Zeitschrift: Suisse magazine = Swiss magazine
Herausgeber: Suisse magazine
Band: - (2015)
Heft: 307-308

Artikel: De l'hélice au réacteur : souvenir d'un chef d'escale Swissair
Autor: Goumaz, Michel
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-849266

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 10.12.2025

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

TÉMOIGNAGE

De l'hélice au réacteur

Souvenir d'un chef d'escale Swissair

par Michel Goumaz

Il y a cinquante ans l'aviation commerciale avait totalement pris son essor. Les avions à hélices parcouraient l'Europe et le monde. Au début des années 60, l'arrivée des réacteurs allait bouleverser l'offre. On volait presque deux fois plus vite et la capacité des appareils doublait.

Permettez-moi, une fois n'est pas coutume, de vous conter quelques souvenirs à la première personne. Dans les années 57-58, se faire engager par Swissair était un rêve presque inaccessible pour beaucoup, tant le nombre de candidats dépassait largement les offres d'emplois de notre compagnie nationale. Coup de chance peut-être, je suis engagé pour travailler à l'ancien aéroport de Genève Cointrin.

L'apprentissage de la diplomatie

C'est l'apprentissage d'un nouveau métier : le service passagers avec entre autres l'enregistrement des voyageurs, bien différent de ce qui se fait aujourd'hui et surtout, bien plus rapide. Les billets comprenaient des coupons de vol pour chaque parcours. On arrachait le coupon correspondant et en échange on donnait la carte d'embarquement, verte pour la classe touriste et rouge pour la première. On pesait les bagages en fixant une étiquette. Sauf cas spéciaux, l'opération durait moins d'une minute. Il fallait aussi s'occuper des passagers en transit, en principe un travail facile pour autant que l'avion prévu ne soit pas remplacé par un autre offrant parfois une capacité moindre. Ce fut l'apprentissage de la diplomatie pour expliquer aux passagers concernés, évidemment furieux, qu'ils ne pourraient pas partir sur le vol prévu (parfois, il fallait même faire débarquer un passager déjà attaché dans l'avion...). Avec un peu d'entraînement cela finissait bien, les victimes, se rendant compte qu'on allait faire le maximum pour trouver une solution de rechange, finissaient par nous dire merci.

Un bon équilibre pour le décollage

Changement de service : le trafic. Là, on ne s'occupait plus des passagers si ce n'est pour calculer leur poids total et celui de leurs bagages, du fret et du courrier postal sans oublier celui du carburant afin d'établir le devis de poids, essentiel pour le commandant de bord. Parallèlement il fallait transmettre les instructions de chargement aux hommes de piste afin de répartir les charges entre les soutes avant et arrière et assurer le bon équilibre de l'appareil. Il était évidemment interdit de se tromper si l'on souhaitait voir l'avion décoller.

Quant au service du fret où l'on s'occupe de l'expédition des marchandises et de la poste, certes indispensable, il ne fut pas ma passion première.

Avec cela, j'ai appris un nouveau métier à une époque où l'ordinateur et même le fax étaient inconnus, le télex fonctionnait avec de longues bandes enregistreuses et les machines à calculer étaient à manivelle.

Un beau matin, je suis appelé par la direction de Swissair de Genève : on allait m'envoyer faire un remplacement comme chef d'escale aux Philippines qu'à l'époque le commun des mortels situait souvent du côté des Caraïbes. Grâce à la télévision et au fantastique développement du tourisme et des voyages, on sait aujourd'hui où elles se trouvent. Et me voici parti pour mon premier très grand voyage à bord d'un Douglas DC-6B, excellent quadrimoteur à hélices.

Premier arrêt : Athènes, ensuite le Caire, le monde commence à changer. On vole à quatre mille mètres, les hublots sont larges et les yeux sont grand ouverts pour voir ce qui est en-dessous. Survol du désert d'Arabie, quatre heures de ronronnement des moteurs dans un ciel jaune. La nuit tombe et de temps à autre on aperçoit quelques toutes petites lumières, signes de vie. L'imagination vagabonde pour se représenter les habitants du pays du sable sans fin.

Troisième escale : Karachi. Comme partout, on descend de l'avion pour faire quelques pas jusqu'à la salle d'attente. C'est un véritable plongeon nocturne dans une atmosphère inconnue chaude, moite, humide, inoubliable.

Un atterrissage acrobatique

Bangkok. Le jour est revenu, la porte de l'Extrême-Orient s'ouvre. Une heure d'escale pour se dégourdir les jambes et les yeux et rêver devant un choix prodigieux, coloré, irrésistible de cravates en soie.

