

Parti de Genève pour New York via Shannon et Gander, le DC-4 de Swissair s'était posé sur une base militaire à cause de la tempête, puis à... Washington. C'est Walter Borner qui était aux commandes.

Le capitaine (sud-africain) Vermaoulen est aux commandes du DC-4 repeint provisoirement aux couleurs de l'époque de Swissair. ASL



## Il y a cinquante ans

# Vingt heures pour gagner l'Amérique

### EN 2 MOTS

#### LA TROUILLE DE VICO

A bord du premier vol transatlantique, il y avait l'inénarrable journaliste Vico Rigassi. Sa participation avait étonné tout le monde. Il avait en effet une sainte trouille de voyager en avion et se déplaçait plus volontiers en voiture, même pour de très longs trajets.

Cointrin, le 2 mai 1947, deux minutes après minuit: le commandant Walter Borner met les gaz à fond et décolle en chantant une youtze. Le DC-4 de Swissair met le cap sur Shannon, en Irlande, avant de traverser l'Atlantique pour la première fois. Il ne pourra se poser à Gander à cause d'une tempête de neige. Il atterrira sur une base militaire, à Stephenville, avant de terminer son



PAR  
Jean-Claude FERRIER

périple à Washington, car New York était en plein brouillard. Cinq-ante ans plus tard, le 2 mai 1997, un DC-4 de South African Airways arborant les couleurs de Swissair de l'époque refait le même voyage. A un détail près: il a décollé de Kloten, rasé le sommet des sapins en bout de piste, passé à côté du Pilate et du Titlis avant de remonter la vallée de Zermatt. Il a frôlé la face nord du Cervin, survolé Verbier, Martigny, Avoriaz et le sommet du jet d'eau avant de se poser à Cointrin. Les plus impressionnés étaient peut-

être les pilotes sud-africains, guidés par un ancien aviateur de l'armée suisse.

A bord, l'ancien président du Gouvernement genevois Alain Borner ne cachait pas son émotion. Il se souvient avoir accompagné son père à Cointrin, le 2 mai 1947, et surtout de son retour triomphal. Lors de la cérémonie qui s'en est ensuivie, hier au satellite 20, on a pu entendre un reportage de Squibbs relatant les moments qui précéderent ce vol historique, avec la voix de Walter Borner.

#### Une fortune en l'air

Hier aussi, la stewardess Emily Salz a retrouvé le radiotélégraphiste Paul Auberson, tous deux à bord il y a un demi-siècle. Ils ne s'étaient pas revus depuis lors! Remarque de l'ex-hôtesse: «Les uniformes étaient plus jolis à l'époque!» Les passagers se contentaient d'un sandwich, d'un

œuf cuit dur, de chocolat et d'une pomme. Le prix d'un Genève-New York était de 3400 francs à l'époque, ce qui représenterait aujourd'hui un salaire de quelque 240 jours de travail. Imaginons la chance que nous avons actuellement de traverser l'Atlantique pour une somme bien inférieure à 1000 francs...

En début d'après-midi, le DC-4 décollait pour sa prochaine escale, Shannon. Ce type d'avion eut un début de carrière discret pendant la Seconde Guerre mondiale, qui mit davantage en valeur les fortes-ressources volantes de Boeing. La paix revenue, le Douglas DC-4 fut peu à peu remplacé par le DC-6, plus performant, ou par le Constellation dont les trois dérives, qui caractérisaient aussi les premiers DC-4, symbolisèrent, avec les bas à couture, l'élégance des années cinquante...

J.-C. F. □



La stewardess Emily Salz a retrouvé l'un des passagers du vol inaugural, Didier Etienne, qui avait alors fait le voyage avec son nounours: il avait tout juste un an. Keystone

## Du DC-4 au MD-11

Le premier vol Swissair au-dessus de l'Atlantique a duré vingt heures et cinquante-cinq minutes. Près de trois fois

plus de temps qu'il n'en faut aujourd'hui à un MD-11. A l'époque, trois capitaines, un navigateur, deux opérateurs radio et deux mécaniciens avaient pris place à bord du DC-4, ainsi que ses dix-sept passagers et quelque 4000 kilos de fret. Aujourd'hui, deux pilotes occupent le cockpit du MD-11, qui transporte 45 tonnes, passagers et fret confondus, à une moyenne de 950 km/h, en moins de sept heures. Aujourd'hui, près de 400 appareils survolent l'Atlantique-Nord au même moment. J.-C. F. □



