

Zeitschrift: Suisse magazine = Swiss magazine
Herausgeber: Suisse magazine
Band: - (2015)
Heft: 309-310

Artikel: D'Amsterdam au Nigeria : souvenir d'un chef d'escale Swissair
Autor: Goumaz, Michel
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-849273>

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: 25.01.2026

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

TÉMOIGNAGE

D'Amsterdam au Nigeria

Souvenir d'un chef d'escale Swissair

par Michel Goumaz

Me voici de retour pour quelque temps à l'ancien aéroport de Genève Cointrin en espérant un autre départ. Cela m'a suffi pour vivre les heures les plus tragiques de ma carrière aéronautique.

4 septembre 1963 : J'arrive à 5 heures du matin pour libérer l'équipe de nuit. Pendant deux bonnes heures, je serai seul en charge du service passagers. Le temps est très brumeux, cependant l'aéroport est ouvert, contrairement à celui de Zurich où l'on ne peut pas se poser. À l'époque les techniques d'atterrissement sans visibilité n'étaient pas aussi affûtées que celles qui furent introduites plus tard. Plusieurs vols sont détournés sur Genève, la salle d'attente est archipleine avec quelques passagers rendus désagréables par cet imprévu. On attend le premier vol du matin qui vient de Zurich et qui continue ensuite vers Rome. Malgré le brouillard à Kloten, la caravelle a pu décoller, le télex nous le confirme. On attend d'autres nouvelles et d'un coup, le monde chavire : laconique, un message impensable, SR 306 « crashed » près de Dürrenach, peu après son décollage avec 80 personnes à bord dont 43 du même village, membres de la coopérative agricole d'Humlikon. Pendant ce temps, on commence à s'agiter dans la salle d'attente, notamment les passagers qui attendent leur avion pour Rome. Ils ne savent pas qu'il ne viendra jamais. On les met à bord d'un vol retour d'Extrême-Orient pour Kloten, qui s'est ouvert entre-temps, avec une correspondance pour la ville éternelle.

Sensations fortes

L'état-major de Cointrin est arrivé, mon rôle momentané s'achève pour laisser place à mes activités courantes avec un sentiment d'horreur et de tristesse impossible à partager au moment même.

Serais-je abonné aux sensations fortes ? Quelques mois plus tard, une caravelle de

Swissair touche le sol à Bâle en dehors de la piste, le pilote réussit à redécoller mais le train d'atterrissement du côté droit a été arraché. Cointrin étant mieux équipé que Bâle, l'avion s'y rend pour tenter de se poser sur deux pattes au lieu de trois. Il survole à très basse altitude la tour de contrôle afin que l'on puisse se rendre compte des dégâts évidemment invisibles pour le commandant de bord qui va réussir un atterrissage parfait, déployant le parachute dont les caravelles étaient équipées afin de freiner l'avion en cas d'urgence. L'aile droite touche le sol. L'avion fait un cheval de bois, ratant de peu un radar. L'équipage a une réaction fantastique : les toboggans sont déployés en moins de temps qu'il ne faut pour le dire. Tous les passagers sont dehors et, chose étonnante, vont remonter à bord d'un autre appareil pour continuer leur voyage sans la moindre annulation.

La vie continue, on m'envoie faire un remplacement à Amsterdam pour un travail presque de tout repos, toute la manutention étant parfaitement bien faite par la KLM. Deux vols quotidiens opérés par des Convair 440 Métropolitain plus un vol de nuit, tout fret avec un DC-3 dont la répartition du chargement exigeait un certain savoir-faire afin d'assurer un centrage correct. Par exemple, pour que le DC-3, ce fabuleux avion, vole à vide, il fallait le lèster à l'arrière.

Mon activité consistait en travail de contrôle et de relations avec les passagers et les équipages, donc sans surprise.

Une exception tout de même. Un beau matin les autorités de l'aéroport sont en état d'ébullition, la princesse Béatrix, future reine des Pays-Bas, part aux sports d'hiver à Klosters avec notre vol. Le protocole me demande d'être présent pour accompagner la princesse à l'avion et souhaite que le commandant de bord soit là pour l'accueillir au pied de l'échelle, une requête qui me semblait facile à satisfaire. Mais ce ne fut pas son avis, sans doute était-il un descendant direct de Morgarten à une époque où

l'on n'avait pas encore le sens de l'accueil commercial. J'eus droit à un « nei » retentissant qui semblait signifier « moi je pilote, les passagers importants ça m'est égal ». Sans doute n'avait-il pas conscience que c'étaient eux qui lui permettaient d'être fort bien payé, de pouvoir voler et qu'il venait de rater la photo du mois.

Les charmes et les problèmes de l'Afrique

Revenu à Genève avec un superbe bouquet de tulipes, je ne savais pas encore qu'un prochain vendredi soir je recevais un télégramme me convoquant pour le lundi matin à 8 h à la direction de Swissair à Zurich.

Me voici donc à bord du vol SR 020, le premier du matin, opéré par le Convair Métropolitain, excellent bimoteur à hélices de 44 places, en train de savourer un délicieux petit déjeuner avec des petits pains tout frais, imprégnant toute la cabine d'irrésistibles senteurs de boulangerie.

