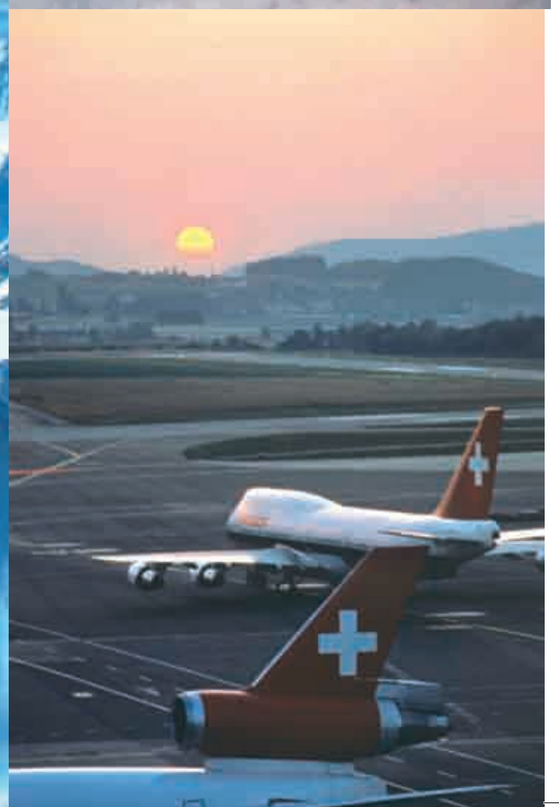
Swissair
qualidade suíça no céu brasileiro

Gianfranco Beting

No dia 2 de outubro de 2001, milhares de passageiros apresentaram-se em aeroportos de cinco continentes para embarcar nos vôos de uma das mais tradicionais, bem-sucedidas e classudas empresas aéreas de todos os tempos: a Swissair. O que nenhum deles sabia é que a partir daquela data a empresa ficaria para sempre no chão.

por Gianfranco Beting



Nasce a companhia aérea da Suíça

A Swissair começa sua história em 26 de março de 1931, quando duas empresas aéreas suíças, a Ad Astra-Aero e a Balair, resolveram fundir suas operações. Na ocasião, a nova empresa foi batizada de Swiss Air Transport Company Limited ou, simplesmente, Swissair, como acabaria mesmo sendo conhecida e reconhecida. A companhia nascia com uma frota de 13 aeronaves: oito Fokker VIIb, um Fokker VIIa, dois Dornier Merkur, um Messerschmitt M18d e um Comte AC-4. A lista total de colaboradores chegava a 64 pessoas. Destas, dez eram pilotos, sete cumpriam a função de radiotelegrafistas e oito trabalhavam como engenheiros de vôo. A malha era composta de quatro destinos domésticos e outras 14 cidades na Europa, num total de 18 rotas.

Desde o princípio, a companhia sempre primou por inovações. A primeira foi encomendar junto à Lockheed Aircraft, em 1932, a compra do modelo Orion, que voava 100 quilômetros/hora mais rápido do que qualquer aeronave européia na época. Os dois Orion iniciaram serviços entre Basiléia, Zurique, Munique e Viena em 2 de maio de 1932.

Em 1934, a empresa foi a primeira na Europa a empregar aeromoças, como as comissárias de bordo eram conhecidas então. No ano seguinte, outro avanço foi a introdução do modelo Douglas DC-2 em serviço. Com essa aeronave avançadíssima, a empresa sentiu-se confiante para oferecer serviços até mesmo durante o inverno, numa época em que praticamente nenhuma outra empresa aérea ousava enfrentar as difíceis condições climáticas do coração da Europa.

Mais difícil que enfrentar os rigorosos invernos seria encarar a Segunda Guerra Mundial. O conflito acabou por interromper todas as operações da companhia ainda em 1939, quando a frota da empresa totalizava 11 aeronaves: cinco Douglas DC-3, três DC-2, um de Havilland Dragon Rapide, um Fokker VIIa e um Comte AC-4. Se todos os assentos dessas aeronaves fossem somados, a Swissair de 1939 teria 163 poltronas à venda. O mesmo que hoje um de seus A320 comportaria.

