

Zeitschrift: Die Schweiz = Suisse = Svizzera = Switzerland : offizielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweizerischen Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.]

Herausgeber: Schweizerische Verkehrszentrale

Band: - (1947)

Heft: 6

Artikel: "Maiden voyage Swissair"

Autor: A.B.

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-777370>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 30.01.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

«MAIDEN VOYAGE SWISSAIR»



Photo: Service mil. d'aviation, Ruckstuhl-Exer.

Genève vue à vol d'oiseau avec son lac et au fond, la chaîne du Mont-Blanc. Au premier plan, les nouvelles grandes pistes de l'aéroport de Cointrin.



De haut en bas: Dans le courant du mois d'avril, les bureaux de poste suisses durent répondre à une demande considérable de timbres spéciaux. — Dans la matinée du 4 mai, à New-York, le courrier arrive chez ses destinataires. Voici M. Henry Pillichody, chef de l'agence O. C. S. T. dans la grande métropole des Etats-Unis, recevant la lettre qui lui fut adressée par la rédaction de « La Suisse », à Zurich.

Photo: Gemmerli.

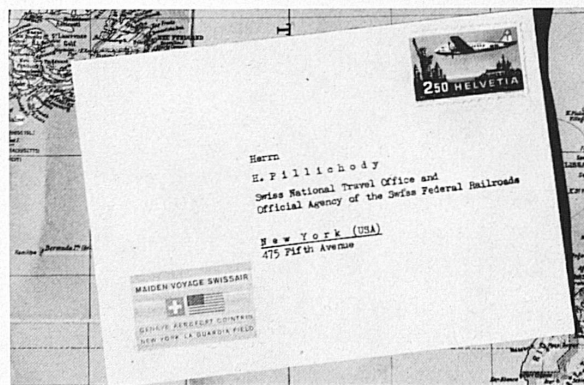
«MAIDEN VOYAGE SWISSAIR»

Ces mots, imprimés sur une enveloppe aux couleurs suisses et américaines, et un timbre sur lequel la cathédrale de Genève voisine curieusement avec un avion dodu, la statue de la Liberté, et les gratte-ciel de New-York, voilà tout ce que distinguait cette lettre expédiée de Zurich avec des centaines d'autres envois à destination de Genève. Là cependant, le premier triage à la poste centrale l'isola des autres messages qui s'en allèrent semer aux quatre coins de la ville et jusqu'au fond des campagnes la joie, la déception, l'amour ou la discorde. Elle ne tarda pas à rencontrer des compagnes habillées comme elle d'une « Victory-dress » tricolore, et avec lesquelles elle fut accueillie dans une pièce aménagée à leur intention au second étage du grand bâtiment de la rue du Mont-Blanc. M. Sägesser, directeur de la poste centrale de Genève, a eu l'obligeance de nous conduire dans ce sanctuaire et de nous initier à ses mystères. Une vingtaine d'employés, hommes et femmes, y travaillent depuis plus d'une semaine à la préparation du premier vol Genève-New-York par la Swissair, vol de propagande et vol philatélique. L'administration des P. T. T., voulant contribuer à l'essor de l'aviation civile dans notre pays, a décidé que le produit de la vente du timbre spécial émis à cette occasion serait affecté au développement des relations aériennes intercontinentales de la Suisse. Les lettres reçoivent ici l'empreinte d'un cachet créé pour la circonstance et qui ravira les collectionneurs (on y voit la croix fédérale sur l'empennage d'un avion). Le long du mur s'alignent un nombre impressionnant de casiers dont les grandes rubriques — Outre-mer, U. S. A., Canada, Europe, Suisse — se subdivisent en multiples compartiments, selon la destination. Les lettres y reposent en attendant d'être réunies en paquets qui pourront aussi servir pour le retour. En effet, le 70 % de cette correspondance est destiné à l'Europe, et reviendra par le même avion, le 6 mai. Les paquets, à leur tour, disparaissent dans les sacs bleu azur qui s'entassent déjà dans un coin — nous sommes le 1^{er} mai. Plus de quarante de ces sacs, représentant au total une tonne de courrier, seront répartis dans les soutes diverses de l'appareil. Sur l'étiquette d'un sac aller-retour, nous lisons : « Dépêche N° spécial / Date d'expédition : 2.5.47 / de Genève 1 pour New-York / Airmail correspondence for Switzerland and residue of Europe, to return with Swissair back flight / via vol spécial Swissair Genève—New-York. » Dans d'autres sacs, enfin, se répartiront les quelque 150 kilos du courrier aérien ordinaire qu'emportera le même avion.

