expression de ma considération distinguée.

Etat de Genève, Département des Travaux Publics, Ing. A. Perrenoud

Genève, le 6 Septembre 1920.-
Service navigation aérienne

A Monsieur le Directeur de l'Office Aérien Fédéral, Berne.

Monsieur le Directeur.

Nous avons l'honneur de vous adresser ci-joint

1° une copie de la lettre du Directeur du Service de la Navigation Aérienne au Sous-Secrétariat d'Etat de l'Aéronautique et des Transports aériens, N°11559, datée du 26 Août 1920 ;

2° une copie de la lettre que nous avons adressée au dit Service en date du 6 Septembre ct.-

Ces pièces ainsi que vous le verrez, ont trait à la suspension du trafic Paris-Genève, exploité par M.M. Durafour et Minier ; comme elles ont pour vous un grand intérêt, nous nous faisons un devoir de vous les envoyer.

Veuillez agréer, Monsieur le Directeur, l'assurance de notre considération distinguée.

Annexes : 2 copies de lettres.

Département des Travaux Publics, L'Ingénieur Cantonal (Chardonnens)

Berne, le 6 septembre 1920.

A la Société Aéro-Transport, p. a. Monsieur Durafour, aviateur, Collex.Bossy.

Monsieur,

Conformément à notre communication téléphonique du 3 crt. avec Monsieur Minier, nous vous transmettons une copie de notre lettre du 25 août adressée au Département des Travaux Publics du canton de Genève.

Veuillez croire, Monsieur, à l'expression de notre parfaite considération.

Office aérien fédéral (J)

1 annexe.

Berne, le 6 septembre 1920.
Service aérien Paris-Genève

Au Département Politique fédéral,
Bureau du Contentieux de la Division des Affaires étrangères, Berne.

En date du 1^{er} septembre vous nous avez transmis une note de l'Ambassade de France concernant l'interruption du service aérien Paris-Genève. A ce propos vous voulez bien nous demander dans quel sens il y a lieu de répondre à cette note. Par la présente nous avons l'honneur de vous exposer les circonstances qui ont provoqué cet incident.

Il est inexact que l'exploitation du service aérien Paris-Genève fut suspendue par notre Office. Le 3 août 1920, Mr. Dutoit, avocat à Genève et mandataire de la Société Aéro-Transports, nous avise, que cette société se voit obligée de suspendre momentanément l'exploitation de ligne aérienne Paris-Genève, mais omet de nous dire les motifs de cette interruption. Or à cette date du 3 août, c'est-à-dire plus d'un mois après l'ouverture du service, la société Aéro-Transports n'était pas encore en règle avec les prescriptions fédérales, établies pour les entreprises de navigation aérienne.

En effet, malgré nos démarches les plus pressantes, les conditions élémentaires, fixées par l'Arrêté du Conseil fédéral du 27 janvier 1920 pour l'obtention de l'autorisation, prévue par l'article 16 du dit arrêté, n'étaient pas remplies au 3 août. Il s'agissait surtout de l'inscription de la société dans le Registre suisse du Commerce (Art.17 de l'A.C.F.) et de la justification d'un contrat d'assurance-responsabilité (Art. 28, A.C.F.). Il serait puéril d'insister sur l'importance de ces formalités, l'une devant donner à l'entreprise une surface juridique et commerciale stable, l'autre devant garantir la réparation des dommages aux tiers et prévenir des procès à l'étranger. A remarquer à ce sujet, que, dernièrement, l'Assemblée fédérale exprima le désir de voir l'Office aérien fédéral attacher une très grande importance à la question des responsabilités.

Dès que l'interruption de l'exploitation du service Paris-Genève, interruption ordonnée par la Société Aéro-Transports elle-même, nous fut connue, nous exigeâmes que ce service ne soit remis en activité qu'au moment où les conditions de l'A.C.F. seraient remplies. En ce moment encore la société Aéro-Transports n'a pas de siège social en Suisse.

En ce qui concerne nos Conditions spéciales (voir annexe 1), après avoir été saisis d'une réclamation de Mr. Durafour, aviateur suisse, co-fondateur de l'entreprise française Aéro-Transports, nous déclarions à ce dernier que nous mettrions toute notre bonne volonté au service de l'adaptation de nos Conditions spéciales au Règlement français d'application des primes à la navigation aérienne. Par la même occasion nous invitons Mr. Durafour à nous soumettre ses contre-propositions. Depuis, à ce sujet, nous eûmes une conférence avec un délégué du Conseil d'Etat de Genève, dont ci-joint le résultat. (Annexe 2).

* * * *

La note de l'Ambassade française s'appuie sur les points suivants :

1) Personnel suisse.

a) notre exigence : un pilote suisse pour un pilote français ;

b) notre exigence : moitié du personnel d'exploitation en Suisse doit être de nationalité suisse.

2) Contrôle technique.

a) obligation pour l'entreprise de mettre gratuitement personnel et matériel à la disposition du contrôleur officiel de notre Office ;

b) obligation pour l'entreprise de supporter les frais occasionnés par les vols d'essai et de contrôle ;

c) droit de notre Office à deux voyages simple course Genève-Paris, ou vice versa, à bord des avions effectuant le service ;

d) obligation de l'entreprise à se soumettre à une révision semestrielle de son matériel volant, révision qui doit être confiée à un spécialiste agréé par notre Office.

De cette énumération. La note française tire les conclusions suivantes :

1° Les exigences du point 1) ne sont pas justifiées ni par l'A.C.F. du 27 janvier 1920, ni par la Convention franco-suisse du 9 décembre 1919.

2° Les obligations de l'entreprise telles qu'elles sont prévues sous le chiffre 2 sont en contradiction avec la Convention franco-suisse et constituent une charge trop lourde pour la Société Aéro-Transports.

Vue ainsi, la note française contient :

A. contestations de compétence ;

B. contestations de principes ;

C. contestations pratique.

Notre réponse traitera successivement ces trois contestations.

A. Compétence.

L'A.C.F., 27 janvier 1920, a été élaboré par une Commission d'experts et cela en même temps que le projet de convention aérienne était établi. L'A.C.F., 27 janvier 1920, qui a été mis en accord avec la Convention franco-suisse par des juristes compétents en matière de droit aérien, prévoit en son art. 16 que «les entreprises qui veulent exploiter industriellement la circulation aérienne en Suisse ou à destination de la Suisse doivent en obtenir l'autorisation de l'autorité de surveillance.»

Il est à remarquer que l'A.C.F. du 27 janvier 1920 (dont un exemplaire a dû être remis au Gouvernement français par le Département politique fédéral) n'a pas été contesté et trouvé en contradiction avec la Convention franco-suisse par le Gouvernement français.

La Convention franco-suisse (annexe 4) contient en son art. 8 les principes réglant le transport de personnes ou de marchandises d'un pays dans l'autre. L'alinéa D (?) de cet article dit :

«Tous ces transports devront être effectués conformément aux lois et règlements en vigueur».

L'intention des signataires de la Convention était de souligner tout particulièrement le fait que les appareils servant aux transports commerciaux n'étaient pas soumis au même régime que les appareils étrangers de sport et que ces transports n'étaient pas libres mais soumis à la réglementation spéciale du pays survolé.

Nous retrouvons cette intention bien marquée dans le Rapport du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale sur l'arrêté du 27 janvier 1920, concernant la circulation aérienne en Suisse (Feuille fédérale No. 7 du 18 février 1920, page 264). En effet nous lisons sous chapitre E. Entreprises industrielles :

«La circulation aérienne dans un but industriel n'est pas mentionnée spécialement dans le projet international. Mais comme les lois nationales y sont expressément réservées il n'est pas douteux que, même après son adhésion à la Convention internationale, la Suisse soit en droit de réglementer pour son compte l'exploitation industrielle de la circulation aérienne. L'arrêté pars dans la mesure du possible au danger menaçant de l'envahissement étranger dans le domaine de la circulation aérienne, en imposant des restrictions à la liberté d'échange et en la subordonnant aux accords internationaux qui garantissent la réciprocité. (Art. 16). Pour plus de sécurité il est prévu que les entreprises étrangères autorisées sont tenues de se faire inscrire en Suisse dans le Registre du Commerce (art. 17).»

L'art. 8 de la Convention franco-suisse montre un même accord de réciprocité et prévoit, en son 3^e alinéa, la soumission des transports internationaux aux règlements du pays survolé. (Soumission prévue également par le 1^{er} alinéa de l'article 14 de la Convention franco-suisse).

L'A.C.F., 27 janvier 1920, est un de ces règlements. Il est donc incontestable qu'une entreprise commerciale d'aviation utilisant notre espace aérien et, à plus forte raison, un aéroport suisse soit tenue d'avoir l'autorisation fédérale prévue par l'art. 16 de l'arrêté.

Il est vrai que la note française ne conteste pas formellement cette obligation, mais elle conteste les droits qui sont inhérents à l'autorisation obligatoire. Or ces droits, soit l'interprétation, soit la fixation de conditions ou soit l'adjonction de règlements de détails portant sur la navigation aérienne commerciale (ou industrielle), restent réservés à la compétence des autorités fédérales.

