Paris-Bern - Berne-Paris

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

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Le messager suisse : revue des communautés suisses de langue française**

Band (Jahr): **26 (1980)**

Heft 8-9

PDF erstellt am: **03.06.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-848597

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.

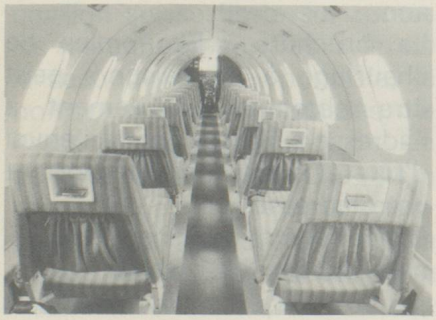
Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Paris-Berne — Berne-Paris

Crossair
A petites étapes vers la réussite

Depuis le milieu de 1979, un nouveau nom est apparu dans les horaires des vols suisses, autrichiens, allemands et luxembourgeois. C'est Crossair — par allusion à la croix du blason suisse — l'une des plus jeunes compagnies aériennes suisses. Crossair assure des vols de complément relativement peu chargés et donc inintéressants pour les compagnies « normales » qui exploitent de gros avions. Actuellement sont effectuées des liaisons quotidiennes de Zurich à Innsbruck et à Klagenfurt, et des liaisons trois fois par jour de Zurich à Nuremberg et à Luxembourg. D'autres vols reliant les pays voisins sont prévus.
A partir de la mi-80, le nom de Crossair apparaîtra également dans les horaires des vols français. Depuis le 1er juillet 1980 une ligne régulière de la Crossair « Berne-Paris » devient opérationnelle (jours de semaine). Au même moment — également les jours de semaine — le vol Berne-Zurich-Hanovre est inclu dans le réseau de la Crossair.
Crossair est incontestablement toute nouvelle parmi les compagnies régulières, mais fait déjà état malgré tout de cinq ans d'exploitation pleinement réussie. Auparavant la société exploitait essentiellement, sous le nom de « Business Flyers », des avions-taxi et de location. Un changement de raison sociale s'est imposé lorsque la firme (dont le siège est à Bâle et une succursale ainsi que la base des opérations à Zurich) a décidé d'accéder au rang de compagnie régulière.



Capital-actions confortable
opération professionnelle

Cette décision était hardie, mais bien réfléchie. La direction de Crossair n'a jamais perdu de vue les multiples exemples de compagnies aériennes fondées à la légère et sombrant encore plus vite et s'est toujours préoccupée avec le plus grand soin d'éviter les erreurs habituellement commises — avant tout l'insuffisance de capitaux et un manque de réflexion dans le choix et l'exploitation des lignes. Le capital-actions, avant même l'ouverture de lignes régulières, était pourvu de quatre millions de francs suisses et augmenté à huit millions de francs suisses fin-mai 1980, le cercle des actionnaires reste volontairement réduit et facile à joindre. Ces deux caractéristiques contredisent la pratique courante qui est de travailler avec le minimum de capital, et en plus de se le procurer par l'émission d'actions dans le public, souvent placées en faisant miroiter des promesses un peu trop mirifiques. Crossair a apporté le même soin et la même prudence à la préparation de son exploitation qu'à la constitution de son capital bien avant l'ouverture du trafic de ligne, l'organisation indispensable et l'infrastructure du personnel étaient en place et « rodées », et les lignes à desservir ont été choisies sur la base d'une étude de marché approfondie associée à des pronostics détaillés sur leur taux d'occupation.
C'est donc cette étude de marché qui a déterminé la sélection de Luxembourg, Innsbruck, Klagenfurt et Nuremberg comme premières destinations de Crossair. Depuis lors, et d'après les résultats des six premiers mois d'exploitation, on a constaté une remarquable concordance entre les pronostics et le trafic effectifs sur ces quatre parcours. Le taux d'occupation moyen sur tous les vols le premier semestre d'exploitation de ces lignes régulières (juillet-décembre 1979) a été de 47 % des 27 084 places offertes. Crossair a en outre transporté sur ses liaisons avec Innsbruck, Klagenfurt et Luxembourg près de 15 000 kg de fret. La demande de places s'est encore accrue durant le premier trimestre 1980. Actuellement, la Crossair transporte sur ses quatre lignes — Innsbruck, Klagenfurt, Nuremberg et Luxembourg — plus de 3 500 passagers par mois.