Duas comissárias da Swissair visitam o presidente Getúlio Vargas por ocasião da cerimônia de inauguração dos serviços da empresa para o Brasil, em 1954.

As aeronaves da companhia só retornariam ao céu em 30 de julho de 1945. No ano seguinte, a Swissair receberia o primeiro de quatro quadrimotores Douglas DC-4, com os quais a empresa finalmente sairia em vôos regulares para fora da Europa. Em 2 de maio de 1947, a companhia foi uma das pioneiras na travessia do Atlântico Norte. Ligando Zurique a Nova York, a companhia iniciou seus serviços de longo curso. Com essa rota estabelecida, a empresa voltou suas atenções para a ampliação de rotas intercontinentais. Um dos primeiros destinos escolhidos foi a América do Sul.

Um dos DC-4 da empresa é visto taxiando em Genebra. Foi o primeiro modelo a cruzar o Atlântico Norte e o Atlântico Sul.

Swissair no Brasil

Em 10 de outubro de 1947, um dos Douglas DC-4 da companhia partiu de Genebra com destino a Buenos Aires. Este seria apenas um vôo de teste e familiarização com a nova rota que a companhia pretendia lançar rumo à América do Sul. O DC-4 fez escalas em Casablanca, Marrocos; Dacar, Senegal; de lá, cruzou o Atlântico Sul, até finalmente chegar a Recife. Da capital pernambucana prosseguiu para o Rio de Janeiro e Montevidéu, antes de concluir sua jornada em Buenos Aires, dois dias depois de partir. Um segundo vôo de provas seria realizado com equipamento DC-4 em 9 de dezembro de 1950. Desta vez, a viagem seguiu o trajeto Zurique/Genebra/Casablanca/Dacar/Recife/Rio de Janeiro. Mas ainda não seria desta vez que a empresa suíça começaria serviços regulares para o Brasil. Isso só ocorreria de fato quatro anos mais tarde.

Em 27 de maio de 1954, a Swissair finalmente inaugurou o primeiro serviço regular para a América do Sul. A aeronave empregada na rota era um Douglas DC-6B, com 69 assentos. Matriculado HB-IBI e batizado em homenagem ao cantão suíço de St. Gallen, o vôo SR 460 partiu de Zurique e fez escalas em Genebra, Lisboa, Dacar, Recife, Rio de Janeiro e São Paulo, antes de concluir a jornada de 31 horas de vôo. No retorno, o vôo SR 461 fazia escalas nas mesmas cidades.

Anos dourados: quando voar ainda era para poucos, a Swissair fazia de cada passageiro um convidado especial.

A partir de 1954, o Douglas DC-6 foi o primeiro tipo utilizado regularmente em vôos para o Brasil.

A proverbial qualidade e precisão suíça já se fizeram sentir desde o primeiro vôo. Os 69 passageiros tinham cinco comissários (as) cuidando de cada detalhe e cercando-os de atenções durante todo o percurso. Cardápios elaboradíssimos, cartas com vinhos excepcionais, champagne e caviar corriam soltos a bordo. E, para completar, nada melhor que os maravilhosos queijos e chocolates suíços, que faziam de cada uma das longas viagens verdadeiros festivais gastronômicos. Tão impressionante quanto a qualidade do serviço de bordo

Gianfranco Bering

A soberba visão dos Alpes Suíços a partir de um DC-4 da empresa.

O Douglas DC-7 Seven Seas: o último quadrimotor a pistão empregado pela companhia suíça.

era a rigidez e pontualidade dos serviços, que funcionavam com precisão suíça, sem trocadilho. Isso só era possível pela excepcional qualidade dos serviços de manutenção da companhia, uma tradição que prossegue, através da SR Technics, até os dias de hoje.

O Douglas DC-6 logo seria substituído por seu irmão mais novo, maior e tecnologicamente mais avançado: o Douglas DC-7C, também conhecido pelo apelido de Seven Seas. Com capacidade para 75 assentos, o DC-7 cruzava a 550 quilômetros/hora, quase 110 quilômetros/hora mais veloz que o DC-6. Com seu maior alcance (6.450 quilômetros ante 3.800 quilômetros de seu predecessor), os vôos ficaram mais rápidos, suprimindo as escalas de Casablanca e Recife desde 1957. A partir de então, Brasil e Suíça estavam separados por apenas uma escala em Dacar, Senegal.