Le rapport du C.F. (chapitre E. Entreprises industrielles) dit clairement que la réglementation de la navigation aérienne commerciale internationale doit être une sauvegarde des intérêts nationaux.

En ce qui concerne la contestation de compétence nous répondons donc :

ad 1., que notre droit, basé sur le chapitre E de l'A.C.F. et l'art. 8 de la Convention franco-suisse, de protéger les intérêts suisses en établissant des conditions de concession assurant le développement de notre personnel navigant et de notre personnel d'exploitation aéronautiques, est incontestable.

ad 2. que, nous basant sur les prescriptions suscitées, nous avons un droit de contrôle technique sur les appareils étrangers, utilisant commercialement notre espace aérien et nos aéroports, ceci dans l'intérêt de la sécurité des personnes et des tiers de notre territoire.

A ce propos encore, l'art. 4 de l'arrêté du Conseil fédéral donne au Conseil fédéral la haute surveillance sur l'aéronautique et la circulation aérienne, sans en exclure des appareils étrangers se trouvant en Suisse.

La note française prétend que les mesures du contrôle technique suisse sont en contradiction avec l'art. 14 de la Convention franco-suisse. Cet article dit :

«Les permis, brevets et licences délivrés à l'aéronef et aux personnes de son équipage pour la circulation aérienne dans l'un des pays contractants, auront, dans l'autre pays, la même valeur que les pièces correspondantes délivrées, dans le même but, par ce dernier».

Or nos conditions ne visant ni les pièces officielles suscitées, ni leur remplacement. Mais, nous basant sur ce qui précède, nous avons le droit de faire le contrôle technique – en dehors des sécurités que nous donne la Convention – des appareils étrangers employant de façon durable notre territoire.

Reste à savoir si nos conditions sont en tous points en accord avec les contrats d'établissement passés avec la France, mais celle-ci ne les invoquant pas, il n'y a pas lieu de les consulter dans ce cas.

B. Principes.

Nos conditions sont la récapitulation de quelques prescriptions fédérales qui concernent particulièrement la navigation aérienne commerciale (Loi sur les Postes, A.C.F. 27 janvier 1920). En outre, elles contiennent quelques obligations spéciales dictées par le souci de l'intérêt du pays. Ces obligations spéciales seront imposées, sous une forme ou sous une autre, par principe, à toutes les sociétés étrangères, de n'importe quelle nationalité, qui voudront exploiter industriellement et régulièrement la circulation aérienne à destination de notre pays. L'usage de ces principes sera variable et dépendra de la réciprocité pratique que nous pourrions attendre.

Il y a lieu de souligner l'importance qu'il y a, dès le premier cas pratique mis en discussion, à ne pas nous laisser contester notre droit de maintenir ces principes. Aussi nous permettons-nous d'examiner à fond les deux principes contestés par la France, soit

1) la sauvegarde des intérêts de notre personnel d'aviation et, par elle, celle de nos intérêts militaires et nationaux en général. Cette sauvegarde consiste en nos restrictions que doivent supporter les entreprises d'aviation engagées dans le trafic commercial international régulier ;

2) la sauvegarde des intérêts de l'Etat et de ceux de nos concitoyens, obtenue par un sur-contrôle des avions commerciaux étrangers utilisant régulièrement ou fréquemment notre espace aérien.

Avant d'entrer en matière, nous tenons à souligner le fait que ces principes ne doivent être jugés qu'au point de vue de leur emploi en général sans se préoccuper de la situation spéciale de la ligne Paris–Genève. Par la suite (contestations pratiques) nous montrerons comment il est possible d'adopter nos principes au cas spécial qui a provoqué la note française et comment les difficultés signalées pourront être aplanies.

1. Personnel suisse. a. Aviateurs

La Suisse a un intérêt tout spécial à éviter la suprématie (en nombre) des aviateurs étrangers sur ses aviateurs nationaux. Les éléments étrangers engagés dans la circulation aérienne en Suisse ne doivent pas être trop nombreux comparativement aux éléments suisses, ceci en égard au danger menaçant de l'envahissement étranger. Au point de vue militaire, il est nécessaire qu'un certain nombre de pilotes suisses, correspondant aux besoins immédiats d'une mobilisation, puisse suivre un entraînement ininter-

rompu et cela, vu notre situation financière, sans grever trop notre budget militaire. Il s'agit donc de faire en sorte qu'un certain nombre de pilotes suisses puissent être occupés par l'aviation civile commerciale. L'importance toujours croissante de l'aviation militaire nécessitera un nombre toujours plus grand d'aviateurs entraînés. Ce nombre ne pourra être maintenu que si la Suisse, dès maintenant, prend les dispositions utiles pour que l'aviation commerciale soit tenue d'employer de nos pilotes, c'est-à-dire que nous ne pouvons abandonner notre droit d'exiger des restrictions. Or, nous ne devons pas manquer cette occasion de faire valoir ce droit incontestable.

Actuellement, le trafic international étant encore très réduit, les mesures préconisées ont été prises dans le trafic commercial intérieur (exclusion, en principe, des aviateurs étrangers, subventions aux entreprises engageant des aviateurs militaires suisses).

L'ouverture de la première ligne internationale intéressant la Suisse marque pour nous le moment où nous devons faire preuve de prévoyance en prenant, dès maintenant, les mesures qui régiront le trafic aérien international futur.

En effet, notre trafic intérieur actuel se borne au tourisme. Au moment où l'emploi de l'avion se sera généralisé, surtout au point de vue international, notre aviation de tourisme ne pourra jouer un rôle important. Commercialement l'avion exige de grandes distances, Donc notre exploitation intérieure, tout en se maintenant, deviendra avec le temps peu importante comparativement au développement du trafic international. La Suisse a donc l'obligation dès le début du trafic international, d'y faire participer ses pilotes dans une certaine mesure,

Cette participation doit, évidemment, être basée sur la réciprocité et cela suivant l'un ou l'autre de ces systèmes :

I. Les sociétés étrangères exploitant des lignes aériennes à destination de la Suisse emploieront comme pilotes leurs nationaux et les entreprises suisses utiliseront des pilotes suisses pour l'exploitation des lignes aériennes allant de Suisse à l'étranger ;

II. Ces entreprises, suisses ou étrangères, exploitant la circulation aérienne entre la Suisse et l'étranger emploieront, les unes ou les autres, des pilotes des deux pays et cela dans une proportion à établir.

Quel est le système que nous devons adopter pour la Suisse ?

Les moyens dont dispose notre pays pour aider son aviation et financer des entreprises nationales sont réduits. De ce fait, la Suisse ne pourra, à l'instar de ses voisins, créer et faire exploiter des lignes aériennes régulières, du moins pour le moment. Dès lors les lignes aériennes internationales utilisant notre espace aérien seront, en majorité, exploitées par des entreprises étrangères. D'où il résulte que l'emploi des pilotes suisses, si nous employons le système I, sera pour ainsi dire exclu du trafic régulier international. Un petit pays comme le nôtre se doit de faire tout son possible pour faire accepter le système II, ceci, au moins pour le trafic régulier international.

En ce qui concerne des voyages commerciaux occasionnels il est de notre intérêt de leur laisser une plus grande liberté c'est-à-dire de ne pas leur imposer de restrictions.

b. Personnel d'exploitation.

Au point de vue militaire ce personnel (mécaniciens, etc. etc.) est nécessaire dans la même mesure que les pilotes. D'autre part, il est inadmissible, dans l'intérêt général du pays, que le personnel de nos aérodromes soit en majorité étranger. Or, ce serait le cas si les entreprises étrangères étaient autorisées à assurer l'exploitation de leurs lignes aériennes en Suisse par un personnel entièrement étranger. Il faut considérer aussi qu'il serait injuste de frustrer nos nationaux de fonctions, en général bien payées et qui deviendront nombreuses et diverses avec le développement de l'aviation, au profit d'étrangers venant se fixer chez nous.

Ici encore, il est nécessaire que le personnel en Suisse des lignes régulières soit suisse dans une certaine proportion.

2. Contrôle technique.

Les avions suisses sont soumis à un contrôle technique sévère. Il est évident que nous devons aussi nous préoccuper de l'état dans lequel sont les avions étrangers qui, régulièrement survolent notre pays et utilisent nos aérodromes. On peut même prévoir que, peut-être, à l'avenir, les avions étrangers auront une activité, en Suisse, plus grande que celle des avions nationaux. Nos voisins, il est vrai, contrôlent aussi leurs avions affectés aux transports internationaux réguliers, quand ces machines sont chez eux.

Mais nous ne saurions faire l'estimation de la valeur de ce contrôle pour chaque pays étranger. Et, encore, si cette valeur nous était connue, nous ne pourrions officiellement, manifester des doutes à l'égard du contrôle technique que tel ou tel pays fait subir à ses machines, en octroyant à leurs entreprises d'aviation des concessions avec des conditions différentes pour chaque pays.

