

# LES ECHOS DE SAINT-MAURICE

Edition numérique

Jean-Dominique SULMONI

Swissair et l'aviation commerciale suisse

Dans *Echos de Saint-Maurice*, 1966, tome 64, p. 77-81

© Abbaye de Saint-Maurice 2013

# Swissair et l'aviation commerciale suisse

Tout débuta en janvier 1919, lorsque le Major Isler, commandant des troupes d'aviation de la Confédération, créa une ligne aéropostale entre Zurich-Dübendorf et Berne-Oberlindach. On ne transportait, au début, que le courrier destiné à l'Etat-Major général de Berne et à la direction de la place militaire de Dübendorf. Au début février, il prolongea cette ligne jusqu'à Lausanne et, en fin avril, jusqu'à Genève, la mettant ainsi au service du public. Seules les lettres et les 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 de 120 km/h., ne transportait qu'un passager ; et encore, celui-ci était assis à la place de l'observateur, derrière le pilote. Genève-Zurich, avec escale à Lausanne et à Berne, durait 2 h. 20 et coûtait 300 francs.

Mais le 1<sup>er</sup> novembre 1919, on dut supprimer la ligne aérienne, car le rendement financier n'atteignait pas les résultats espérés ; ceci malgré les 246 passagers et les 23'530 envois postaux ainsi expédiés.

Durant la même année, trois compagnies privées étaient nées :

- au milieu d'avril, la « Comte-Mittelholzer & C<sup>ie</sup> » à Zurich,
- le 25 juin, l'« Avion Tourisme S. A. » à Genève, et,
- le 20 septembre, la « Frick & C<sup>ie</sup>, compagnie de navigation aérienne *Ad Astra* », au capital-actions de 300 000 francs.

Mais l'exploitation simultanée de trois entreprises poursuivant le même but représentait pour un petit pays comme le nôtre une fâcheuse dispersion d'efforts. C'est ainsi que *Ad Astra* acquit en février 1920 la « Comte-Mittelholzer & C<sup>ie</sup> », et, en avril, l'« Avion Tourisme S. A. ».

La nouvelle société s'appela « Société anonyme suisse pour la navigation aérienne *Ad Astra Aero*, Avion-Tourisme SA », abrégé en *Ad Astra Aero*. Le siège commercial était à Zurich, mais il y avait une succursale à Genève. Son capital se montait à 600 000 francs. Le parc d'avions comprenait 16 appareils soit :

7 hydravions Macchi-Nieuport,  
5 hydravions Savoia,  
3 avions allemands L. V. G.,  
1 avion d'acrobatie Condor.

En 1920, les sept pilotes accomplirent 4 699 vols au cours desquels 7 384 personnes reçurent le baptême de l'air.

Le 1<sup>er</sup> juin 1922, **Ad Astra** inaugura la première ligne suisse vers l'étranger, de Genève à Nüremberg, via Zurich. L'appareil utilisé était un Junkers F-13, premier appareil au monde construit spécialement pour le transport des passagers. L'aviation commerciale suisse devenait internationale.

En septembre 1925, quelques hommes d'affaires bâlois décidèrent de constituer une deuxième entreprise de navigation aérienne au capital initial de 100 000 francs, baptisée *Basler Luftverkehr A. G. Balair*. Disposant d'un parc de six avions Fokker, *Balair* exploita régulièrement les lignes Bâle-Stuttgart et Francfort-Karlsruhe-Bâle-La Chaux-de-Fonds.

Trois ans plus tard, *Ad Astra* accomplit un acte de pionnier remarquable. Elle inaugura en pool avec la *Deutsche Lufthansa*, le premier service express européen sur le parcours Zurich-Berlin (680 km.). C'était alors la plus longue ligne européenne parcourue sans escale. Ce vol durait 5 heures avec un appareil Dornier-Mercure.

Tandis que *Balair* n'enregistra des pertes que pour les années 1926 et 1927, les bilans d'*Ad Astra* accusèrent des déficits considérables de 1920 à 1928. Malgré la concurrence les opposant, les deux compagnies n'hésitèrent pas à collaborer. Elles établirent des horaires tenant compte de leurs services respectifs, adoptèrent une politique commune à l'égard des autorités et procédèrent à des échanges de matériel. Progressivement l'idée d'une fusion fit son chemin. Cette solution fut considérée comme la meilleure dans l'intérêt même de la Suisse.

### **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-action de 800 000 francs. La nouvelle entreprise disposait de :

- 9 Fokkers (8 F-VII-b trimoteurs et un F-VII-a monomoteur),
- 2 Dornier-Mercure,
- 1 monomoteur Messerschmitt M-18,
- 1 Comte AC-4, offrant au total 86 places.

Le personnel navigant comprenait 10 pilotes, 7 radio-télégraphistes 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 kilomètres. A la fin de 1931, l'effectif de *Swissair* ne dépassait pas 64 personnes.

En avril 1932, *Swissair* fut la première compagnie européenne à mettre en service des avions de construction

américaine du type Lockheed-Orion. Ils firent sensation. Leur vitesse de croisière était de 260 km/h., soit de 100 km. supérieure à celle atteinte par les autres appareils utilisés en Europe. 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 passagers. A cette occasion, elle fut la première compagnie européenne à engager des hôteses de l'air 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 les DC-2 incitèrent les directeurs de *Swissair* à établir des services aériens également en hiver. Le 16 décembre 1935, l'horaire d'hiver entra en vigueur pour la première fois, inaugurant une exploitation durant toute l'année.

En 1937, *Swissair* perdit successivement 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 ; on fit pour cela l'acquisition d'appareils Douglas DC-3. Ces avions ont été à l'origine de la confiance, jamais déçue, dont jouirent les produits des

usines Douglas, et dictèrent aussi, par la suite, les commandes de *Swissair*.

Lorsqu'à la fin août 1939, la deuxième guerre mondiale éclata, *Swissair* dut suspendre ses services. Son parc se composait alors de 5 Douglas DC-3, 3 Douglas DC-2, 1 Dragon Rapid DH-89, 1 Fokker F-VII-a et 1 Comte AC-4, soit 11 unités offrant 163 places au total.

En prévision d'un retour à une situation internationale normale, *Swissair* procéda en 1944 à une première augmentation de son capital-action, le portant à un million. La compagnie se préparait ainsi à reprendre sa place dans le trafic aérien mondial.

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 nouvelle à laquelle personne ne croyait.

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 essor immense et s'étendit à toutes les régions de notre planète.

Le survol de l'Atlantique du 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.

Tenant compte de ces considérations, l'Assemblée générale des actionnaires décida, le 26 août 1946, de porter le capital-actions de 1 à 20 millions.

Jean-Dominique SULMONI, Hum.