Un élément important dans l'ensemble des raisons qui justifient le succès des vols réguliers Crossair est incontestablement le fait que Crossair a pris position dès le départ comme un membre à part entière du réseau international des transports aériens. Dans ce contexte ses horaires répondent dans toute la mesure du possible aux besoins particuliers des hommes d'affaires ; Zurich offre, surtout pour les liaisons avec Luxembourg, Klagenfurt et Innsbruck, de bonnes correspondances avec des vols intercontinentaux pour toutes les destinations. Il faut enfin évoquer un contrat de coopération entre Crossair et Swissair qui procure aux deux parties — et bien que Crossair soit indépendant de Swissair — de considérables avantages dont :
— L'intégration de tous les vols Crossair au système de réservations électronique PARS Swissair, ce qui fait que les agences de voyages peuvent interroger par leur terminal d'ordina-

Homme, 30 ans,
double national,
domicilié à Paris
études littéraires, publications, diplôme d'aide-comptable.
Cherche emploi stable de bureau ou autres propositions.
S'adresser au
Messager Suisse
qui transmettra.

teur tout point de vente Swissair pour réserver et confirmer sans délai des vols sur Crossair.

— La validité des billets émis par Swissair pour des vols Crossair et inversement, qui permet de prendre par exemple directement un billet Luxembourg-Le Caire (y compris l'avantage de n'avoir à payer pour les deux étapes que le tarif de pro-rata plus intéressant).

Cet arrangement est, comme on l'a dit, avantageux pour les deux parties. Il procure à la compagnie de complément (ici : Crossair) la couverture et l'appui à la vente d'une compagnie renommée disposant d'innombrables points de vente dans le monde entier, tandis que le gros partenaire (donc Swissair) étend dans une certaine mesure son propre réseau sans en assumer les frais d'exploitation. Il n'est donc pas étonnant dans ces conditions que les deux partenaires se soient mis d'accord pour insérer pour la période d'hiver 79/80 les vols Crossair dans l'horaire officiel Swissair.

La flotte : moderne, éprouvée, sûre

Les hauts et les bas d'une compagnie aérienne sont largement fonction du bon choix de ses avions. L'expérience de l'exploitation permet de conclure également en ce domaine que Crossair a eu la main heureuse.

Les appareils exploités sont des courts-courriers de ligne bimoteurs américains du type Swearingen Metroliner. Ils offrent à 19 passagers le confort d'une cabine pressurisée avec un hublot par place. La propulsion est assurée par deux turbopropulseurs Garrett Airesearch particulièrement économiques. Les Metroliners de Crossair se distinguent tout spécialement par une dotation déjà luxueuse en instruments de navigation. En plus du radar ils disposent de systèmes d'atterrissage semi-automatiques les plus modernes, conformes aux normes O.A.C.I. de catégorie II et peuvent ainsi recevoir l'autorisation d'atterrir dans des conditions météorologiques où bien des « gros » avions de ligne seraient détournés vers un aéroport de dégagement.

Cette électronique perfectionnée entraîne naturellement une forte augmentation du prix de l'avion, mais Crossair ne doute pas que cette différence soit remboursée à bref délai : elle lui garantit une ponctualité qui est l'unique moyen de se forger une réputation de compagnie régulière à part entière.

Réservations : Tél. 581.11.01 — Swissair Paris

DIMANCHE 21 SEPTEMBRE 1980
SORTIE ANNUELLE

Cher Sociétaire et Ami,

Avec l'espoir que le soleil sera des nôtres, nous vous convions à venir à notre
SORTIE ANNUELLE
qui, comme l'année passée, se déroulera à LA COUTURE-BOUSSEY (Eure).
Nous y avons toutes les commodités, et tout ce qu'il faut pour que notre Fête soit réussie.
Cette année, nous vous demandons de ne pas apporter vos provisions, car nous avons retenu un restaurateur, que nous connaissons bien, et qui, faisant la cuisine sur place, nous offre un « copieux » repas, à un prix plus que raisonnable.