Donc nos conditions doivent nous assurer le maximum possible des droits envers les avions, de quelque nationalité qu'ils soient, pour tous les contrôles qui seront nécessaires par les circonstances.

Pourquoi, sur la ligne Zürich-Francfort, par exemple, existerait-il un contrôle technique à Francfort seulement et point à Zurich ?

En cours de route, telle circonstance peut diminuer le degré de sécurité de l'avion, des accidents peuvent survenir sur l'aérodrome suisse, il faudra donc effectuer des réparations, peut-être fondamentales, sur place. Si cela est le cas, pouvons-nous tolérer que de nos concitoyens se confient comme passagers à cette machine sans nous préoccuper des changements éventuels intervenus au cours des réparations et risquant de diminuer la sécurité de l'avion, ceci pour la seule raison que l'appareil est étranger ? Et les machines de réserve étrangères, qui, pendant des semaines peut-être, seraient garées sur nos aérodromes, n'avons-nous pas le droit de nous en occuper ? L'avion étranger présente-t-il moins un danger pour ses passagers et les tiers qu'un avion national ?

Par l'art. 9 de la Convention franco-suisse nous avons le droit de visiter les avions étrangers à leur départ ou à leur arrivée. Si l'un de nos fonctionnaires remarquerait telle anomalie à la machine, n'aurait-il pas le droit de demander un vol d'essai de courte durée ? Ou devrait-il laisser partir l'avion avec ses passagers, ses marchandises, son courrier postal, etc., alors qu'il ne le juge pas au point ? Un accident grave s'étant produit, devrions-nous mettre de côté tout contrôle qui pourrait aider à ce qu'un accident semblable ne se répète plus ?

Il nous semble que le pays de provenance de l'avion devrait être heureux de pouvoir compter sur la coopération, dans ce domaine, du pays destinataire. Il est à remarquer que les avions étrangers repartent de chez nous, survolent leur pays et transportent également de leurs nationaux et des biens leur appartenant, dès lors notre coopération les fait bénéficier d'une sécurité plus grande.

Nous ne voulons pas croire qu'on puisse désirer un tel état de choses, et nous devons, dans l'intérêt de notre pays et dans celui de notre trafic aérien futur, maintenir notre droit de contrôle, occasionnel ou périodique, envers les avions commerciaux étrangers utilisés sur les lignes aériennes internationales, régulières ou autres.

Il n'est même pas impossible que dans certaines circonstances (avions appartenant à un pays ne possédant pas un contrôle technique organisé) nous devrions procéder à un contrôle technique antérieur à l'ouverture de la ligne. Ceci n'est évidemment pas le cas pour la France.

* * * * *

En examinant le détail du contrôle technique, nous ajoutons :

ad 2 a. Mise à la disposition de notre contrôleur le personnel et le matériel nécessaire.

Le principe admis par le Département des Chemins de fer est celui-ci : les frais de déplacement des contrôleurs sont à la charge de la Confédération, mais si le contrôle nécessite du matériel ou de la main d'œuvre, c'est l'entreprise qui doit les fournir.

ad 2 b. Si le contrôleur demande un vol d'essai, les frais qui en découlent ou le risque couru par l'appareil sont à la charge de l'entreprise.

Ces principes ne peuvent guère se prêter à une discussion.

ad 2 c. Parcours libres. La France exige de la société Aéro-Transports un certain nombre de parcours libres pour son personnel de surveillance. Si la France, qui n'a pas encore de loi régissant la circulation aérienne, base son exigence sur le fait qu'elle subventionne cette société, notre prétention est basée sur l'art. 16 de l'A.C.F et est une condition de l'autorisation qui y est prévue. Il est évident que ces vols ne seront pas des vols d'agrément, mais des vols d'orientation. Il est nécessaire, lors de dénonciations, d'accidents, de changements d'organisation, de propositions pour effectuer des transports postaux, de demandes de concessions similaires, etc. que nous ayons à même de juger, à chaque saison, à l'aller comme au retour, sur toute la ligne, comment s'effectue l'exploitation de la ligne.

Nous ne voyons pas pourquoi un Office étranger aurait le droit de s'orienter sur une ligne concessionnée par son pays et le nôtre et que ce droit nous serait refusé. Notre droit de concession est-il amoindri par le fait que l'étranger subventionne la ligne aérienne ?

Cela n'est pas et nous maintenons ce principe.

ad 2 d. Révision semestrielle. Nous exigeons des entreprises placées sous notre contrôle, de soumettre leur matériel volant, deux fois par an (au commencement et à la fin de la belle saison), à une révision complète. Ces révisions qui permettent à l'entreprise de constater l'état de son matériel, doivent être confiées à des spécialistes compétents reconnus par nous et les résultats des révisions nous seront communiqués.

Des raisons énoncées plus haut nous pouvons déduire que les avions étrangers, circulant régulièrement au-dessus de notre pays, ne présentent pas un danger moins considérable que celui représenté par la circulation de nos avions.

Cependant, il est évident que cette révision n'est pas demandée simultanément en Suisse et à l'étranger. Partant, il nous est possible, si la demande nous est faite, de donner notre agrément à une personne compétente étrangère ou même à une autorité étrangère, pour ce contrôle semestrielle.

Nous sommes certains que ces principes, appliqués aux circonstances et eu égard aux intérêts justifiés des sociétés, ne comporteront aucun ennui, mais des avantages, même pour l'entreprise à laquelle ils s'appliquent.

C. La Pratique.

Il arrivera certainement que, lors de l'application de nos principes à une première ligne aérienne qui relierait notre pays avec un pays étranger, il se présentera des divergences de vues et de principes qui seront dus aux concessions des deux pays, basées sur des conditions différentes. Dans pareils cas, comme en général, dans d'autres différents internationaux, c'est par un échange de vues et des concessions mutuelles que les difficultés seront aplanies.

Aux fins de sauvegarder l'intégrité des principes et des compétences, respectivement des droits, les conditions seront, en général, laissées telles qu'elles sont. Mais, pour les besoins de la cause, on pourra leur ajouter telle clause exceptionnelle qui tiendra compte des intérêts en jeu, ou, par une déclaration à part, rassurer l'autre contractant sur la manière dont les conditions seront appliquées à la pratique.

Nous croyons que cette façon de procéder est celle qu'il faut appliquer, avec la France, au cas particulier de la ligne aérienne Paris-Genève. Nous proposons l'arrangement suivant qui permettra très vraisemblablement, de continuer l'exploitation de la ligne aérienne Paris-Genève, sans que la société Aéro-Transports perde le bénéfice de la subvention française :

ad 1. Personnel suisse.

a) Pilotes. Le principe : un pilote suisse pour un pilote français, avait été adopté à l'organisation prévue par la société Aéro-Transports.

En effet, cette entreprise possédait jusqu'à présent deux pilotes : Mr. Durafour, pilote suisse ; Mr. Minier, pilote français. Malgré qu'un des pilotes fut suisse (Durafour) la société Aéro-Transports, ainsi que nous en assurait Mr. Durafour lui-même, recevait la subvention française.

Il est donc étrange que la note française prétend que la proposition : un pilote suisse pour un pilote français, soit incompatible avec le Règlement français d'application des primes.

Cependant l'Aéro-Transports pense donner une plus grande extension à son activité ; elle prévoit même la formation d'une nouvelle entreprise ; donc elle pourra faire appel à d'autres aviateurs français.

En prévision de cela nous sommes disposés à donner satisfaction à l'entreprise Aéro-Transports en ajoutant à nos conditions une clause disant qu'une dérogation à l'art. 4 peut être accordée à l'entreprise française qui est au bénéfice d'une subvention de son pays, subvention subordonnée à la condition que cette compagnie n'occupe que des pilotes nationaux.

ad 1.b. Personnel d'exploitation.

Nous devons espérer que la France reconnaîtra notre nécessité de sauvegarder nos intérêts nationaux et admettra elle aussi, une exception à ses principes pour ce qui concerne le personnel d'exploitation, à Genève, de la ligne Paris-Genève.

ad 2. Contrôle technique.

Tout en maintenant notre droit à une surveillance technique, nous déclarons :

- ad. a) que ces obligations se présenteront très rarement et seront très peu coûteuses : il ne s'agit que de cas exceptionnels ;
- ad. b) les vols de contrôle, de courte durée, ¼ d'heure environ, n'auront lieu qu'en cas de doute ou après des réparations nécessitées par un accident ;
- ad c) Nous n'userons de notre droit aux libres parcours pour notre orientation que pour autant qu'une place soit libre à bord de l'avion effectuant le trajet ; de cette façon il ne résultera pour l'entreprise ni frais, ni pertes ;
- ad d) une attestation émanant du Service de la Navigation aérienne française, nous certifiant que les révisions semestrielles ont été effectuées, nous suffira.

* * * * *

Nous récapitulons rapidement, nous vous prions de bien vouloir déclarer au Gouvernement français notre droit, basé sur le chapitre E de l'A.C.F. et sur l'art. 8 de la Convention franco-suisse, de fixer ces conditions et de maintenir les principes qu'ils contiennent. Ces principes sont destinés à protéger les intérêts nationaux suisses vis-à-vis des entreprises étrangères. Cependant en cas de réciprocité il sera possible de les adapter à chaque cas qui pourra se présenter.