Batizado de "Supersuisso", o vôo SR 463 operava todas as terças-feiras. Decolava de Congonhas às 13h30, do Galeão às 15h25, de Dacar às 7h35 do dia seguinte. Rumava então para Genebra, onde aterrissava às 17h50 e, finalmente, em Zurique, onde concluía a viagem às 19h10. Às sextas-feiras, o "Supersuisso" SR 461 partia de Congonhas às 16h60, do Galeão às 18h05, de Dacar às 9h20 (já no dia seguinte) e chegava à Genebra às 19h35 e a Zurique às 20h55 aos sábados.

Os vôos de retorno no "Supersuisso" também eram dois. Às quintas-feiras, o SR 460 partia de Zurique às 15h30, Genebra às 17h05, Dacar à 1h55 já na madrugada das sextas-feiras. A chegada ao Galeão dava-se às 9h45 e, encerrando a viagem, a Congonhas às 11h45. O vôo SR 462 operava todos os domingos nos mesmos horários do vôo SR 460.

Suíça a jato

Dando continuidade à sua já tradicional busca pelas aeronaves mais avançadas da época, a Swissair foi uma das primeiras empresas aéreas a encomendar aeronaves a jato. A companhia, cliente fiel da Douglas, optou pelo modelo DC-8 para rotas longas e pelos jatos SE-210 Caravelle III para etapas curtas e médias. Sempre preocupada em oferecer serviços de qualidade excepcional, a Swissair escolheu a mais veloz aeronave da primeira geração dos jatos: o Convair 990A, batizado pela companhia de "Coronado". Os 990A voavam em velocidade de cruzeiro a quase 1.000 quilômetros/hora, embora em rotas de longo curso essas aeronaves operassem substancialmente com velocidades reduzidas, cruzando rotineiramente a 895 quilômetros/hora. Esse padrão operacional era fundamental para garantir o alcance necessário para a travessia do Atlântico. Se o Coronado era rápido, em contrapartida seu alcance era limitado: voava no máximo 8.690 quilômetros.

Os primeiros exemplares do Convair 990A foram recebidos em 1962 e introduzidos nas rotas da América do Sul em 26 de agosto desse mesmo ano. Com capacidade para 100 assentos, eram também mais confortáveis que seus concorrentes diretos, o Douglas DC-8 e o Boeing 707. Apresentavam cinco assentos dispostos por fileira, o que eliminava um dos famigerados "assentos do meio" por fileira. O público sabia disso e passou a ter uma razão a mais para dar preferência aos velozes e esguios Coronado da Swissair. A aeronave, a despeito de ser muito querida por passageiros e pilotos, era pouco econômica: seus quatro motores turbofan CJ-805 eram beberrões até mesmo para os padrões da época. Os Coronado voavam em dois trajetos distintos: uma vez por semana, o jato saía da Suíça e fazia escala em Lisboa antes de prosseguir para Dacar, Rio de Janeiro, São Paulo, Montevidéu, Buenos Aires e Santiago do Chile. No outro serviço semanal, o itinerário era o mesmo, porém sem a escala na capital portuguesa.

Para resolver a questão do alcance limitado do Coronado, a Swissair decidiu comprar a mais nova versão do Douglas DC-8: o modelo 62, de ultralongo alcance. Essa aeronave era capaz de voar 9.600 quilômetros com 152 passageiros. Sua introdução nas rotas do Atlântico Sul, em 1968, significou a substituição definitiva dos saudosos Convair 990A Coronado.

O Douglas DC-8 seria o substituto natural do Coronado nas rotas para a América do Sul.

O Convair 990A Coronado foi o primeiro jato empregado pela Swissair nos serviços para o Brasil. Era a mais veloz aeronave de sua época.

Coleção: José Mazur Filho

No anúncio de jornal (24/8/1962), o indisfarçável orgulho da Swissair por servir o Brasil com o mais veloz jato comercial em operação.

A era dos wide-bodies da Swissair no Brasil começou com a introdução do modelo DC-10-30: mais espaço e conforto para cativar os passageiros.