Cependant, à l'aéroport de Cointrin, le Douglas DC-4 attend sous la pluie. Les ingénieurs des usines de Santa-Monica, en Californie (d'où il vient de sortir), lui ont dessiné des ailes à la taille de l'Océan et un ventre digne d'une baleine : envergure 35,80 m., poids à vide 18 750 kg., à pleine charge 33 100 kg. Le mastodonte tourne le dos à la piste, indifférent au va-et-vient des moustiques divers, avions d'entraînement, appareils militaires, bimoteurs suédois, français et suisses.

La nuit descend, le temps ne s'améliore guère, mais les conditions météorologiques sur l'ensemble du parcours ne paraissent pas défavorables. Notre lettre dort au fond d'un sac bleu. A peine ressent-elle quelques secousses lors du chargement sur la voiture postale et, un peu plus tard, lorsqu'on arrimera les colis dans les soutes de l'avion. Jusqu'à l'aéro-

port, le précieux courrier est acheminé par les P. T. T., sous la surveillance attentive de M. Sägesser. D'autres paquets d'une immense valeur vont être embarqués : la collection de timbres de la direction des postes fédérales, estimée à trois millions de francs suisses, qui figurera à l'Exposition philatélique internationale de New-York (17—28 mai), et qu'accompagnera une délégation de la Direction des P. T. T. Maintenant, tout est prêt. Les réservoirs ayant bu leur saoul d'essence, quelque chose comme treize mille litre, les soutes ayant avalé leur cargaison, et le dernier passager étant monté, on retire l'échelle et l'on referme les portes et les couvercles bombés comme les élytres d'un hanneton. L'air pourra glisser désormais sans rencontrer d'obstacle sur la coque d'aluminium étincelante. Seuls dépassent encore les roues, qui s'escamoteront dans quelques instants dans le fuselage et les ailes, et l'anneau de radiogoniométrie au-dessus du poste de pilotage. Tandis que les quatre moteurs entonnent allégrement le chant du départ en brassant l'air frais de la nuit à la figure des spectateurs, l'hymne national suisse, puis celui des Etats-Unis retentissent. Le DC-4 va se placer, face au vent, à l'extrémité sud du long tremplin de béton qui lui permettra de gagner son élément, le ciel (ne s'appelle-t-il pas « Sky-master »?). Car l'avion est un peu comme un paquebot dont le lancement serait à refaire avant chaque voyage. Voici le signal vert sur la tour de l'aéroport : il est minuit et une minute. Le vrombissement se fait plus profond et plus dense. 5800 chevaux arrachent l'appareil à la piste. Il gagne de l'altitude en décrivant une vaste courbe, replie ses roues — signe de l'adieu à la terre et à ses lumières clignotantes — et fonce dans la nuit noire à trois mille mètres d'altitude.



A bord, la vie s'organise. A un équipage d'élite, commandé par le capitaine Borner, de Genève, incombe la responsabilité de mener à bon port 18 passagers de marque. Le contact avec l'aéroport de Genève se maintiendra jusqu'en plein Atlantique. Le premier message signale « un temps superbe ». L'avion quitte le continent à 1 h. 36. A 3 h. 41 il atterrit, après 1260 km. de vol à Shannon, en Irlande. Une heure plus tard, il décolle pour entreprendre la grande étape de 3433 km. jusqu'à Gander, dans l'île de Terre-Neuve; onze heures de solitude entre ciel et mer.

L'Océan fait à notre DC-4 un accueil assez froid. Au petit matin, c'est la pluie et la neige. Un dispositif moderne empêche la formation de ce givre qui, en 1927, fut sans doute fatal à Nungesser et qui faillit perdre Lindbergh. D'autre part, le grand rayon d'action et le plafond élevé (6000 m.) des quadrimoteurs, leur permettent d'esquiver soit par un détournement, soit en s'élevant, les zones défavorables que leur signale la météo. Tout se passe bien jusqu'à Terre-Neuve. A partir de cette escale, ce sont les aérodrômes américains qui imposent l'altitude et, le cas échéant, le trajet. Le terrain de La Guardia à New-York étant obstrué par les nuages, il faut revenir à Washington. Il est 22 heures en Suisse, mais comme on gagne quatre heures en volant dans le sens de la rotation terrestre, il n'est en réalité que 18 heures, lorsque l'avion de la Swissair se pose sur la piste de la capitale des Etats-Unis. C'est alors qu'on le décharge de son fardeau. Les petits sacs bleus réapparaissent. Notre lettre prend le chemin de New-York, et bientôt, plus fraîche qu'une jeune fille après une nuit de sleeping, elle ira porter un salut de la Suisse au 475 de la Cinquième Avenue.

A. B.

Le 2 mai, à 0.01 h., le DC 4 de la Swissair est parti pour son premier vol en Amérique.

Photopress.