Vous voudrez bien exposer au Gouvernement français de quelle façon nous pensons adopter nos principes au cas spécial de l'entreprise Aéro-Transports et l'inviter à consentir au petit sacrifice que nous lui demandons, c'est-à-dire d'admettre qu'une partie du personnel technique employé à l'exploitation en Suisse des stations fixes des lignes aériennes franco-suisse soit de nationalité suisse.

Nous saisissons cette occasion pour vous réitérer les assurances de notre haute considération.

Office aérien fédéral (J)

Genève, le 7 Septembre 1920

Office Aérien Fédéral, Berne

Monsieur,

Je reçois votre lettre du 6 crt. et suis heureux de son contenu. Nous avons entrepris Monsieur Minier et moi, des pourparlers pour continuer notre service sur des bases plus grandes. Aussi de suite ces pourparlers terminés, nous nous mettrons en ordres :

1. - Pour l'inscription au Registre du Commerce.

2. - Pour la garantie de Frs. 15.000 sur une des bases que vous nous indiquez, soit police d'assurance ou dépôt en banque.

Nous pensons avoir terminé rapidement ces formalités et être prêts à pouvoir reprendre notre service le 1^{er} Octobre 1920.

Veillez croire à mes sentiments distingués.

(F. Durafour)

Berne, le 7 septembre 1920.

Monsieur F. Durafour, Collex-Bossy, Genève.

Monsieur, Nous vous accusons réception de vos lignes du 31 août passé par lesquelles vous nous annoncez votre arrivée à St. Georges à bord du Caudron G.3 F-A.B.D.Q.

Veillez agréer, Monsieur, l'assurance de notre considération distinguée.

Office aérien fédéral (p.o. Gsell)

Berne, le 8 septembre 1920.

Au Département Militaire fédéral, Berne.

Monsieur le Conseiller fédéral,

Nous avons l'honneur de vous remettre ci-incluse notre réponse à une note du Gouvernement français relative à l'interruption du service aérien Paris-Genève et à nos conditions de concession.

Comme notre réponse touche à différentes reprises et de très près à des considérations d'ordre militaire et de défense nationale, nous pensons qu'elle est susceptible de vous intéresser. .

Veillez agréer, Monsieur le Conseiller fédéral, les assurances de notre haute considération.

1 annexe.

Office aérien fédéral (p.o. Gsell)

Berne, le 8 septembre 1920.

- Monsieur le professeur E. Pittard, Croix d'Or 29, Genève.

Monsieur,

- Monsieur le professeur Henri Duaimé, Cour St. Pierre, Genève.

Nous avons l'honneur de vous remettre ci-incluse notre réponse à une note du Gouvernement français concernant l'interruption de la ligne aérienne Paris-Genève et les conditions de notre concession à l'entreprise Aéro-Transports.

Vous voudrez bien considérer cette communication comme étant purement personnelle et ne devant servir qu'à votre orientation personnelle.

Veillez agréer, Monsieur, l'assurance de notre considération distinguée.

Office aérien fédéral (p.o. Gsell)

1 annexe.

Berne, le 9 septembre 1920.

Monsieur F. Durafour, aviateur, Collex-Bossy. (Genève)

Monsieur, Nous vous accusons réception de votre lettre du 7 écoulé et notons avec plaisir votre intention de reprendre votre service sur des bases qui nous permettront de vous en donner l'autorisation.

Veillez croire, Monsieur, à l'expression de notre parfaite considération.

Office aérien fédéral (p.o. Gsell)

Berne, le 13 septembre 1920.

Au Bureau du Contentieux de la Division des Affaires Etrangères du DPF, Berne.

Pour faire suite à notre lettre du 6 septembre passé provoquée par la note française concernant l'interruption du service aérien Paris-Genève, nous vous communiquons ci-incluse la copie d'une lettre adressée au Département des Travaux Publics du canton de Genève par le Service de la Navigation Aérienne français.

Veillez agréer l'assurance de notre considération distinguée.

Office aérien fédéral (p.o. Gsell)

1 annexe.

Berne, le 14 septembre 1920.

Monsieur Charbonnier, ingénieur cantonal, Genève.

Monsieur,

Nous vous accusons réception de votre lettre du 6 septembre et vous remercions pour les deux copies que vous nous avez transmises :

1. de la lettre du Directeur du service de la navigation aérienne français à Monsieur le Président du Conseil d'Etat de Genève.

2. de la réponse du Département des Travaux Publics de Genève.

A cette occasion, nous avons le plaisir de vous transmettre copie d'une lettre que nous avons reçue de Mr. Durafour en date du 7 septembre, nous indiquant son intention de reprendre son service «Paris-Genève» le 1^{er} octobre ; cette fois-ci, après avoir rempli les formalités indispensables.

Nous sommes heureux de cette décision de Mr. Durafour et de la possibilité qui nous sera enfin donné, d'accorder notre autorisation.

Veillez agréer, Monsieur, l'assurance de notre considération très distinguée.

Office aérien fédéral (p.o. Gsell)

Annexe : 1.

Genève, le 15 Septembre 1920
Service Paris-Genève

A l'Office aérien fédéral à Berne

Monsieur le Directeur,

Je reçois à l'instant votre lettre du 14 ct. n° 1800 IV B concernant la reprise prochaine du service aérien «Paris-Genève» par l'Entreprise Durafour.- et vous remercie des dispositions conciliantes que vous voulez bien montrer dans l'octroi de l'autorisation à accorder à l'intéressé.-

Je m'empresse de vous retourner avec la présente l'original d'une lettre adressée par votre office au Consortium SEIDLER et qui s'est glissée par erreur sans doute dans le pli que vous m'avez envoyé.-

Veillez agréer, Monsieur le Directeur, l'assurance de ma considération distinguée. **L'Ingénieur Cantonal (Charbonnier)**

Annexe : 1 lettre en retour

Berne, le 15 septembre 1920.
Service aérien Paris–Genève.

Au Bureau du Contentieux de la Division des Affaires Etrangères du DPF, Berne

Pour faire suite à notre correspondance relative à l'interruption du service aérien Paris–Genève nous avons l'honneur de vous communiquer ci-incluse la copie d'une lettre de Mr. Durafour de l'Aéro-Transports.

Nous avons communiqué à Mr. Durafour les résultats de notre entretien avec Mr. le Conseiller d'Etat Perrenoud, de Genève, (voir notre annexe 2 de notre lettre du 6 septembre, 1800 IV/B.).

Nous sommes donc autorisés à penser que Mr. Durafour accepte nos conclusions.

Veuillez agréer l'assurance de notre considération distinguée.

Office aérien fédéral (p.o. Gsell)

Annexe : 1 copie.

Berne, le 27 septembre 1920.

A l'Office aérien du Département Fédéral des Chemins de fer, Berne.

Monsieur le Directeur,

Nous avons eu l'honneur de recevoir l'intéressant rapport que vous avez bien voulu nous adresser au sujet de la réclamation formulée par l'Ambassade de France contre les conditions auxquelles votre service a cru devoir subordonner l'exploitation du service aérien Paris–Genève par la Société Aéro-Transports.

Nous nous rallions pleinement à la manière de voir qui vous a dicté votre attitude à l'égard de cette société et nous n'avons pas manqué de faire connaître notre opinion à ce sujet à l'Ambassade de France.

Agréez, Monsieur le Directeur, l'assurance de notre considération la plus distinguée.

DPF, Le Chef de la Division des Affaires étrangères (Paul Bischof ?)

Genève, le 30 Septembre 1920

Office Fédéral Aérien, Berne

Faisant suite à mes précédentes lettres, je ne suis pas en mesure de reprendre comme je l'espérais, le service aérien Paris–Genève, le 1^{er} Octobre 1920. Je vous ferai part de suite si je prends une décision. J'ai pris note des observations au sujet de la police d'assurance de la Cie. le «Soleil».-

(F. Durafour)

Paris, 19 Novembre 1920.

Monsieur le Colonel Jsler, Directeur de l'office fédéral aérien, Berne.

Monsieur le Colonel,

J'ai eu l'honneur de vous écrire le 8 courant et n'ayant pas eu de réponse, je dois écrire que ma lettre ne vous est pas parvenue ; j'écris donc à nouveau vous adresser la question que je vous posais il y a 10 jours.

J'ai racheté à Mr. Minier, qui en était détenteur, la concession de la ligne aérienne Paris–Genève, et en cette qualité je vous prie de bien vouloir me dire, si pour me conformer à un article de la réglementation suisse, je puis pour mes assurances, m'adresser à la Cie. Winterthur, qui est Suisse, et qui a son siège dans son pays d'origine.

Je suppose que cette assurance à une compagnie suisse agréée par l'office fédéral aérien, me dispenserait de consigner en Suisse une somme de 15000 frs ; consignation rendue d'autant plus onéreuse, que l'argent français subit une dépréciation considérable en ce moment.

