

LES ECHOS DE SAINT-MAURICE

Edition numérique

Jean-Dominique SULMONI

Swissair et l'aviation commerciale suisse

Dans *Echos de Saint-Maurice*, 1967, tome 65, p. 243-251

© Abbaye de Saint-Maurice 2013

Swissair et l'aviation commerciale suisse *

Swissair devient compagnie commerciale

En février 1947, Swissair devint une compagnie nationale suisse de caractère économique mixte. Les pouvoirs publics acquirent le 30 % du capital-actions, le reste demeurant aux mains de l'économie privée. Swissair n'est donc pas une compagnie étatisée.

Le 2 mai de la même année, un DC-4 de Swissair, s'envolant de Genève, relia pour la première fois la Suisse à New York. Toutefois, le service régulier sur l'Atlantique Nord ne fut assuré qu'à partir de 1949 après une série d'autres vols d'essais. Dès lors, cette ligne s'est considérablement développée et est devenue la plus importante du réseau.

En septembre 1949, la dévaluation de la livre sterling provoqua une diminution considérable des recettes. Les lignes vers l'Angleterre représentaient, à cette époque, la principale source de revenus de la compagnie. Celle-ci fut soudainement placée dans une situation difficile. Elle dut faire appel à la Confédération qui acquit et affréta deux appareils long-courriers Douglas DC-6B. Swissair put ainsi assurer le maintien de la ligne transatlantique dont le rôle allait devenir pour elle si important. L'aide de quinze millions de la Confédération était cependant conditionnelle. Swissair dut réduire son capital-actions de vingt à quatorze millions de francs. D'autre part, deux avions long-courriers

* Suite de l'article paru dans notre numéro de Mars-Avril 1966.

étaient insuffisants pour développer le trafic à longue distance. La compagnie décida, en janvier 1951, de commander un troisième DC-6B et passa, en octobre, une commande supplémentaire de trois appareils du même type. Depuis lors, Swissair n'a cessé de se développer et de consolider sa position. A fin 1955, elle devint propriétaire des deux DC-6B achetés par la Confédération.

En été 1952, l'organisation qui comprenait une direction commerciale et une direction technique fut modifiée. Actuellement elle se présente ainsi : une présidence de la direction avec son remplaçant, un secrétariat général et quatre départements :

- les Finances
- le Trafic et les Ventes
- les Opérations
- le service technique.

Dans le cadre de son programme d'expansion des services au long cours, Swissair ouvre, le 27 mai 1954, une nouvelle ligne vers Rio de Janeiro et Sao Paulo. Le 7 août 1957, cette ligne est prolongée jusqu'à Buenos Aires avec escale à Montevideo.

Nouveau matériel de vol

Afin de renforcer le parc d'avions long-courriers, la Compagnie décida, à fin 1954, d'acquérir quatre appareils Douglas DC-7C « Seven Seas ». Le 30 octobre 1957, le Conseil d'administration approuva l'achat d'un cinquième avion du même type et l'affrètement d'un septième DC-6B. Auparavant, le 8 juillet 1957, un avion-cargo Douglas DC-6A avait été commandé.

Désireuse d'augmenter également son parc d'avions bref-courriers, Swissair commanda, en septembre 1955 déjà, huit Convair Metropolitan auxquels elle ajouta trois autres appareils du même type peu après. Ces 11 Metropolitan furent livrés du 10 juin 1956 au 1 juillet 1957. Le septième DC-6B arriva en Suisse le 18 juin 1958, le DC-6A le 3 octobre et le cinquième DC-7C le 6 novembre de la même année. De



Un long-courrier DC-6B en plein vol

1958 à 1962, les DC-4, DC-6B, DC-7C et le DC-6A furent successivement éliminés de notre flotte. A fin 1962, le parc d'avions à pistons ne comprenait plus que trois DC-3 et onze Metropolitans.

Introduction des avions à réaction

En octobre 1955, on enregistra aux USA les premières commandes d'avions commerciaux à réaction. Ce fut le signal d'une véritable course parmi les compagnies aériennes 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 obtenus pendant les années précédentes, 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. Les quatre DC-8 arrivèrent en Suisse

respectivement le 24 avril, le 20 juin et le 31 août 1960 et le 1 novembre 1963. La mise en service régulier du DC-8 eut lieu le 30 mai 1960 à destination de New York. Ces quatre unités assurent actuellement l'ensemble du trafic de Swissair sur l'Atlantique Nord.