Prix du repas : 50 Frs, Taxes et Service Compris, vins non compris.

Repas allégé pour les enfants de moins de 14 ans : 30 Frs .

Vous trouverez sur place : apéritifs, vins, bière, eau minérale, jus de fruits, café et alcools.
Tout au long de la journée : jeux, divertissements, tir (organisé par la SOCIETE SUISSE DE TIR DE PARIS) dotés de nombreux prix.
Comme les années précédentes, nous mettons sur place un service de cars, et nous vous encourageons fort à l'utiliser.

Rendez-vous à 8 h 45, place des Invalides, métro Invalides, parking possible.

Départ à 9 heures.
Prix : 35 Frs Aller et Retour
Enfants de moins de 14 ans : 20 Frs .

Pour tous renseignements, s'adresser :

Monsieur René Hochin
Président du Comité des Fêtes
22, rue Jean-Jaurès — 27540 IVRY LA BATAILLE

PARIS
In memoriam
Le Docteur
Annette Heinen-Boudoux

Par suite d'un enchaînement de circonstances, le décès de cette compatriote au grand cœur qui s'est particulièrement dévouée au sein de la colonie suisse pendant la dernière guerre n'a pas été annoncé.

Pour tous ceux qui se souviennent, il est bien de rappeler le dévouement de l'infatigable accompagnatrice des convois d'enfants pendant la guerre.

Docteur en médecine, ayant reçu la médaille des épidémies et de la Croix-Rouge, elle est décédée fin 1979, à l'hôpital Broussais.

Témoin de la générosité de feu M. et Mme Heinen, une chambre de la Maison de retraite porte leur nom.

A VENDRE
250 000 F.S.

Maison Charentaise, poutres, 6 pièces Ppale + cuisine aménagée, laverie, chaufferie, chais, garage, 900 m².

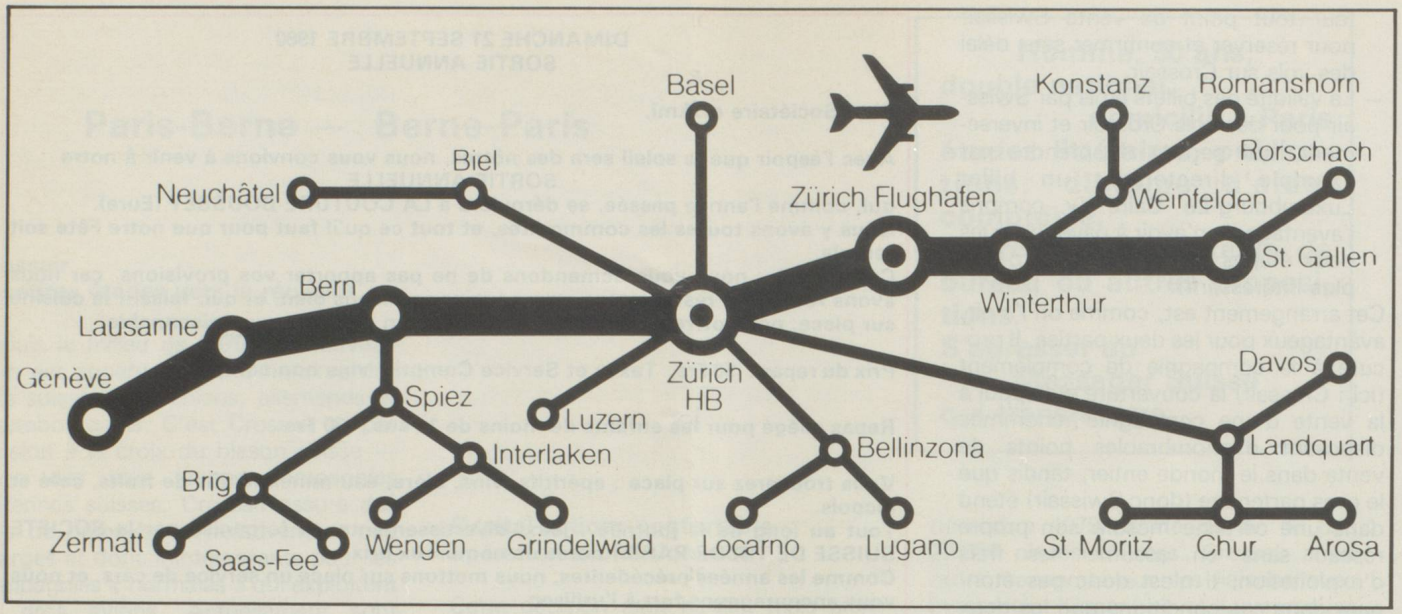
S'adresser à :
M. Carlier-Kaufmann
Crazannes,
17350 St Servinien
Tél. (46) 90.26.57