Je me rends à Hirschgraben, siège de la DG où l'on m'annonce que Swissair va ouvrir une nouvelle ligne vers l'Afrique occidentale et que je suis nommé chef d'escale et de vente à Lagos au Nigeria. Mon départ est prévu pour la semaine suivante, ce qui pose évidemment quelques menus problèmes d'ordre personnel. Peu importe, huit jours plus tard, j'embarque à bord d'un avion de Swissair pour Rome afin de prendre une correspondance avec Alitalia pour Lagos.

Arrivée en fin de soirée, plongeon dans un air chaud et moite me rappelant mon escale à Karachi. Avant de trouver un logement, me voici pour quelques semaines à l'hôtel Bristol qui se trouve au centre ville tout près de l'agence Swissair. Pour agrémenter mon séjour, chaque matin, le garçon d'étage vient me réveiller sans que je le demande avec un très sonore « partez-vous aujourd'hui ? » auquel, au fil des jours, je réponds par un



Le Coronado exposé au Musée suisse des transports de Lucerne

non de plus en plus sonore avant de pouvoir enfin prononcer un oui explosif.

Le premier vol est prévu dans deux semaines mais les droits de trafic ne sont pas encore accordés, ce qui ne simplifie rien. Ils n'arriveront que la veille du grand jour. Ouf ! Il fallait que je m'y fasse, j'étais en Afrique avec ses charmes et ses problèmes.

Nous sommes en 1963, on ne parle pas de la future guerre du Biafra bien qu'on en sente les premiers prémisses assez inquiétants, sachant qu'un seul pont, facile à bloquer, relie l'île de Victoria, le centre de l'époque, à la terre ferme où se trouve l'aéroport pour une fuite éventuelle. L'ancien aéroport d'Ikeja, aujourd'hui totalement reconstruit et modernisé, se trouve à 22 km de Victoria Island. Il faut bien prévoir une heure de trajet tant les bouchons sont inextricables. Il n'est pas rare de voir des chèvres sortir par les fenêtres de la voiture qui vient de s'arrêter devant vous.

L'aérogare, je devrais dire l'aérobaraque, est d'un autre temps. Mon bureau, un genre de case à une centaine de mètres de là contient un télex uniquement réservé aux opérations, un téléphone local qui ne fonctionne que par beau temps. Nous ne sommes pas encore à l'ère de la machine à calculer, le mental suffira même par 39° à l'ombre en espérant, malgré un stress inévitable, ne pas faire dans une addition

une simple erreur de retenue qui pourrait s'avérer catastrophique.

Notre vol hebdomadaire arrive le vendredi soir, continue sur Accra et revient le lendemain matin pour se diriger vers Genève et Zurich.

Les choses commencent mal. Le Convair 990 Coronado, le dernier fleuron de la flotte, l'avion qui est toujours le plus rapide du monde (hormis le Concorde) avec une vitesse de croisière de 990 km/h, est annoncé avec un retard de 24 h. Pour un vol inaugural avec le président de la Confédération et maints notables, ce n'est pas vraiment un succès. Cela me permet de me rendre compte tout de suite que le fonctionnement du télex est aléatoire et que tels les marins à voile, il faut se mouiller un doigt afin de savoir d'où vient le vent.

Les invités passeront la nuit à Lagos pour prendre le vol de retour le dimanche matin. L'avion est toujours stationné loin de la salle d'attente. Il faut un bus pour y amener les passagers et une camionnette pour les bagages.

Problème inattendu, le conducteur de la camionnette ne démarre pas, car me dit-il : « j'ai faim » et fait mine de s'en aller. Palabres en « bush English » et moyennant quelques shillings la faim disparaît d'un coup !

Notre avion partant pour la Suisse vers les onze heures du matin, cela me posera

moult problèmes. La piste est très courte, en mauvais état, ce qui en cas de pluie favorise la création d'importantes flaques d'eau freinant très visiblement l'avion et me gratifiant de quelques sueurs froides et quelques cheveux blancs prématurés. Il m'est arrivé d'aller sur la piste avec le pilote mesurer la hauteur des flaques.

La température déjà élevée grimpe d'un degré par quart d'heure signifiant chaque fois la perte de 800 kg de charge utile. Il est donc impératif de décoller à l'heure avec un avion ayant atteint le poids maximum autorisé au décollage. Une simple petite faute de calcul et c'est la catastrophe. L'avion décollait dans les tout derniers mètres. Plus d'une fois, les roues arrière du train d'atterrissement ont frôlé les herbes en fin de piste.

Palabres, palabres...

Quelques semaines après l'ouverture de la ligne, les ventes ont bien marché et notre avion est généralement complet atteignant donc le poids maximum au décollage. Il faut, comme déjà dit, être à l'heure. Pas si facile que cela. Il y a embouteillage à l'enregistrement, les hôtes d'accueil en plein boum sont mollement allongées sur des fauteuils à bascule et déclarent ingénument devoir se relaxer ! Les vendeurs

TÉMOIGNAGE



► de statuettes faites à la machine retiennent les passagers en mal d'un dernier achat. Les douaniers les bloquent au passage prétextant qu'il s'agit d'exportation interdite d'antiquités. Palabres, j'en ai pris l'habitude, quelques shillings et l'antique redevenant moderne !