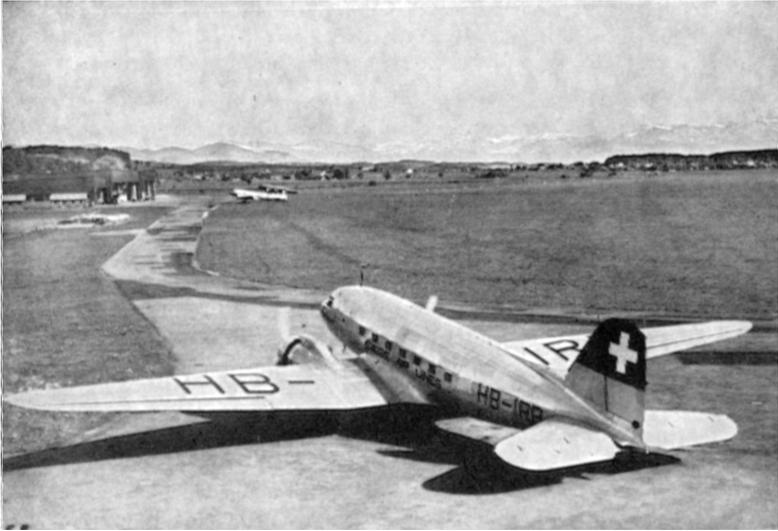
Le 26 mars 1956, l'Assemblée générale, commémorant le 25^e anniversaire de la naissance de Swissair, décida d'augmenter le capital-actions de 14 à 42 millions de francs.

En 1957, le réseau de Swissair fut porté à 115 455 km. Il atteignait en 1931 : 4 203 km, en 1950 : 27 664 km et en 1956 : 58 000 km.

L'événement le plus marquant de l'année 1957 fut l'exploitation d'un réseau vers l'Extrême-Orient avec une première ligne reliant Genève à Athènes-Beyrouth/Le Caire-Karachi-Bombay-Bangkok/Manille inaugurée le 23 avril et une seconde passant par Zurich-Genève-Athènes-Beyrouth-Karachi-Calcutta-Bangkok et Hong Kong (5 juillet) pour aboutir toutes deux à Tokyo. Le 23 mai 1960, s'ajouta un troisième service, tout d'abord jusqu'à Hong Kong et depuis le 10 septembre 1961 jusqu'à Tokyo. Simultanément, Swissair introduisit le Convair 880-M. Deux unités de ce type d'avion à réaction furent prêtés par les usines aéronautiques Convair de General Dynamics, pour pallier le retard apporté dans la livraison des sept Convair 990 Coronado commandés le 30 septembre 1959 pour ce réseau. Le 9 mars 1962, les Convairs 880-M furent remplacés par les Coronado. Au mois de mai, les deux Convair 880-M furent rendus à la General Dynamics Corporation.

Collaboration avec la SAS

Le 6 octobre 1958, un accord de coopération fut signé avec SAS (Scandinavian Airlines System). Le même jour, le Conseil d'Administration de Swissair décida l'achat de 5 avions à réaction de type Convair 880. Tenant compte cependant des progrès réalisés entretemps, il remplaça cette commande, le 30 septembre 1959, par une autre portant sur 7 Convair Coronado. Ces appareils ont été mis en service sur les lignes à destination de l'Amérique du Sud et de



Un DC-3 de Swissair

l'Asie. Deux d'entre eux sont loués pour quatre ans au SAS.

De son côté, SAS a mis à disposition de Swissair, en été 1960 et également pour une durée de quatre ans, 4 avions à réaction Caravelle. Ceux-ci conviennent parfaitement à des lignes à forte densité de trafic et à étapes courtes. Swissair les reçut le 2 mai, 25 juin, 9 juillet et 13 août. Le 21 décembre 1960, l'acquisition de quatre Caravelle supplémentaires fut approuvée. Elles furent livrées dans le courant de l'année 1962, ainsi que les cinq Coronado. Un sixième appareil Coronado arriva en Suisse le 11 février 1964.

Les deux compagnies s'entendirent également pour organiser en commun l'entretien de leurs avions à réaction. Swissair assure pour SAS la révision des Coronado, alors que celle-ci se charge de celle des Douglas DC-8. SAS

assume la revision des moteurs des Caravelle pour les deux compagnies, alors que chacune d'elles effectue les revisions des cellules et des pièces accessoires sur ses propres avions.

Grâce à ces accords, les deux entreprises disposent d'une flotte moderne éminemment compétitive. Chaque compagnie utilise les trois mêmes types d'avions et peut ainsi s'adapter facilement aux exigences d'un réseau comprenant des étapes longues, moyennes et courtes. Cette coordination simplifie le problème de l'entretien technique de manière déterminante. En outre, les investissements de chacune des deux compagnies sont moins élevés que si elles avaient agi isolément. Les trois types d'avions mentionnés sont entièrement standardisés et de ce fait interchangeables entre les deux partenaires.

Extension du réseau de lignes

Le 2 mai 1962, Swissair a organisé une nouvelle ligne vers l'Afrique occidentale, reliant la Suisse à Lagos (Nigeria) et Accra (Ghana). Depuis le 17 mai 1962, la ligne vers l'Amérique du Sud a été prolongée jusqu'à Santiago du Chili. Enfin, Swissair relie depuis le 2 avril 1963 Genève à Milan, et, à partir du 6 juillet, elle exploite une ligne régulière entre Genève et Alger. En raison de cette évolution et en prévision de nouvelles commandes d'avions, le Conseil d'administration proposa le 18 mars 1964 d'augmenter le capital-actions à 140 millions de francs.