PREVOIR ?

Et pourquoi remplit-on son garde-manger, son réservoir d'essence et — si possible — son bas de laine ?

Adhérez plutôt

au Fonds de Solidarité des Suisses de l'Etranger, Gutenbergstr.6, CH 3011 BERNE



Depuis le 1er juin 1980 raccordement C.F.F. de l'aéroport de Zurich

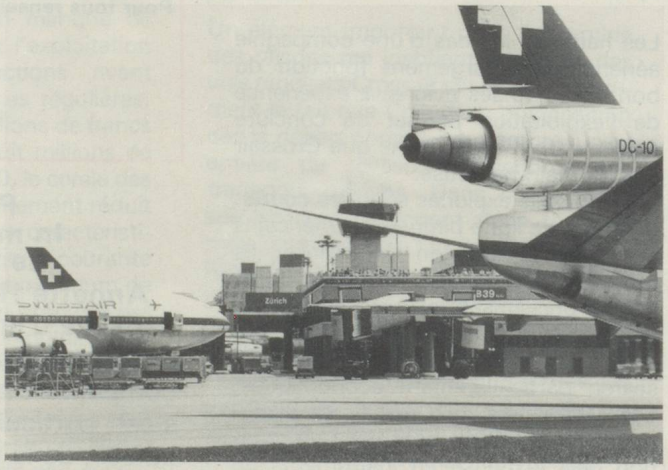
Depuis le 1er juin enfin, avec la mise en service du raccordement ferroviaire, l'aéroport de Zurich est relié au réseau efficace des chemins de fer fédéraux. Les trains directs Saint-Gall/Romanshorn -Winterthour - Zurich - Berne -Genève et retour, ainsi que de nombreuses communications avec les centres économiques et les régions touristiques de Suisse, passent dès cette date par la nouvelle ligne de l'aéroport. Pour toutes les autres destinations, de bonnes communications existent à partir de la gare de Zurich, accessible en 10 minutes par trains-navette.

La gare de l'aéroport dispose d'un service de renseignements, d'un guichet pour les billets et pour les bagages et d'un bureau de change, ainsi que d'un restaurant et de divers magasins. Passerelles, escaliers roulants et ascenseurs mènent aux deux Terminales A et B. Les voyageurs peuvent utiliser des chariots à bagages, même pour monter avec les escaliers roulants.

Les arrivants peuvent envoyer leurs bagages directement vers leur lieu de destination en Suisse pour le prix de fr.s. 5.—, ceci dans les terminales A et B, en face de la sortie des douanes.

Les passagers en partance peuvent enregistrer leurs bagages directement pour leur aéroport de destination à partir des gares suivantes : Aarau, Arosa, Bâle C.F.F., Berne, Coire, Davos Dorf, Davos Platz, Engelberg, Fribourg, Grindelwald, Interlaken Ost, Interlaken West, Locarno, Lugano, Lucerne, Mürren, Saint-Moritz, Thoune, Wengen. Ceci est valable momentanément comme essai pour tous les vols de ligne et les vols charter organisés par Swissair/Balair. Prix du transport par train : fr.s. 5.—. Pour le même prix, les bagages peuvent être envoyés au départ des autres gares jusqu'à l'aéroport de Zurich.

Les titres de transport forfaitaires, tels que Eurailpass, Eurail Youthpass, carte suisse de vacances, abonnement général suisse sont naturellement valables jusqu'à et depuis l'aéroport de Zurich.



Reportage illustré O.N.S.T.