

La Saga des Grandes Compagnies Aériennes – Episode 1

Comment la Pan Am a créé les fondamentaux du transport aérien

Rédigé par Jean-Louis BAROUX et publié par Tourmag.com le mardi 9 janvier 2024



Le Boeing 377 à double pont de la Pan Am - Photo Wikipedia

Il faut tout d'abord rendre hommage à la compagnie aérienne qui a créé la quasi-totalité des fondamentaux du transport aérien.

Il est logique de la placer au premier rang des promoteurs de cette activité si nouvelle et si utile à toute la population terrestre même si une toute petite partie en a fait l'expérience à ce jour.

La **Pan American World Airways**, que nous appellerons **la Pan Am** puisque qu'elle est mieux connue sous ce nom, a débuté ses opérations le 14 mars 1927 sous la houlette de son iconique Président **Juan Terry Trippe**.

Ce dernier, né le 27 juin 1899, exerçait la profession de banquier à Wall Street après ses études à l'université de Yale. C'est alors qu'il s'était intéressé aux premières compagnies aériennes en achetant la **Colonial Air Transport** puis en créant le 14 mars 1927 **l'Aviation Compagny of the Americas**, basée en Floride.

Il la rebaptisera Pan Am Airways. C'est ainsi que la Pan Am débutera et effectuera son premier vol le 28 octobre 1927 entre Key West et La Havane.

Pan Am : le duo Juan trippe et Charles Lindbergh

Juan Trippe était un visionnaire et il disposait maintenant d'un outil qui ne demandait qu'à grandir. Encore fallait-il imaginer **des infrastructures qui alors n'existaient pas**. Bien entendu, l'idée était alors de relier le sud des Etats-Unis à l'Amérique du Sud et pour cela, disposer des moyens de navigation et des possibilités d'atterrissage qui étaient balbutiantes.

Il eut alors l'excellente idée de s'adjoindre **Charles Lindberg**, le pilote devenu célébrité à la suite de la première traversée de l'océan atlantique le 21 mai 1927. Ils n'avaient que trois ans d'écart et l'apport de Lindbergh a été déterminant dans la croissance technologique de la Pan Am.

Ne disposant pas alors de moteurs suffisamment puissants pour arracher au sol des appareils de plus en plus gros destinés à transporter non seulement le courrier qui assurait le premier équilibre économique, mais aussi des passagers de plus en plus nombreux, il fallait utiliser des hydravions.

Ceux-ci n'étaient pas limités par une longueur de piste et pouvaient se poser sur la mer en cas d'avaries de moteurs.

C'est ainsi que Pan Am se dota d'hydravions de plus en plus gros avec lesquels la

compagnie défricha nombre de nouvelles lignes au fur et à mesure qu'elle obtenait les droits de trafic de la part des Etats-Unis et des pays ciblés, qui tous étaient bien d'accord pour recevoir ce qui était alors une nouveauté tant attendue et appréciée.

Plusieurs premières

Alors la Pan Am va aligner un nombre impressionnant de « premières ».

Le 19 novembre 1931, l'hydravion baptisé American Clipper avec Charles Lindbergh aux commandes défriche la première ligne Trans caribéenne en reliant Miami-Cuba-Kingston-La Colombie et Panama.

Le 27 octobre 1936 verra la première traversée du Pacifique avec des passagers à bord du Hawaii Clipper, un hydravion Glenn Martin 130 reliant San Francisco à Honolulu puis à Midway, Wake, Guam et finalement Manille.

Et pour héberger ses passagers, Juan trippe n'hésitait pas à faire construire des hôtels dans les îles étapes. Le 31 mai 1939, le Yankee Clipper un hydravion Boeing 314 équipé d'un restaurant à bord, reliera New-York à Marseille.

La guerre allait freiner la formidable expansion dont Pan Am avait profité en étant nommée transporteur officiel des Etats Unis pour les lignes internationales. Mais dès celle-ci terminée a commencé l'âge d'or du transport aérien et de Pan Am. Dès 1946, la Pan Am créait d'ailleurs sa propre chaîne hôtelière de luxe : les Intercontinental Hôtels.

Cette époque bénie a vu l'arrivée d'appareils beaucoup plus performants et a connu un développement considérable à partir de 1958 avec l'arrivée du mythique Boeing 707 qui ouvrait la voie au transport international confortable et rapide.

Notons que depuis cette période, les avions commerciaux ne vont pas plus vite à l'exception, hélas difficile, du Concorde. La Pan Am est bien entendu à la pointe de cette expansion avec un premier vol de New-York à Paris en B707 le 27 octobre 1958.

Mais le plus gros coup de Juan Trippe reste d'avoir convaincu Bill Allen alors Président de Boeing de construire le Boeing 747 dont il a commandé 25 exemplaires en avril 1966 alors que sa construction n'était pas commencée.

A la même époque Pan Am ouvrait un premier système de réservation électronique appelé Panamac, lequel occupait tout le 4ème étage du tout nouveau Pan Am building qui trônait au milieu de Manhattan. Le début des années 1970 marque l'apogée de ce mythique transporteur dont le prédécesseur Juan Trippe avait d'ailleurs lâché les commandes en 1968.

Les déboires se sont alors accumulés, la libéralisation de transport aérien américain a porté un coup fatal à la compagnie peu habituée à une concurrence agressive et qui de plus, a subi l'attentat de Lockerbie le 21 décembre 1988.

Le 4 décembre 1991, marque la fin de la compagnie qui aura laissé un souvenir indélébile à tous ceux qui l'ont utilisé, et dont je fais partie.



Jean-Louis Baroux est l'ancien président d'APG (Air Promotion Group) et le créateur du CAF (Cannes Airlines Forum) devenu le World Air Forum). Il est Grand spécialiste de l'aérien, il a signé aux éditions l'Archipel « Compagnies aériennes : la faillite du modèle », un ouvrage que tous les professionnels du tourisme devraient avoir lu.

Les droits d'auteur de l'ouvrage sont reversés à une association caritative. On peut l'acquérir à cette adresse : www.editionsarchipel.com