Comptant sur votre grande obligeance, pour avoir une réponse aussi prompte qu'il vous est possible de le faire, je vous prie d'agréer Monsieur le Colonel, l'assurance de ma considération la plus distinguée.

L. Buisson, Directeur de la Vie aérienne illustrée.

Berne, le 23 novembre 1920.
Paris–Genève.

Par Express

Monsieur L. Buisson, Directeur de la Vie Aérienne Illustrée, Paris.

Monsieur,

Nous regrettons infiniment de devoir vous dire, en réponse à votre lettre du 19 novembre, que votre lettre du 8 novembre ne nous est pas parvenue.

La Compagnie d'assurances Winterthur est une compagnie agréée de notre office et il vous est tout à fait loisible de vous dispenser d'un dépôt de garantie de fr. 15,000 en contractant une assurance-responsabilité envers les tiers auprès de cette société d'assurances.

Le contrat d'assurance doit couvrir votre responsabilité envers les tiers, qu'il s'agisse de dommages matériels ou de dommages corporels, par une somme d'au moins 15,000 frs.

Veuillez agréer, Monsieur, l'assurance de nos sentiments distingués.

Office aérien fédéral (J)

Genève, le 24 (25) Novembre 1920

Monsieur le major Jsler, Directeur de l'Office aérien fédéral, Berne

Monsieur le major,

Par la présente, je vous adresse quelques renseignements sur un léger accident survenu près de Cointrin jeudi vers 17h.30, à l'aviateur français Delmas Fernand, de l'entreprise Aéro-Transport, arrivant de Paris, à bord de l'avion Sopwith N°. C. (F-ATAC).

Le pilote se trouvant à 3000 mètres d'altitude sur Genève, descendit en vol plané, en cherchant le terrain de Cointrin ; gêné par la nuit tombante et le brouillard, et le moteur ne reprenant pas, il a dû atterrir dans un champ situé vis-à-vis de la ferme de l'Avanchets, à 200 mètres environ au sud de l'aérodrome. L'aviateur se posa sur un pré et en roulant, arriva dans un champ labouré. L'appareil se mit en pylone. L'aviateur n'a pas la petite égratignure, l'hélice est brisée et le capot légèrement déformé. Aidé de quelques paysans, l'aviateur redressa l'appareil. Je suis arrivé peu après sur les lieux où j'ai recueilli les renseignements qui précèdent et dont je m'empresse de vous donner connaissance en ma qualité d'intendant de l'aérodrome cantonal genevois.

D'autre part, Delmas m'a encore déclaré que (son) réservoir à essence doit avoir une fuite car il aurait dû atterrir à Lons-le-Saulnier, département du Jura, n'ayant plus d'essence. Il attribue l'arrêt de son moteur à Genève, soit au manque d'essence par suite de la fuite soit peut-être au fait que revenant de 3000 mètres, le moteur s'étant refroidi, la carburation ne s'est pas faite normalement. Quant au propriétaire du champ, M. Scott, il m'a déclaré ne pas demander de dommages intérêts, les dégâts étant insignifiants. Nous procéderons demain vendredi à un examen complet de l'appareil ainsi qu'à son transfert au champ d'aviation et si quelques renseignements nouveaux étaient portés à ma connaissance, je vous les aviserais au plus vite.

Le pilote n'avait pas de passager avec lui.

Veuillez croire, Monsieur le Directeur, à mes sentiments très distingués.

P. L. Latour, Intendant de l'aérodrome cantonal genevois.

La ligne Paris–Genève va reprendre, le 25 novembre, avec une vigueur nouvelle.

M. Minier, le pilote bien connu, qui assurait jusqu'ici, avec Durafour, la liaison entre Paris et Genève et qui, en dernier lieu, était resté seul à la tête de l'affaire, la voit soutenu maintenant par une importante société financière. La direction générale de la ligne sera assurée par notre directeur M. L. Buisson.

Deux pilotes sont actuellement affectés à la ligne, MM Minier et Delmas.

Delmas partira le 25 novembre à dix heures du matin du Bourget pour Genève et il emportera, à bord de son triplace *Sopwith* une importante cargaison de numéros du *Chicago Tribune*.

Ajoutons, pour finir, que la ligne Paris–Genève est en mesure, dès maintenant, d'assurer le transport des passagers, des journaux et des lettres et que la Société des Nations a fait appel à son concours pour la liaison Paris–Genève.

Bern, den 30. November 1920.

Monsieur P. L. Latour, Intendant de l'Aérodrome cantonal de Cointrin, Genève.

Monsieur,

Nous avons bien reçu votre lettre du 24 (25) novembre dernier, laquelle nous donne des détails sur l'accident du pilote Delmas de l'entreprise Aéro-Transports. Nous vous remercions vivement pour la promptitude que vous avez mis à nous renseigner.

Veillez agréer, Monsieur, l'assurance de notre considération distinguée.

Office aérien fédéral (J)

Paris, Samedi 4 Décembre 1920

La Vie Aérienne illustrée – No.18, pages 273 et 279

(Photo, page 273)

LE PREMIER VOYAGE DE LA NOUVELLE LIGNE « PARIS–GENÈVE ».

Avant le départ, Delmas s'entretient avec deux reporters du Chicago-Tribune. L'aviateur Delmas a réussi le premier voyage de la nouvelle ligne Paris–Genève. Parti de Paris à 10 heures 30, il atterrissait à Genève à 16 heures 30, après escale à Lons-le-Saunier où il faisait son plein d'essence. Il emportait à son bord plusieurs centaines de numéros de notre confrère The Chicago Tribune à destination de Genève.

(page 279)

Le premier Départ de la Ligne Paris–Genève

(DEUX VUES DU SOPWITH AVANT SON DÉPART)

Le jeudi 25 novembre a eu lieu au Bourget à 10 h. 30 le premier départ de la nouvelle ligne «Paris–Genève.»

Dès 9 h. 30 au Bourget arrivaient deux représentants du *Chicago-Tribune*, qui avaient confié deux cent numéros de leur journal à la voie des airs, puis bientôt après, notre Directeur M. Buisson et Minier, le pilote bien connu. Sous un hangar, Delmas, l'aviateur qui va faire le voyage Paris–Genève, est en train de passer sa combinaison. On vient de sortir son appareil, un triplace muni d'un moteur Clerget et qui a déjà effectué «Paris–Genève–Paris» en ayant à son bord Minier comme pilote, notre Directeur comme passager. Les mécaniciens du Bourget s'empressent, on procède aux vérifications de la dernière heure. Delmas prend place sur son siège de pilote, le moteur est mis en route et l'appareil s'en va en roulant jusqu'à la ligne de départ. Là Delmas coupe l'allumage, descend d'avion et va se soumettre aux obligations de la douane. Il prend en même temps quelques renseignements météorologiques, il fera son voyage avec prudence, car les bulletins annoncent : le temps bouché sur le Jura.

Après les formalités indispensables au bureau du S. N. Aé. précédant le départ. Delmas prend place dans son appareil et s'envole ; il est exactement 10 h. 30.

A la fin de la journée, une dépêche apprenait au Directeur de la ligne M. Buisson que Delmas avait atterri dans le brouillard et dans la nuit, à Genève, après avoir été gêné tout le long de son voyage par une forte brume, en cours de route, il a dut atterrir à Lons-le-Saunier pour se repérer et il en profita pour refaire son plein d'essence.

Voici donc heureusement terminé le premier voyage de la ligne Paris–Genève.

Delmas qui l'a mené à bien est un de nos plus anciens pilotes, il commença à voler en 1909.

Delmas qui compte un nombre d'heures de vol considérable, est en même temps un remarquable pilote et un modeste qui jouit de la sympathie générale. RAYMOND SALADIN.

(deux photos) : LES PAQUETS DE THE CHICAGO TRIBUNE SONT EMBARQUÉS. (en médaillon : Un douanier visite l'appareil.)

Berne, le 4 décembre 1920.

Monsieur P. L. Latour, Administrateur à Genève de l'entreprise Aéro-Transports, Genève.

Paris–Genève

Monsieur,

Un entrefilet publié par «La Suisse» du 1^{er} décembre pourrait nous faire croire que le service régulier de la ligne Paris–Genève serait repris. Ceci aurait lieu de nous étonner, puisque les conditions sous lesquelles l'exploitation régulière peut être reprise ne sont pas encore remplies par les nouveaux propriétaires de la ligne.

S'il s'agit simplement de vols d'essai ou de vols occasionnels nous n'avons rien à objecter à une réouverture immédiate de la ligne, mais, dans ce cas, nous vous prions de bien vouloir nous tenir au courant des vols qui seraient exécutés.

Veillez agréer, Monsieur, l'assurance de notre considération distinguée.

Office aérien fédéral (J)

«La Suisse, 1^{er} décembre 1920.

Aviation

Paris–Genève

L'aviateur Delmas, arrivé de Paris jeudi dernier (25 novembre), n'avait pu reprendre son vol par suite du brouillard, mais mardi (30 novembre), à 13 heures et demie, profitant d'une éclaircie, il est parti de l'aérodrome de Cointrin pour Paris. Le service se poursuivra aussi régulièrement que le temps le permettra.»