Os DC-8 da Swissair logo conquistaram uma legião de fãs. Confortáveis, uniam o Brasil à Europa em vôos serenos e com horários convenientes. Nessa fase, a Swissair operava em Campinas, Aeroporto de Viracopos. A introdução dos jatos significou a mudança do aeroporto nos vôos com destino a São Paulo. As pistas de Congonhas eram curtas demais para permitir a operação segura e eficiente dessa nova e veloz geração. Eram dois serviços semanais: um deles voava sem escalas do Galeão para Genebra e Zurique. O outro ainda fazia uma escala em Dacar antes de chegar à Suíça.

Geração wide-body

Em dezembro de 1972, pousou na sede da empresa em Zurique o primeiro McDonnell Douglas DC-10-30 dos 16 que eventualmente a Swissair iria operar. Essa aeronave representava uma enorme mudança de escala para a companhia. Juntamente com um par de Boeing 747, significava que a Swissair entrava para o time de operadores de aeronaves de fuselagem larga (wide-body). O DC-10 surgia com muito mais espaço interno que os Douglas DC-8 que iria complementar e, eventualmente, substituir nas rotas de longo curso da empresa. Acomodava

Coleção: José Manzur Filho

Anúncio comemorativo dos dez anos de serviço da empresa (26/6/1964) na linha Suíça/Brasil. Note que o Coronado é sempre o foco da comunicação.

22 assentos em primeira classe e 227 assentos na classe econômica, na configuração inicialmente adotada pela Swissair. Anos depois é que a companhia adicionaria uma terceira classe de serviços, a Business Class, alterando a configuração para 22 assentos em primeira classe, 63 na Business e 136 na classe econômica.

Os 11 primeiros DC-10 da empresa não eram da versão de ultralongo alcance, a 30ER (Extended Range). Como tal, não conseguiam operar serviços sem escalas entre o Brasil e a Suíça com peso máximo. Essa situação só seria alterada com a entrega dos primeiros jatos DC-10-30ER em 1980. A partir de 30 de outubro de 1983, os vôos Brasil/Suíça passaram a ser feitos exclusivamente com aeronaves desse modelo. Eram quatro aparelhos, matriculados HB-IHL, IHM, IHN e IHO, que se revezavam nos serviços, que, à época, eram operados três vezes por semana. A essa altura, os vôos também haviam sido renumerados: eram os tradicionais SR 144 e SR 145, números que ficariam conhecidos em todo o mercado e pelos passageiros mais freqüentes.

Em algumas épocas do ano, sobretudo durante o verão na América do Sul, a Swissair colocava nas rotas para o Brasil, quando a demanda assim exigia, suas maiores aeronaves, os Boeing 747-357, que tinham 276 assentos na versão combi ou 375 assentos na versão *all-pax*. Embora não fosse um acontecimento freqüente, a mera visão de um 747 da Swissair em Viracopos e Galeão era motivo de festa para a comunidade de spotters da época.

Tirando essas raras ocasiões, a Swissair utilizaria o DC-10 exclusivamente e por mais tempo que qualquer outro modelo de aeronave empregado nas rotas do Atlântico Sul. Seu reinado, iniciado em novembro de 1974, só terminaria em 19 de agosto de 1991, quando a empresa colocou nos serviços para o Brasil a sua mais avançada aeronave: o próprio sucessor natural do DC-10, o trijato McDonnell Douglas MD-11. Nessa data, pousou no Brasil o MD-11 HB-IWF, cumprindo o SR 144 na rota Zurique/Genebra/Galeão/Viracopos. Nessa fase dos serviços, uma das três freqüências semanais da empresa fazia escala em Genebra. Somente a partir de 25 de outubro de 1992 é que a companhia cancelaria essa escala, concentrando todas as operações de longo curso em Zurique, com exceção dos serviços sem escalas entre Genebra e Nova York (SR 110/111). Também nessa data a companhia realizou outra mudança significativa em seus vôos para o Brasil: transferiu as operações de Viracopos para Guarulhos. A Swissair foi uma das últimas empresas européias a deixar de utilizar o aeroporto internacional de Campinas.

A Swissair foi a cliente lançadora do modelo 747-300, visto aqui decolando de Genebra. Alguns serviços para o Brasil, sobretudo na alta estação, empregaram o Jumbo para dar conta da grande procura.