N'ayant pas pris le vol direct pour Manille, ma destination finale, j'arrive ensuite à Hong-Kong. À l'époque, atterrir à l'aéroport appelé « Kai Tak » et situé en pleine ville était hautement acrobatique. Seuls des pilotes spécialement formés pouvaient y parvenir. On survolait la ville au ras des toits et l'avion faisait un virage à angle droit pour plonger sur la piste. Plus tard, on a créé une nouvelle piste sur la mer, l'approche était toujours aussi spectaculaire à l'exception du dernier virage. Aujourd'hui, on a construit un tout nouvel aéroport sur une île artificielle à une trentaine de kilomètres de la ville.

Pendant deux jours à Hong-Kong, je suis envoûté par les petites musiques chinoises que l'on entend à chaque coin de rue de la ville ancienne, abasourdi par la vie trépidante, coincé comme une sardine en boîte dans le ferry qui relie Hong-Kong à Kowloon, un rappel plus aéré du métro parisien un jour de grève, ébloui par la ville moderne et ses gratte-ciel, vêtu en un jour d'un costume tropical fait sur mesure, admiratif d'une cuisine subtile même si

ETH-Bibliothek Zurich, Image Archive/Stiftung Luftbild Schweiz

Un équipage de Swissair débarquant d'un Douglas DC-6B, en 1953.

un dessert composé de lentilles à la framboise eut le don de me surprendre quelque peu. Voilà ce que fut ma première impression anglo-chinoise. J'ai eu le bonheur de repasser une bonne dizaine de fois pour revoir cette ville en mouvement constant et je pense qu'aujourd'hui, j'aurais quelque peine à la reconnaître.

Des armes et des microbes...

Je serais bien resté davantage, mais le devoir m'appelait vers le sud à quatre heures d'avion. À bord d'un Vickers Viscount de la Philippine Airlines, je ne fus qu'à demi-rassuré quand, lisant les instructions de sécurité, je vis un paragraphe illustré d'un beau dessin où l'on indiquait : « Prière de remettre votre arme à feu à l'hôtesse de l'air ! »
Aéroport de Manille : je fais la connaissance de celui que je vais remplacer pendant deux mois. L'introduction à mes nouvelles fonctions est rapide et moins de deux jours après mon arrivée, c'est « vogue la galère et débrouille-toi » pour l'arrivée du vol SR 504 arrivant de Suisse. Tout va bien, les échelles sont là mais surprise désagréable, l'officier de santé chargé d'éliminer tout microbe arrivant de l'occident en activant sa bombe miracle, n'est pas là. Impossible de débarquer les passagers, c'est une règle absolue. Pour un début je suis gâté. Faire patienter le commandement de bord et surtout essayer de retrouver cet officier de santé. Deux façons de faire s'offrent à moi : hausser la voix et me fâcher ou au contraire user d'une compréhension persuasive. Je choisis la seconde méthode et au bout d'une dizaine de minutes, on me fait savoir que ce cher officier vient de téléphoner pour dire qu'il avait eu un accident de voiture et qu'à titre exceptionnel, il autorisait le débarquement des passagers. Ouf ! Il est arrivé bien après le départ de l'avion et je me suis enquis de son état de santé autour d'un jus d'ananas qui avait dû me coûter près de 30 centimes. Ce fut un excellent investissement, car l'officier m'assura que si jamais pareille mésaventure lui survenait encore, il avait donné ses instructions pour qu'à l'avenir je puisse toujours débarquer mes passagers sans l'attendre. Je ne l'ai jamais revu et n'ai plus jamais eu le moindre souci. Ce fut une mise en route très rapide, efficace, passionnante pour l'intégration dans un pays où tout était différent.
Il était d'usage à l'époque que le chef d'escale salue le pilote lors du départ. Spontanément, cinq ou six hôtesses d'accueil, toutes plus jolies les unes que les autres, m'accompagnaient pour former ainsi une haie d'honneur pour dire au revoir à l'équipage et aux passagers du vol. Cela avait une certaine allure.

Un travail de pionnier

Je vivais les dernières heures des avions à hélices et je dus préparer l'arrivée très prochaine du Convair 880 en attendant la livraison retardée du Convair 990 baptisé par Swissair « Coronado ». Il fallait faire construire de nouvelles échelles, prévoir des élévateurs pour la livraison à bord du catering (repas servis aux passagers), un

ETH-Bibliothek Zurich, Image Archive/Stiftung Luftbild Schweiz

Des passagers de Swissair à l'aéroport de Zurich, 1951.

travail de pionnier auquel je n'avais pas été réellement préparé.