Genève. Le 5 décembre 1920

Monsieur le major Isler, Directeur de l'Office Aérien Fédéral, Berne

Monsieur le Directeur,

Ne sachant pas exactement quelles sont les intentions de Monsieur BUISSON, je ne puis encore répondre à votre lettre. Deux avions sont en effet arrivés de Paris puis repartis pour cette ville.

Je ne sais encore si une décision a été prise quant à la reprise d'une façon régulière de la ligne mais transmets votre lettre à Paris et vous répondrai dès que des renseignements positifs me seront parvenues.

Veillez agréer, Monsieur le Directeur, l'expression de ma considération distinguée.

P. L. Latour

Berne, le 6 décembre 1920.

A la Direction générale des Postes, Berne.

Nous vous remettons en annexe, une coupure de la «Tribune de Genève» d'après laquelle il semblerait que des journaux seraient prochainement transportés par la voie des airs de Paris à Genève.

Pour ce qui nous concerne, nous avons demandé des renseignements à l'administrateur de la société «Aéro-Transport» : Mr. Latour, case fusterie 11210 Genève, sur la reprise de l'exploitation sur cette ligne, en portant en sa connaissance que nous autoriserons sans autre que des voyages «occasionnels» ou d'essais aient lieu.

Par contre, l'autorisation du transport de journaux serait de votre ressort.

Veuillez croire à l'expression de notre parfaite considération.

Office aérien fédéral (p.o. Gsell)

1 annexe.

Berne, le 31 janvier 1921 Chargé.

Monsieur François Durafour, «Tourisme Aérien», Collex-Bossy, Genève.

Monsieur,

N'ayant plus aucune nouvelle de votre société «Tourisme Aérien» que vous aviez fondé en été 1920, nous vous prions de nous renseigner sur vos intentions quant à la continuation de l'exploitation de cette entreprise.

Pour le cas où vous songeriez remettre votre entreprise en activité nous vous remettons ci-incluse (annexe 1) une récapitulation des conditions spéciales auxquelles nous subordonnons l'octroi de l'autorisation prévue à l'art.16 de l'arrêté du Conseil fédéral du 27 janvier 1920.

Veuillez nous renseigner exactement et à bref délai sur les dispositions que vous prendrez et agréerez, Monsieur, l'assurance de notre considération distinguée.

Office aérien fédéral (J)

Annexe : 1 liste des conditions spéciales.

Genève 14 Février 1921

Office Fédéral Aérien, Berne

Je vous accuse réception de votre lettre du 31 Janvier 1921 et prend bonne note de son contenu de suite que je prendrai une décision pour reprendre mon exploitation Tourisme Aérien je vous en ferai part.

J'ai conduit à la Blécherette le Caudron qui était autrefois à Genève. Cet avion n'est pas destiné à faire du trafic interne en Suisse.

Veuillez agréer l'expression de mes sentiments distingués.

(F. Durafour)

Berne, le 17 février 1921.

Monsieur François Durafour, Pilote-aviateur, Collex-Bossy, Genève.

Monsieur,

Nous vous accusons réception de votre lettre du 14 février passé, et prenons bonne note que vous ne manquerez pas de nous prévenir dès que vous penserez reprendre l'exploitation de votre entreprise «Tourisme Aérien».

Nous avons également pris note du fait que l'appareil Caudron, que vous avez conduit à la Blécherette, ne serait pas employé au trafic commercial en Suisse.

Veuillez agréer, Monsieur, l'assurance de notre considération distinguée.

Office aérien fédéral (J)

Eidg. Luftamt, 5. Juni 1921

C.H. 53

Bericht über die technische Erst-Kontrolle

Datum : 6.5.21 Letzte Kontrolle : - (bisher F-ATAB, immatr. 3.6.20, No. 130)
Flugzeugtype : Sopwith 1A² Verwendungszweck : Training, **Bremsplattformversuche**
Erbauer : *französ. Lizenz* Baujahr : 1915 a/a 1916
Anzahl Sitze : Zwei Jetziger Besitzer : J. G. Batt (Wohnort Adresse) Neufeldstrasse 36, Bern
Standort des Luftfahrzeuges : z. Zt. Dübendorf, Schuppen 8
B. Kontrolle des Motors : Typ : Clerget 130 PS JBa Fabr. Nr. : 792
e) Bordbücher-Kontrolle : Anzahl der Flüge : 5x Genf-Paris od. umgek. ; Paris-Genf-Lausanne 2.4.21
Lausanne-Dübendorf 4.4.21. (seit Immatr. Frankreich 3.6.20 ; vorher unbekannt)

Eidg. Luftamt, 5. August 1921

C.H. 67

Bericht über die technische Erst-Kontrolle

Datum : 5.8.21 Letzte Kontrolle : - (bisher F-ATAD)
Flugzeugtype : Sopwith 1A² «1½ Strutter» Verwendungszweck : Passag.flüge
Erbauer : Westland Baujahr : 1916 / 17 ?
Anzahl Sitze : drei Jetziger Besitzer : Armand Gay (Wohnort Adresse) Begnins
Standort des Luftfahrzeuges : Genf - Cointrin
B. Kontrolle des Motors : Typ : Clerget Typ 9 B 10 Fabr. Nr. : 21169
e) Bordbücher-Kontrolle : Anzahl der Flüge : ?

Genève le 12 décembre 1921.

A.V.

Office Fédéral Aérien, Berne

Messieurs,

Veuillez, svp, nous indiquer les dates de sortie de Suisse des avions :

F.A.T.A.A. no. 1552
F.A.T.A.B. no. 1179
F.A.T.A.C. no. 2412
F.A.T.A.D. no. 2592

Ces renseignements ne pouvant nous être fournis par l'intendant de l'aérodrome, Mr. Latour, malgré plusieurs lettres de notre part.

Veuillez, svp, nous renseigner au plus tôt pour nous permettre la décharge des acquis à caution.

Dans l'attente de vous lire, nous vous présentons, Messieurs, nos salutations distinguées.

J. Véron Grauer & Cie. (J. Grauer)

Berne, le 15 décembre 1921.

Entreprise de transports internationaux, J. Véron, Grauer & Cie., Genève

Messieurs,

En réponse à votre demande du 12 décembre écoulé et comme confirmation à notre entretien téléphonique du 13, nous regrettons de ne pouvoir vous renseigner exactement au sujet des avions F-ATAA, B, C & D et de vous indiquer leur date de sortie de Suisse.

Cependant, sauf erreur de notre part, ces quatre avions étaient les Sopwith appartenant à la Cie Aéro-Transports qui chercha à exploiter la ligne aérienne Paris-Genève. Si cela devait être le cas, deux de ces Sopwiths sont devenus la propriété de deux citoyens suisses, l'un de Mr. J. G. Batt, Neufeldstrasse 36, Berne et l'autre de Mr. Gay, aviateur, Begnins. Ils n'ont donc pas quitté la Suisse et sont immatriculés sous C.H. 53 (pr. Batt) et C.H. 67 (pr. Gay). Pour ce qui concerne les deux autres Sopwiths, nous prions, par ce même courrier, Mr. Latour de vous donner les renseignements que vous désirez, pour autant que cela lui sera possible. Veuillez agréer, Messieurs, l'assurance de notre considération distinguée.

Office aérien fédéral (J)

Berne, le 16 décembre 1921.

Monsieur Ph. Latour, Intendant de l'Aérodrome de Cointrin, Case Fusterie 11.210, Genève

Monsieur,

La Maison Véron, Grauer et Cie nous demande les dates de sortie de Suisse des Avions F-ATAA, B, C & D qui furent en son temps les avions de la Cie Aéro-Transports.

Nous avons répondu à la maison Véron, Grauer qu'à notre connaissance deux de ces avions avaient passé en mains suisses, soit l'un à Mr. Batt de Berne et l'autre à Mr. Gay de Begnins et que nous vous prions de bien vouloir la renseigner au sujet des deux autres avions.

Ces renseignements ayant également un certain intérêt pour nous, nous vous prions de bien vouloir nous communiquer la copie de votre réponse à l'agence Véron, Grauer en nous indiquant, si possible, les Nos. des avions qui sont demeurés en Suisse et ceux des avions qui sont rentrés en France.

Veuillez agréer, Monsieur, l'assurance de notre considération distinguée.

Office aérien fédéral (J)

16 janvier 1922.