ASL



Deux hôtesse de Swissair ont revêtu l'uniforme de l'époque. Keystone

## Genève avait vu plus grand que Zurich

Janvier 1941. Invité par la Société des ingénieurs et architectes à développer un sujet d'actualité, le conseiller d'Etat genevois Louis Casai, chef du Département des travaux publics, consacre son exposé à la décision du gouvernement d'approuver le projet définitif d'agrandissement et de modernisation de l'aéroport de Cointrin. Le propos du magistrat, le voici: si nous voulons après la guerre participer à la reprise de la vie internationale, il faut que nous soyons prêts. Notre aéroport doit être adapté au trafic des avions modernes. Les normes internationales exigent des pistes de 2000 mètres, les appareils étant de plus en plus lourds. Il faut aussi relier Cointrin à la route de Lyon par une chaussée de six mètres de large et prévoir de nouveaux bâtiments à l'aéroport. Casai a un allié en la personne de Charles Bratschi, directeur de l'Aéroport.

La réalisation de l'ensemble des travaux atteindra les cinq millions de francs de l'époque. On aurait pu économiser plus d'un million et demi en procédant aux terrassements par des moyens mécaniques, mais le Conseil d'Etat y renonça, pour occuper le plus de main-d'œuvre possible. Du travail sera ainsi garanti pendant deux ans pour un demi-millier de personnes.

#### Développement fulgurant

Cette même idée d'aller de l'avant, on la retrouva chez

Edouard Amstutz. Professeur de statique et de construction aéronautique à l'EPFZ, Amstutz accepta de fonctionner comme «délégué à l'aviation civile» et de diriger à ce titre la planification pour l'après-guerre. Le professeur anticipait: l'évolution technique de l'aviation militaire allait favoriser un développement fulgurant de l'aviation civile une fois le conflit terminé. Genève allait gagner son pari, disposant d'installations beaucoup plus modernes que Zurich. Dübendorf était trop petit, on fit des plans pour un aéroport à Kloten. Mais les autorités zurichoises, comme d'ailleurs le conseil d'administration de Swissair, s'opposèrent à ce projet «beaucoup trop ambitieux». Il fallut pour les faire bouger que les Bernois lancent l'étude d'un grand aéroport central dans le Mittelland bernois. On croit rêver...

#### Le pire était à venir

Jusqu'en 1947, remarque dans son ouvrage *Swissair à ciel ouvert* Lorenz Stücki, la compagnie ne se manifesta guère par sa créativité. Il manquait une conception claire de l'entreprise. Pendant ce temps, les Hollandais et les Scandinaves allaient de l'avant. Mais le pire était encore à venir, sous la présidence du banquier Rodolphe Speich, d'une prudence excessive. Une partie du conseil d'administration, dont Edouard Amstutz, réclamait énergique-

ment l'ouverture de lignes Zurich-New York et Genève-New York. Speich s'y opposa. Comme souvent en Suisse, on trouva un compromis. C'est ainsi que, le 2 mai 1947, commença l'exploitation provisoire «à titre expérimental» d'un vol bihebdomadaire en DC-4 entre Genève et New York. Les Genevois avaient gagné la première manche, Kloten était en pleins travaux. Les Zurichois durent encore patienter jusqu'à l'année suivante.

#### Merci d'avoir choisi KLM...

Swissair commit l'erreur de ne pas envoyer à New York son propre représentant. Elle chargea KLM, déjà sur place, d'assurer la vente de ses billets. En 1950 encore, la ligne était bien établie, les appareils de Swissair s'envolaient pour l'Amérique avec un taux de remplissage de 89%, mais revenaient presque vides (18,5%). Stücki note que les quatre cinquièmes des passagers revenaient directement à Zurich, via Amsterdam, par KLM. Le 19 septembre 1949, une assemblée générale extraordinaire des actionnaires décida, malgré de vives oppositions, d'accepter de desservir définitivement et régulièrement New York. Mais il fallut attendre 1951 pour que Swissair ouvre son bureau dans la métropole.

J.-C. F. □