Promis, ce n'est pas de la science-fiction mais bien une inimaginable réalité. 22 h : j'attends l'avion qui est parti avec un peu de retard de Genève. Le temps est épouvantable avec, encerclant l'aéroport, un orage comme seule l'Afrique en connaît. Des éclairs géants, les plus impressionnantes que j'aie jamais vus, zèbrent le ciel ou plongent vers la terre.

Le temps passe, le Coronado devrait être au sol. Mais il n'en est rien et je n'ai aucun moyen de communication. Enfin, j'entends un bruit de moteurs tournant au-dessus du terrain et cela dure. Que faire ? Aller jusqu'à la tour de contrôle qui se trouve de l'autre côté de la piste, atteignable uniquement par une petite route tortueuse. Il faut presque dix minutes pour y aller, autant pour revenir et prendre le risque que l'avion atterrisse sans personne au sol pour l'accueillir. Je prends l'option tour de contrôle. Il faut gravir, moi qui ai le vertige, une échelle plus que branlante. J'arrive en haut, ô surprise, les trois contrôleurs aériens dorment profondément. Cela fait bientôt 30 minutes que l'équipage essaie de les atteindre. L'autorisation de se poser est donnée. C'était la toute dernière minute avant une diversion vers Accra. Cela me donne le temps de revenir pour orchestrer les manœuvres au sol.

Samedi matin, l'avion arrive d'Accra. Petit bémol, j'ai l'outrecuidance de souhaiter partir à l'heure. Réponse immédiate : « nous sommes le Nigeria indépendant et nous sommes des adultes ». C'est ainsi que je me suis retrouvé tout seul en essayant de pousser en vain une grosse génératrice. C'est à ce moment qu'un des hommes de piste revient. Physiquement, il ne ressemble guère aux autres : grand, mince, longiligne, il n'arbore qu'un minuscule galon gris, tel un spaghetti, alors que les chefs gratifiés de trois nouilles dorées démontrent leur nullité accompagnée d'une belle autosuffisance. Stress, palabres, les choses finissent par s'arranger. Le directeur de la compagnie africaine, un Anglais, alors que je lui vantais les mérites de cet excellent employé, me répondit : « Que voulez-vous, c'est de loin le meilleur mais il n'est pas de la bonne tribu ».

De drôles d'échelles

Pour monter ou descendre de l'avion, il y a deux échelles dont les hauteurs sont différentes. À Lagos, elles sont rouillées, on ne peut plus les régler. L'une d'elles correspond plus ou moins à l'avant, l'autre à l'arrière et comme il y a bien 50 cm d'écart, elles ne sont pas interchangeables. On se trompe, on recule et on se bouscule. Et là, les palabres commencent : qui a la priorité, discussion dans un anglais pur brousse qui dévie afin de savoir qui parle le meilleur anglais, le King ou l'Oxford. Du haut de son cockpit le pilote hurle et a de la peine à

comprendre que tant que je lui parle, je ne peux pas résoudre le problème.

Quant à l'état misérable de la piste, ce ne sont pas les conférences entre tous les chefs d'escale et la direction de l'aéroport qui amélioreront son éclairage nocturne : une loupiote sur deux fonctionne.

Il y aurait encore bien des histoires à raconter mais il faut bien conclure. Usante sur le moment, amusante après coup, cette escale nigériane fut sans doute une fantastique école de patience, de diplomatie, de créativité et sans doute aussi à la base de mes futures activités touristiques, car pour vendre la destination Genève à des voyageurs allant en majorité à Londres et Paris, il fallut suggérer d'aller goûter l'air de l'Europe en commençant par un petit séjour régénérant dans nos montagnes au lieu de prendre un vol direct. ■

Quelques petites informations techniques. Avant tout départ, le chef d'escale établit un devis de poids afin d'informer le pilote sur le chargement de l'avion et sur son équilibrage.

Trois limites de poids essentielles : d'abord le poids maximum au décollage, variable selon l'altitude, le vent, la température, la longueur de la piste. Il comprend le poids de l'avion à vide, des équipements (sièges, catering, etc.), de l'équipage, des passagers, de leurs bagages, du fret et de la poste ; ensuite, le poids de l'avion sans carburant appelé « zero fuel weight » (le carburant se trouvant dans les ailes, il s'agit d'éviter une carlingue trop lourde pouvant entraîner la rupture des ailes) ; enfin le poids maximum à l'atterrissage qui dépend de la résistance du train.

Quant au centrage il faut transmettre des indications précises au pilote, soit « bien équilibré », « lourd du nez ou de la queue ». Fort de cela, il peut adapter ses volets.

Que chacun se rassure, aujourd'hui, on a d'excellentes machines à calculer et l'informatique fait pratiquement tout le reste. Bon vol !