Article paru dans «La Revue» :

Prouesse d'aviateur. – On nous écrit : De l'avis de plusieurs pilotes de l'air, un atterrissage sur la Place du Marché, à Vevey, était chose quasi impossible. L'aviateur Armand Gay, de l'aérodrome de Cointrin-Genève a démontré le contraire samedi dernier. Avec une parfaite aisance et un sang-froid admirable, il est venu, accompagné de deux passagers, MM. Albert Meyer et Marc Bornet, se poser sur notre grande place, tout comme une mouette géante. Parti de Genève à 3 heures 15 minutes, l'avion était à Vevey à 4 heures. Une forte bise l'obligea, par moments, à s'élever à plus de 3000 mètres. Le pilote Armand Gay réalisa la prouesse que s'était promis d'accomplir son camarade feu Marius Reynold, enfant de Vevey, mort au service de l'aviation italienne, enseveli à Vevey le 14 janvier 1917. Une touchante pensée que de venir cinq ans après, jour pour jour, faire visite si tardivement au camarade disparu. Armand Gay et ses deux passagers se rendirent, en effet, au cimetière de Saint-Martin où ils déposèrent une palme sur la tombe de Marius Reynold. Manifestation tout intime à laquelle assistait, entre autres, M. Reynold, père. Et dimanche à 4 ¾ heures de l'après-midi, l'oiseau, un Farman CH-69, moteur Renault fixe, 8 cylindres, s'envolait à nouveau vers Genève en présence d'un grand concours de population. Le départ de la Place du Marché présentait quelques difficultés. Le distingué pilote décolla avec la même élégance et le même sang-froid avec lesquels il était venu. Aussi la foule lui fit elle une ovation chaleureuse. L'aviateur Armand Gay est originaire de Béguins s. Nyon. Il conquit son brevet de pilote il y a deux ans à l'école Aéro, à Lausanne. La prouesse qu'il vient d'accomplir à Vevey établit sa maîtrise incontestable. Il se propose de tenter prochainement un atterrissage à Caux s. Montreux. Il survolera également nos Alpes, à faible hauteur, pour la prise de films cinématographiques. Désormais le nom d'Armand Gay est inscrit, en bonne place, dans l'histoire de l'aviation veveysane. Il nous paraît qu'on eût dû souligner davantage cet événement."

Genève, 1^{er} juillet 1922

Monsieur le Major Isler, Directeur de l'Office Aérien Fédéral, Berne.

Monsieur le Directeur,

Le soussigné, Meyer Albert, mécanicien du groupe d'aviation militaire, vous présente ses compliments et vient vous informer qu'il se propose d'exploiter commercialement un avion marque «Sopwith» lui appartenant et qui se trouve en ce moment en garage à l'Aérodrome de Cointrin.

Cet appareil est l'ancien de l'aviateur Durafour qui passa au pilote Gay en juin 1921 et depuis, j'en ai pris possession.

A cet effet, je viens vous solliciter de bien vouloir me faire parvenir tous les renseignements utiles en vue de vous faire réceptionner cet avion, avec les indications sur le numéro d'ordre d'immatriculation, et les frais d'enregistrement en votre Office, le tout accompagné du questionnaire : «demande de concession pour l'exploitation d'une entreprise aérienne».

Veuillez aussi me mettre au courant des conditions que vous exigez en fait d'assurance, de même, il m'intéresserait de savoir si vous aviez ordonné, cas échéant, un complément de renforcement de diverses parties de l'appareil afin que je puisse vérifier si tout est en règle avant de vous faire procéder à la réception.

Dans l'agréable attente d'être honoré de vos prochaines nouvelles, avec mes remerciements anticipés, veuillez croire, Monsieur le Directeur, à l'assurance de ma haute considération.

A. Meyer, Hôtel du Jura, Genève.

Berne, le 8 juillet 1922.

Monsieur A. Meyer, Hôtel du Jura, Genève.

Monsieur,

Nous vous accusons réception de votre lettre du 1^{er} de ce mois, par laquelle vous nous priez de vous fournir toutes indications utiles en vue de l'immatriculation et de l'entreprise de vols commerciaux avec l'avion Sopwith, ainsi que tous renseignements concernant l'assurance-responsabilité.

Pour l'immatriculation de votre avion nous ajoutons à la présente 2 formulaires de « Demande d'immatriculation d'aéronefs et de Permis de navigation », dont vous voudrez bien nous en faire parvenir un exemplaire, muni de toutes les indications nécessaires l'autre vous servira de copie. Quant à l'état de l'appareil «Sopwith» nous vous donnons ci-dessous un extrait des remarques et observations lors du contrôle au mois d'août 1921.

CH-67 :

1. Les chevilles des tiges-poussoir de soupapes sont en partie simplement écornées au lieu d'être assurées avec des goupilles. Les commandes du moteur grincent ; ce qui indique la nécessité d'une révision, d'autant plus nécessaire que ce moteur n'a pas marché depuis longtemps.

2. Les ceintures de sûreté pour les deux passagers manquent ;
3. Le bord de la carrosserie devant le passager-avant doit être rembourré ;
4. La couche d'émaillite des cellules est en partie défectueuse et doit être réparée ; les interstices entre les ferrures métalliques et le bois à la base des montants doivent être obstrués avec du mastic afin d'empêcher l'eau de pluie d'y pénétrer ;
5. Le robinet inférieur du niveau d'essence est fortement rongé ;
6. Il manque les plaques-indicatrices des robinets de même que les schémas de haubannage et de la tuyauterie d'essence.

Pour le contrôle technique et le vol d'essai votre appareil devra être en parfait état.

Quant à l'exploitation commerciale avec votre avion, nous vous ajoutons également 2 exemplaires du formulaire «Demande d'autorisation d'exploiter industriellement la circulation aérienne, en Suisse». Vous trouverez contenues dans ce formulaire-questionnaire toutes les indications que nous exigeons d'une entreprise d'aviation afin de lui autoriser la circulation aérienne commerciale.

L'article 26 de l'arrêté du Conseil fédéral ci-inclus contient les prescriptions concernant l'assurance. Une entreprise d'aviation est tenue de contracter une assurance-responsabilité au montant d'au moins fr. 15,000.-. En outre, l'entreprise devra faire bénéficier son personnel de l'assurance obligatoire contre les accidents. Les renseignements détaillés vous seront fournis par la compagnie d'assurance à laquelle vous vous adresserez.

Dans l'attente de vos nouvelles, nous vous prions d'agréer, Monsieur, l'expression de notre considération distinguée.

Annexes :

Office aérien fédéral (J)

2 formulaires pr. immatriculation d'un avion. 2 formulaires pr. Demande de concession. 1 arrêté du C.F. du 27.I.1920.

Vevey, le 26. 7. 1922. Recommandé Monsieur Robert Gsell, Ingénieur à l'Office Aérien Fédéral, Berne

Très Honoré Monsieur,

Encore une fois, je tiens à vous exprimer ici le témoignage de ma profonde reconnaissance pour le si précieux service que vous m'avez accordé en ayant bien voulu faire le vol de contrôle avec mon «Sopwith» (date : 22.7.1922).

Afin d'élucider la question des propriétés de cet avion, je vous sou mets deux papiers timbrés que vous aurez l'obligeance de me renvoyer en recommandé. En même temps, j'aimerais recevoir encore un formulaire d'immatriculation avec l'arrêté du C. F. du 27. I. 1920.

Quant à l'assurance, je dois aussi vous demander si c'est bien la mutuelle vaudoise qui fait les conditions avantageuses dont vous aviez rappelé que l'aviateur Kunkler s'est assuré ! J'aimerais également vous prier de me mettre en rapport avec le pilote que vous me recommandez, soit : l'aviateur Studer.

En vous remerciant d'avance de votre extrême obligeance, dans l'attente de vos nouvelles, veuillez agréer, Très Honoré Ingénieur, l'assurance de ma haute considération.

Albert Meyer.

Annexes à retourner en recommandé : 2 papiers timbrés

(Genève, le 15 juin 1921)

Entre les soussignés :

Monsieur Armand Gay, pilote, domicilié à Begnin, canton de Vaud d'une part, et
Messieurs Albert Meyer, constructeur à Vevey, Henry Miège, agent de fabriques, rue Necker 17 à Genève,
d'autre part, il a été convenu et décidé ce qui suit :

Messieurs Albert Meyer et Henry Miège avancent à Monsieur Armand Gay la somme de cinq milles francs (frs. 5000,-) argent suisse, pour l'achat de deux avions, soit un «Sopwith» moteur «Clerget» 130 HP, et un «Farman» moteur «Renault» 80 HP.

Ces deux avions resteront la propriété exclusive de Messieurs Albert Meyer et Henry Miège jusqu'à remboursement intégral de la somme avancée.

Les paiements se feront de la manière suivante :

Monsieur Armand Gay s'engage à verser à partir du 30 juin 1922 la somme de cinq cents francs (frs. 500) par mois comme amortissement. Les intérêts sont portés en compte depuis le 15 juin 1921 au taux de 8 %.

Fait en triple exemplaire à Genève, le 15 juin 1921.

sig. Armand Gay. sig. A. Meyer. sig. H. Miège.

Quittance.

Reçu de Monsieur Albert Meyer, constructeur à Vevey, la somme de quatre mille francs (frs. 4000.-) an argent suisse, pour l'achat d'un avion «Sopwith» moteur «Clerget» 130 HP sis dans un des hangars de l'aérodrome de Cointrin à Genève.

Fait à Genève, le 15 juin 1921.

sig. Armand Gay.

Cointrin, le 1^{er} Août 1922

Office Aérien, Bern.

