

Swissair et l'aviation commerciale suisse

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

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue suisse : la revue des Suisses de l'étranger**

Band (Jahr): **8 (1981)**

Heft 4

PDF erstellt am: **14.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-907995>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Swissair et l'aviation commerciale suisse

Premiers vols de ligne

L'histoire de l'aviation commerciale suisse a débuté en janvier 1919 lorsque le major Arnold Isler, commandant alors les troupes d'aviation de la Confédération, créa une ligne aéropostale entre Zurich-Dübendorf et Berne-Oberlindach. Les avions utilisés étaient des appareils militaires Häfeli DH-3 de construction suisse. Seul le courrier échangé entre la direction de la place d'aviation de Dübendorf et l'état-major général de l'armée à Berne fut tout d'abord admis au transport.

Les expériences faites en Allemagne, avec la liaison Berlin-Weimar et, en France, avec celle de Paris-Londres, encouragèrent le major Isler. Au début février, il prolongea la ligne Zurich-Berne jusqu'à Lausanne et, à fin avril, jusqu'à Genève, la mettant alors au service du public. Durant les premières semaines, seuls les lettres et paquets étaient transportés. Mais, dès le mois de juin, des passagers furent également autorisés à utiliser ce nouveau moyen de transport. Le monomoteur DH-3, dont la vitesse, par temps calme, était d'environ 120 km à l'heure, ne pouvait emporter qu'un passager assis à la place de l'observateur, derrière le pilote. Un vol Genève-Zurich, avec escale à Lausanne et à Berne, durait deux heures vingt minutes et coûtait 300 francs. Après six mois d'exploitation, 246 passagers et 23 530 envois postaux avaient été transportés. Mais cette première ligne aérienne dut être suspendue le 1^{er} novembre 1919, car le rendement financier n'atteignait pas les résultats espérés. En revanche, ce fut un brillant succès tant au point de vue technique que de l'organisation. De 1919 à 1931 d'autres compagnies d'aviation privées furent créées, dont Ad Astra qui absorba deux d'entre elles et Balair.

Fondation de Swissair

Le 26 mars 1931, Balair et Ad Astra décidèrent leur fusion en une seule entreprise suisse. Ce fut la naissance de Swissair, Société anonyme suisse pour la navigation aérienne, avec un capital-actions de 800 000 francs. La nouvelle entreprise disposait de 9 Fokker (huit F-VII-b trimoteurs et un F-VII-a monomoteur), 2 Dornier-Mercure, un monomoteur Messerschmitt M-18 et un Compté AC-4 offrant au total 86 places. Le personnel navigant comprenait 10 pilotes, 7 radiotélégraphistes et 8 mécaniciens de bord. A cette époque, les avions ne volaient que pendant la saison d'été, de mars à octobre, et uniquement par beau temps. La longueur du réseau était de 4203 km. A fin 1931, l'effectif de Swissair ne dépassait pas 64 personnes.

Sous la direction compétente de Balz Zimmermann et de Walter Mittelholzer, directeurs de la nouvelle entreprise, l'aviation commerciale suisse prit un essor réjouissant. En avril 1932, Swissair fut la première compagnie européenne à mettre en service des avions de construction américaine du type Lockheed-Orion qui firent sensation. Leur vitesse de croisière était de 260 km/h, soit supérieure de 100 km/h à celle atteinte par les

Swissair fut la première compagnie d'aviation européenne à engager des hôtesses de l'air. (Photo Swissair)



autres appareils utilisés alors en Europe. Equipé d'un moteur Wright-Cyclone de 575 CV, cet avion à aile basse avait un rayon d'action de 950 km, une charge utile de 815 kg et pouvait transporter quatre passagers en plus du pilote. Le 2 mai, Swissair mit en service ses deux Lockheed-Orion sur la «ligne express» Zurich-Munich-Vienne. 140 minutes suffisaient pour franchir la distance de 610 km!

Le succès fut remarquable et le taux moyen d'occupation de ces avions atteignit 82%. La mise en service des Lockheed-Orion fut un événement considérable qui contribua à faire connaître dans toute l'Europe la jeune compagnie Swissair. Elle acquit rapidement la confiance des voyageurs.

En 1934, innovation importante: Swissair mit en service un appareil bimoteur du type Curtiss-Condor pouvant transporter 15 à 16 personnes. A cette occasion, elle engagea – première compagnie en Europe – des hôtesses de l'air (stewardess) qui avaient pour tâche de veiller au bien-être des passagers.

En 1935, elle fut parmi les premières entreprises de navigation aérienne de notre continent à exploiter des bimoteurs Douglas DC-2 à 14 places. Elle établit avec ces appareils, d'entente avec la compagnie britannique Imperial Airways Ltd., une liaison de Zurich à Londres via Bâle. Pour la première fois, la croix blanche sur fond rouge survola régulièrement la mer. Les bonnes expériences faites sous tous les rapports avec le DC-2 incitèrent les directeurs de Swissair à établir des services aériens également en hiver. Le 16 décembre 1935, l'horaire d'hiver entre en vigueur pour la première fois, inaugurant une exploitation durant toute l'année.