L'avion à destination de la Suisse arrivait de Tokyo, ses soutes apparemment pleines. C'était un problème, car les Américains expédiaient très régulièrement de Manille à Bangkok de volumineux frigos. Malgré les apparences, les calculs de volumes me prouvaient qu'il était possible de les charger.

Nous n'avions que quarante minutes d'escale. Il fallut motiver les gens de piste afin qu'ils réussissent à caser ces frigos et les bagages des nouveaux passagers. Il m'a suffi de leur dire que les Japonais ne savaient pas charger un avion, pour faire fonctionner leur fierté nationale. Ils réussirent toujours la gageure de recharger entièrement l'avion et de ne jamais prendre la moindre minute de retard.

Quelques frissons

J'eus le bonheur de pouvoir aller à Zamboanga à la pointe sud de l'île de Mindanao, une région à majorité musulmane où, hélas, il est aujourd'hui totalement déconseillé de se rendre. À l'époque, l'accueil fut plus que chaleureux et l'on m'emmena voir les pêcheurs de perles et une maison où vivait dans la même pièce une famille entière de l'arrière-grand-mère au nourrisson. J'étais gêné, car j'avais l'impression de faire du voyeurisme, ce qui ne fut pas l'avis des gens qui me recevaient. On me raconta que l'aïeule de la famille avait été très honorée par la visite d'un étranger qui, dans son for intérieur, avait abandonné ses chaussures pour de silencieuses pantoufles.

Le vol aller en DC-3, ne fut pas triste. Une escale à Cebu, une panne de moteur un peu inquiétante, car les routes d'accès aux aéroports foisonnaient de panneaux annonçant qu'il était dangereux de voler avec Philippine Airlines, les services d'entretien étant en grève. Enfin, moyennant deux ou trois coups de marteau sur le moteur droit, nous sommes repartis pour la fin de l'aventure avec une hélice qui avait de fâcheuses tendances à changer de régime.

Le retour, à bord d'un tout nouveau « Fokker Friendship » (la compagnie en avait acheté deux) fut tout à fait agréable d'autant plus que les hôtesses de l'air, connaissant mon appartenance à Swissair, me firent découvrir une quantité de fruits exotiques totalement inconnus. Voulant faire un compliment sur l'avion, je dis à l'une d'entre elles qu'il était très agréable. Elle me répondit avec un sourire que seule l'Asie sait nous donner : « C'est notre dernier, l'autre s'est écrasé la semaine dernière ». Ayant demandé pourquoi, il me fut répondu simplement : « surcharge ! ». Fort heureusement notre vol n'était pas complet.

Soirée *schüblig* à Manille

Il y avait à Manille, à côté de notre bureau, un petit hôtel, le *Swiss Chalet*, avec un bar accueillant où la colonie suisse avait l'habitude de se retrouver à l'heure de l'apéritif. Le patron, un authentique Suisse allemand, devenu 100 % philippin, fabriquait d'extraordinaires *schüblig*. J'ai eu le plaisir de le revoir 20 ans plus tard dans ce chalet. Il était assis au bar et me tournait le dos. Au son de ma voix, il s'exclama sans même me voir : « Hello M. Goumaz » et nous passâmes une fantastique soirée gastronomique, ses *schüblig* étant de loin les meilleurs que j'aie mangés durant ma vie.

Il était évident que notre compagnie nationale de l'époque devait être présente le 1er août dans les jardins de l'Ambassade lors d'une chaleureuse réception. C'est là que minuit passé, un joyeux Bernois vient faire un bout de causette. Quand il apprend que j'habite Genève, il devient intarissable sur le charme de la ville avec une insistance toute particulière sur les cabarets et les « cholies » femmes. Je lui dis alors : si j'habite Genève pour des raisons professionnelles, ma véritable ville est Lausanne. Son état réjoui se transforme en statue de la tristesse et il me déclare tout de go : « c'est pas de votre faute ». À 12 000 km de la mère patrie, il faut le faire !

Trois mois, c'est bien court. Il faut rentrer et je m'offre une petite escapade jusqu'à Tokyo pour prendre le dernier vol Swissair de la ligne d'Extrême-Orient en avion à hélices pour un voyage de 44 heures.

Je ne savais pas que j'avais eu droit au dessert, la suite africaine fut bien différente mais c'est une autre histoire... ■