Monsieur,

Alors qu'absent un téléphone de l'office aérien m'a indiqué commission qui m'a été faite, de ne plus laisser entrer sur le champ de Cointrin Mrs. Gay et Meyer.

Je vous serai bien obligé de me confirmer la chose par écrit.

Dans cette attente veuillez agréer, Monsieur, mes salutations distinguées.

Aérodrome cantonal de Genève (M. Weber)

Berne, le 7 août 1922 Recommandé.

Monsieur A. Meyer, Vevey. 16, rue Louis Meyer.

Monsieur,

Nous vous accusons réception de votre lettre du 26 juillet et vous retournons ci-incluses, sous pli recommandé, les pièces justifiant que vous avez avancé de l'argent à Mr. Gay pour l'achat du «Sopwith».

Vous nous demandez un arrêté du Conseil fédéral du 27 janvier 1920 aussi qu'un formulaire de demande d'immatriculation, nous ajoutons ces imprimés à la présente. Quant à l'assurance de Mr. Kunkler c'est bien l'assurance mutuelle vaudoise qui lui a délivré une assurance-responsabilité. Vous aurez obtenu entretemps l'adresse du pilote Studer.

Nous profitons de l'occasion pour vous rappeler qu'avant de pouvoir exploiter commercialement votre avion «Sopwith» il vous faudra nous présenter d'abord votre demande de concession, l'immatriculation devra être en ordre et d'ici là tous vols avec l'avion «Sopwith» CH-67 seront interdits. A titre d'information nous vous communiquons que le pilote A. Gay n'est plus autorisé à faire de l'aviation jusqu'à la fin de cette année.

Veuillez agréer, Monsieur, l'expression de notre parfaite considération.

Office aérien fédéral (sig. J)

Berne, le 9 Août 1922 (manuscrit)

Monsieur Marcel Weber, Chef Aérodrome de Cointrin, Genève

Monsieur,

Donnant suite à votre lettre du 1^{er} Août, nous vous informons que la communication qui vous a été faite demandant d'interdire l'accès de Cointrin à MM. Gay et Meyer est erronée.

Gay n'a pas l'autorisation de voler jusqu'à la fin de cette année et Meyer n'aura le droit d'utiliser son «Sopwith» que jusqu'il aura reçu la concession et que la machine aura été immatriculée, vu que nous n'avons pas encore pu établir exactement qui en est le propriétaire. Nous vous avons d'ailleurs transmis, pour votre information, une copie des lettres adressées à ce sujet aux deux intéressés.

Ces deux Messieurs possédant chacun une machine dans vos hangars, il est de votre ressort de régler vos rapports avec eux. Veuillez agréer, Monsieur, l'expression de notre parfaite considération.

Office aérien fédéral (J ?)

Vevey, le 15. 8. 1922

Office Aérien Fédéral, Berne

Monsieur le Directeur,

Comme suite à votre estimée lettre du 26 juillet pour laquelle je vous remercie, il résulte de mes démarches, et comme vous pourrez le constater par la carte ci-jointe, que le pilote Max Studer que vous aviez eu l'amabilité de me recommander, n'est plus disponible.

Par contre, je viens de recevoir une offre du pilote Gafner de Berne, qui m'est inconnu et je vous serais très reconnaissant si vous pourriez me renseigner à son sujet.

Je tiens à m'intéresser à un aviateur sérieux, expérimenté et de toute moralité.

Dans l'attente d'être honoré de vos prochaines nouvelles, avec mes remerciements anticipés, je vous présente, Monsieur le Directeur, mes salutations très distinguées.

A. Meyer

Vevey, le 16 Août 1922

Office Aérien Fédéral, Berne

Monsieur le Directeur,

Par votre lettre recommandée du 7 crt, je vous accuse bonne réception des 4 pièces jointes en annexes avec tous mes remerciements.

En suivant vos bons conseils je verrais pour contracter l'assurance responsabilité auprès de la mutuelle vaudoise que je viens de pressentir à cet effet et aussitôt que la police sera établie, je vous l'adresserai accompagnée du formulaire «Demande de Concession».

Je prends note de vos ordres et ne m'écarterai pas de votre interdiction de faire voler le C.H. 67 jusqu'au moment que je serai en règle avec votre Office et que vous pourrez m'accorder d'exploiter commercialement l'avion «Sopwith».

Venant à l'information que vous avez bien voulu me communiquer au sujet du pilote A. Gay, la sanction que vous avez dû prendre à son égard est arrivée à son terme et j'aimerais voir par-là que cette leçon serve d'exemple à ceux qui tenterait de discréditer publiquement l'Office Aérien et notre aviation nationale.

A la présente je joins une demande d'immatriculation pour le «Sopwith» et vous recevrez le 17 crt. la taxe de frs. 100.- que je verserai le jour-là à la caisse Fédérale par chèque postale III/520.

Dans l'attente de vos nouvelles, veuillez agréer, Monsieur le Directeur, mes salutations très distinguées.

A. Meyer

Annexe : 1 formulaire «Demande d'immatriculation».

Berne, le 18 août 1922.

Monsieur Albert Meyer, Vevey, , Rue Louis Meyer 16.

Monsieur,

Donnant suite à votre demande de renseignements au sujet du pilote Gafner der Berne, qui vous a fait une offre de service, nous vous informons qu'il ne possède pas le brevet de pilote suisse et, qu'il ne pourrait être question de le mettre au bénéfice d'un permis de conduire commercial, avant qu'il ait obtenu le brevet national.

Mr. Gafner doit avoir fait une école de pilote en Allemagne et posséderait un certificat constatant qu'il a accompli certaines épreuves mais, comme celles-ci ne correspondent pas avec celles prescrites par l'Aéro Club suisse, ce dernier ne peut délivrer un Brevet sur la simple présentation de ce certificat.

D'autre part, en ce qui concerne la moralité de ce Monsieur, nous ne sommes pas à même de vous donner des renseignements très détaillés. Toutefois, nous croyons qu'il vous suffirait d'avoir en mains un extrait de son casier judiciaire, pour vous rendre compte qu'il ne possède pas les qualités d'une personne sérieuse, telle que vous désiriez engager.

Veuillez agréer, Monsieur, l'expression de notre parfaite considération.

Office aérien fédéral (p. o. Gsell)

2 annexes en retour.

Berne, le 19 août 1922

Monsieur Albert Meyer, Vevey, Rue Louis Meyer 16

Monsieur,

Nous sommes en possession de votre lettre du 16 dernier, ainsi que du formulaire de demande d'immatriculation du «Sopwith», qu'elle contenait.

Nous devons vous informer que nous ne pouvons procéder à l'immatriculation de cet appareil sous votre nom, avant que vous nous avez fait la preuve que vous êtes le propriétaire incontesté de cette machine.

Si d'un côté vous possédez des pièces, que vous nous avez soumises d'ailleurs, prouvant que vous avez avancé à Mr. Gay l'argent nécessaire à l'achat de cet appareil, Gay possède lui, la quittance d'achat qui le rend propriétaire.

Il ne nous appartient pas de définir les droits de chacun de vous ou de l'un des deux sur cette machine ; c'est à vous de nous prouver, comme vous l'estimez, que vous en êtes le seul propriétaire. Vous pouvez le faire en nous fournissant une déclaration appropriée de Gay ou une attestation de la Direction de l'aérodrome de Cointrin où le Sopwith se trouve actuellement au hangar. Au cas où vous ne pourriez obtenir ces pièces, il vous reste, vu que la possibilité de faire valoir vos droits par voie de procès que vous pouvez intenter à Gay.

A vous lire, nous vous prions, Monsieur, d'agréer l'expression de notre considération distinguée. Office aérien fédéral (Gsell)

Eidg. Luftamt, 26. März 1923

C.H. 69

Bericht über die technische Nach-Kontrolle

Datum : 26.3.23

Flugzeugtype : *Farman F 40*

Erbauer : *Farman frères, Paris*

Anzahl Sitze : *drei* Jetziger Besitzer :

Standort des Luftfahrzeuges : *Cointrin*

B. Kontrolle des Motors :

Zustand : *total verrostet*

Letzte Kontrolle :

19.4.21 / 22.7.22 (vorher CH-27)

Verwendungszweck :

Passagagierflüge

Baujahr :

?

angeblich Meyer

(Wohnort Adresse) *Vevey*

Fabr. Nr. : *55306*

31.03.1924

FOSC N°76

page 533

Exploitation de lignes aériennes, transports de passagers, etc.

27 mars. La raison **François Durafour, Tourisme Aérien**, exploitation de lignes aériennes, transports de passagers et de marchandises et école de pilotage, à Collex-Bossy (FOSC du 16 août 1920, page 1572), est radiée ensuite de renonciation du titulaire.

(F I N – S C H L U S S)

Bemerkung:

Der Beitrag „**Kurzlebige Linie Paris–Genf – Aéro-Transport Minier Durafour**“ in der Serie „**100 Jahre Luftverkehr**“ ist in SkyNews.ch – Das aktuelle Magazin der Schweizer Luftfahrt, Nr. 11, November 2020, erschienen (Seiten 23-25).

2021.01.02. – DR