En 1937, Swissair perdit succes-



DC-8 (Photo Swissair)

sivement ses deux directeurs qui, pendant leurs six années d'activité, lui avaient permis d'acquérir une position en vue dans le trafic aérien et une haute réputation. Mais l'œuvre commencée était suffisamment solide pour permettre de nouveaux progrès; ce fut le cas avec l'acquisition d'appareils Douglas DC-3. Ces avions ont été l'origine d'une confiance jamais mise en défaut dans les produits des usines Douglas et dictèrent aussi, par la suite, la politique du matériel de Swissair.

Reprise du trafic aérien après la guerre

La tourmente ayant cessé, les avions de Swissair reprirent l'air le 30 juillet 1945. Le parc d'avions fut agrandi par l'acquisition de quelques DC-3. L'année suivante, 4 Douglas DC-4 furent commandés. Premiers appareils quadrimoteurs de Swissair, ils devaient marquer la première étape d'une expansion à laquelle personne ne croyait encore. Pendant la guerre, de grands progrès techniques avaient été réalisés aussi bien dans la construction des avions que dans la mise au point d'instruments de navigation. Les moyens de transport de surface ayant beaucoup

souffert des hostilités, le transport aérien prit un immense essor et s'étendit à toutes les régions de notre planète.

Le survol de l'Atlantique Nord n'offrait plus de difficultés car l'avion pouvait franchir de longues distances. L'aviation commerciale devenant mondiale, Swissair mit tout en œuvre pour assurer à notre pays, situé au centre de l'Europe et sans accès à la mer, des liaisons directes avec le monde entier.

Le 2 mai 1947, un DC-4 de Swissair s'envolant de Genève relia, pour la première fois, la Suisse à New York. Toutefois, Swissair n'assura un service régulier au-dessus de l'Atlantique Nord qu'à partir de 1949 après une série d'autres vols d'essai. Dès lors, cette ligne s'est considérablement développée et est devenue la plus importante du réseau.

Introduction des avions à réaction

En octobre 1955, on enregistra aux Etats-Unis les premières commandes d'avions commerciaux à réaction. Ce fut le signal d'une véritable course parmi les compagnies de navigation aérienne du monde entier, soucieuses de maintenir leur capacité de concurrence.

Swissair, dont l'importance n'avait cessé de croître, ne pouvait se désintéresser de cette nouvelle évolution. Renoncer à l'acquisition d'appareils à réaction, c'était l'éviction, en quelques années, du trafic au long cours.

Conscient de cet état de choses et encouragé par les résultats réjouissants obtenus au cours des années antérieures, le conseil d'administration commanda le 30 janvier 1956 deux appareils à réaction Douglas DC-8, un troisième le 24 septembre de la même année, et le 30 octobre 1962, une quatrième unité du même type, mais propulsée par des réacteurs à double-flux.

Swissair, compagnie nationale

En février 1948, Swissair devint la compagnie nationale suisse, société anonyme d'économie mixte. Les pouvoirs publics acquirent les 30% du capital-actions, le reste demeurant en main de l'économie privée. Cette répartition n'a plus changé depuis lors. Swissair n'est pas une compagnie étatisée, elle ne reçoit aucune subvention de l'Etat et ne bénéficie d'aucune faveur fiscale. Elle paie les mêmes taxes et frais aux aéroports suisses que les compagnies étrangères.

Expansion économique

L'expansion économique entraîna naturellement un développement rapide de l'entreprise. En 1946, 789 employés suffisaient à l'exploitation d'un réseau de 10 748 km et une production de 4 916 244 t/km. A la fin de 1978, l'effectif du personnel s'élevait à 14 777 employés, dont quelque 3000 dans plus de 180 représentations à l'étranger; la production atteignit 2335 mio. de t/km. Le réseau de lignes, de 299 501 km, dessert 93 villes dans 64 pays. Les recettes totales, qui n'atteignaient pas tout à fait 15 mio. de francs en 1946, se sont élevées à 2900 mio. de francs suisses en 1980.

Perspectives

Le transport aérien est en pleine

évolution et maintiendra certainement sa progression dans les années à venir. Cependant, au cours des prochaines années, le transport aérien commercial dans le monde entier devra faire face à de graves problèmes relatifs, notamment, au surplus de capacité offerte dans certains secteurs de trafic, à la hausse des frais et à la baisse des recettes, aux crises monétaires, à la limitation des droits de trafic. Swissair est fermement décidée à

faire tout son possible afin de donner à la Suisse, privée d'accès à la mer, les liaisons les plus rapides avec les pays d'intérêt économique, touristique et culturel. C'est une mission qu'elle assure depuis 50 ans.

Grâce à la qualité de son service et au prix d'une lutte constante avec une concurrence toujours plus forte, Swissair a atteint une position enviable. Elle continue à maintenir et à consolider cette position à

l'ère des avions de grande capacité. C'est une tâche qui exige de grands efforts.