Retrait des DC-3 et commande de Douglas DC-9

Le 31 mars 1964, Swissair a retiré définitivement du trafic de lignes ses deux derniers appareils DC-3 qui avaient été mis en service en 1937. Ce sont les derniers représentants d'un modèle célèbre et éprouvé qui disparaissent du trafic de ligne. En mai 1964, le Conseil d'administration décide de commander 10 avions à réaction pour lignes courtes du type Douglas DC-9. Depuis lors, il a augmenté cette commande de deux unités. Ces appareils construits selon les données les plus récentes de la technique moderne sont



Un DC-4 en plein vol

équipés de deux turboréacteurs à double flux Pratt & Whitney. Appelés à remplacer progressivement les Convair 440 Metropolitan, ils seront tous livrés d'ici le mois de décembre 1968. Avec ses DC-9 et les Caravelle qui ont fait leur preuve et sont appréciées du public, Swissair disposera d'une flotte des plus modernes pour son trafic européen.

Tunis, nouvelle escale de Swissair

A la suite d'un accord conclu entre Tunis Air et Swissair, notre compagnie a ouvert le 2 juillet 1964 une ligne reliant

Tunis à Genève, exploitée par des Caravelle affrétées à Tunis Air. Depuis le 1 novembre 1964, Swissair utilise ses propres avions sur cette ligne prolongée de Genève à Zurich d'une part, et de Tunis vers Tripoli (Lybie) d'autre part.

Le Conseil d'administration décida, en décembre 1964, de commander un Fokker F-27 « Friendship », dont la puissance des moteurs permet un décollage très court. Ce brefcourrier, destiné à assurer notamment les services d'apport avec Berne, fut exploité par la compagnie Balair pour des questions de rationalisation.

En corrélation avec la commande de six DC-9 que la KLM a passée à Douglas, Swissair a conclu, en mars 1965, avec la compagnie néerlandaise un accord portant sur la revision des moteurs à réaction. La KLM prend en charge la revision des moteurs à double flux des DC-8 de Swissair, tandis que notre compagnie revise, à sa base technique de Kloten, les moteurs des DC-9 de la KLM. Par cette répartition rationnelle du travail, les deux entreprises réalisent non seulement des économies dans leurs investissements, mais réduisent aussi les frais courants d'entretien.

Nouvelles liaisons, extension de lignes et expansion économique

En Afrique, Swissair a inauguré, le 16 février 1965, son deuxième vol hebdomadaire à destination de Lagos et Accra. Le 3 avril, elle a mis en service son premier vol régulier entre la Suisse, Abidjan (Côte d'Ivoire) et Monrovia (Libéria). Le 5 avril, la ligne de Swissair reliant notre pays à Alger a été prolongée jusqu'à Casablanca.

En Europe, l'escale de Zagreb a de nouveau été introduite dans le réseau de Swissair le 1 avril 1965. Le 28 mai, Swissair a inauguré une liaison Zurich-Budapest par Caravelle.

Le 1 juin, Swissair a rétabli une liaison aérienne régulière entre Berne, Genève et Zurich, reliant la capitale fédérale avec le réseau aérien international. Pour la première fois depuis la guerre, un service régulier est exploité entre Genève et Berne. Les vols entre Zurich et Berne étaient assurés par Swissair depuis 1931, année de sa fondation.

Ils avaient été interrompus en automne 1963, Swissair ayant retiré du service de ligne ses DC-3, seul type d'avion de sa flotte pouvant desservir l'aérodrome de Belpmoos.

L'expansion économique entraîna naturellement un développement rapide de l'entreprise. Si en 1946, 789 employés suffisaient pour un réseau de 10 740 km, l'effectif du personnel s'élevait à fin 1964, avec une production de 493 millions de tonnes-kilomètres et un réseau de 135 355 km, à 8682 employés, dont quelque 2000 dans plus de 100 représentations à l'étranger. Les recettes totales, qui n'atteignaient pas tout à fait 15 millions de francs en 1946, se sont élevées en 1964 à plus de 565 millions de francs.

Perspectives

Le transport aérien suisse est en pleine évolution et maintiendra certainement sa progression dans les années à venir. Swissair est fermement décidée à faire tout son possible afin d'assurer à la Suisse, privée d'accès à la mer, les liaisons les plus rapides avec les pays d'intérêt économique, touristique et culturel. Elle vient de le prouver en mettant en service, d'accord avec Aeroflot, une ligne reliant Zurich à Moscou par DC-9.

Cette mission qu'elle s'est donnée il y a 36 ans exige de gros efforts, mais elle ouvre à notre pays un champ d'activités commerciale et touristique extraordinaire.

Jean-Dominique SULMONI

Les photographies qui illustrent cet article nous ont été aimablement prêtées par la Compagnie Swissair.