Nouvel emblème Swissair

A la fin du mois de décembre 1978, la direction de Swissair a adopté un nouvel emblème, remplaçant la flèche de couleur rouge par un losange représentant un empenage stylisé avec la croix suisse. Le graphisme du nom de la compagnie a également été modifié.



INSTITUT MONTANA ZUGERBERG

Leitung: Dr. K. Storchenegger
6316 Zugerberg, Telefon 042 21 17 22
1000 Meter über Meer

**Internationale Schule
für Söhne ab 10 Jahren**

Schweizer Sektion:
Primarschule Klassen 4-6
Gymnasium und Wirtschaftsdiplomschule
Eidgenössisch anerkannte Diplom- und
Maturitätsprüfungen im Institut
Ferienkurse: Juli-August

Schweizerische Alpine Mittelschule

Davos

Regionale Mittelschule mit **Internat** für Knaben und Mädchen von 12 bis 19 Jahren.

Gymnasium (Typen A, B, C) mit eidg. **Maturität** bei den eigenen Lehrern, gültig für alle Fakultäten von Universität und ETH. Wirtschaftsgymnasium (Typus E) im eidg. Anerkennungsverfahren.

Diplom-Handelsschule (10.-12. Schuljahr) mit eidg. Diplom. **Deutschkurse** für Fremdsprachige in Ergänzung des Klassenunterrichts.

Individuelle Betreuung, gute Arbeitsatmosphäre, überwachte Studienzeiten. Zahlreiche Sommer- und Wintersportmöglichkeiten.

Prospekte und Beratung durch das Rektorat. Telefon 083 352 36.



ALPINES PROGYMNASIUM FLIMS

CH-7018 Flims-Waldhaus, Schweiz

Internat für Knaben von 11 bis 17 Jahren (5. und 6. Primar-klasse, 1.-3. Sekundar-/Realklasse, 1.-3. Gymnasialklasse, 10. Schuljahr als Berufswahlklasse).

Sommer- und Wintersport (eigener Tennisplatz, Caumasee, Weisse Arena).

Überwachte Aufgabenstunden. Interne Berufs- und Ausbildungsberatung. Intensivkurse zur Vorbereitung auf Aufnahmeprüfungen (Gymnasium, Handelsschule, Sekundarschule).

Leitung: B. und D. Höslly-Witzig, Telefon 081 39 12 06.

L'école convenant à votre fille...

...n'est jamais sélectionnée trop tôt. En effet, c'est un choix difficile pour vous et votre fille, car fréquemment les bonnes écoles sont rapidement comblées.

Si vous vous intéressez à une école de langues, en Suisse, notre internat, comprenant 50 élèves de 15 à 20 ans en provenance du monde entier, pourrait peut-être vous convenir. Nous offrons à votre fille un enseignement intensif dans 2 ou 3 langues. Mais l'apprentissage de ces langues sera fortement favorisé par le contact avec d'autres élèves de langues étrangères. Plus de 9 élèves sur 10 obtiennent pour la plupart d'entre elles à la fin de l'année scolaire les diplômes officiels (Alliance Française, Université de Cambridge, Goethe Institut). En outre, le sport, la littérature, l'art, le commerce, l'enseignement ménager, le savoir-vivre; l'hygiène et l'orientation professionnelle stimulent les intérêts et la confiance en soi chez nos élèves.

Actuellement, il n'y a plus de places libres dans notre école. Si vous désirez nous confier votre fille veuillez: vous annoncer le plus tôt possible.

Meilleures références. Renseignements auprès de:
Famille Dr. Gaugler Téléphone 36 - 22 17 18
Institut International de jeunes filles "Sunny Dale"
CH-3812 Interlaken-Wilderswil, Oberland Bernois, Suisse



J. Gaugler

Ecole d'Humanité 6085 Hasliberg Goldern

Gemeinnützige Genossenschaft; Telefon 036 71 15 15; B.O., 1050 m ü. M.

Internat: familière Kleingruppen, Knaben und Mädchen, Primar-, Sekundar-, Realschule, Gymnasium. Flexible Kursorganisation (Fähigkeitsgruppen, nicht Jahrgangsklassen) ermöglicht u. a. Umschulung auf Schweizerische Schulverhältnisse.

English-speaking school system: CEEB and GCE preparation. Gründer: Paul und Edith Geheb. 150 Schüler, 34 Lehrer. Leitung: Natalie und Armin Lüthi-Peterson.

Votre retraite
«AU PAYS»

à Montreux

à quelques km de Genève,
sur les rives fleuries du lac Léman,

ou

à Villars-sur-Ollon

la station des Alpes vaudoises la plus proche de Genève, au climat vivifiant et à l'altitude idéale de 1300 m, dans votre chalet/appartement personnalisé.

Construction de 1^{re} qualité, vue imprenable, calme.
Crédit bancaire à disposition.

Documentation par le propriétaire-constructeur:

IMMOBILIÈRE DE VILLARS S.A.
Le Muveran - CH-1884 Villars-sur-Ollon

tél. (25) 35 35 31