Em 31 de outubro de 1993, a empresa mudou novamente seus serviços para o Brasil. A parada no Rio de Janeiro foi abandonada em uma das três freqüências semanais em favor de operações sem escalas entre São Paulo (Guarulhos) e Zurique. Todas as segundas-feiras, o MD-11 voava entre Zurique e Buenos Aires somente com a escala em São Paulo. Às quar-

O pôster da empresa dos anos 1970 promove as linhas sinuosas de um "exótico" rio amazônico.

Gianfranco Beting

Coleção: José Mazur Filho

O anúncio (15/8/1969) promove as duas opções de vôos entre Brasil e Suíça: uma com escalas e outra non-stop.

tas e sextas-feiras a escala no Rio ainda era mantida. A partir de 1º de julho de 1994, as operações de todos os serviços da empresa de e para o Brasil passaram a utilizar exclusivamente o Aeroporto de Guarulhos. Esse seria o último destino regularmente servido pela companhia no país.

50 anos de travessia do Atlântico

Em 1997, a companhia inaugurou sua quinta freqüência semanal (às terças-feiras) entre Brasil e Suíça. Nesse mesmo ano, a Swissair encontrou uma maneira espetacular de comemorar meio século de travessias transatlânticas. A empresa arrendou um Douglas DC-4 igualzinho ao modelo original que havia feito a primeira travessia, tomando o cuidado de pintá-lo com as cores da época. A aeronave realizou uma série de vôos pela Europa, culminando com duas travessias transatlânticas, reproduzindo a mesma rota utilizada no vôo original: comissárias vestidas com uniformes da época providenciavam o serviço de bordo, um detalhe a mais nesses vôos espetaculares. Uma demonstração a mais de quão única e diferenciada foi a Swissair.

Fim de uma era

Em meados da década de 1990, a alta administração da Swissair decidiu embarcar num processo de crescimento agressivo. Em rápida sucessão, a empresa, até aquele momento tão conservadora em seus investimentos quanto fortemente capitalizada, decidiu que somente através de crescimento significativo poderia garantir sua independência entre as grandes empresas aéreas européias. Consciente da limitada capacidade de geração de tráfego de seu mercado base (a Suíça), a companhia optou pela expansão de sua presença além das fronteiras de seu país. Num ambiente político mais liberal, a companhia quis aproveitar-se da unificação européia. A Swissair partiu para um agressivo plano de aquisição de participações acionárias em várias empresas européias, entre elas a belga Sabena, as francesas AOM, Air Liberte, Air Littoral, a Austrian, a italiana Volare, a alemã LTU, a espanhola Air Europe, a LOT polonesa, a TAP Air Portugal e a Turkish Airlines. Estavam lançadas as sementes do grupo Qualyflier. O problema é que essa estratégia de crescimento, ao invés de promover a sobrevivência da Swissair, provocaria, na verdade, sua destruição.

O fato é que a maioria dessas empresas encontrava-se em dificuldades financeiras. Se a intenção era criar um grupo de empresas que operasse com a mesma qualidade e eficiência operacional que tinham tornado a Swissair mundialmente famosa, na prática isso não foi possível. Diferenças culturais, deficiente planejamento, resistências isoladas e, até mesmo, um mal-disfarçado protecionismo dos "orgulhos nacionais" combinaram-se numa química desastrosa. Em 23 de janeiro de 2001, o principal executivo e arquiteto dessa expansão agressiva, Philippe Bruggisser, renunciou ao cargo, sendo substituído emergencialmente por Eric Honegger e Moritz Suter, este último vindo da subsdiária regional do grupo, a Crossair.

Em rápida sucessão, a Swissair começou a rever seus planos de investimento nas companhias coligadas. A empresa desistiu da compra de 34% das ações da TAP Air Portugal e de 51% da Turkish. A Sabena, no entanto, teve de receber um empréstimo-ponte de 240 milhões de dólares somente para continuar operando. Em 16 de março, a Swissair anunciou a contratação de um novo CEO (Chief Executive Officer): Mario Corti, executivo egresso da Nestlé. Dez dias depois, em 26 de março, a empresa completou 70 anos. Nem o mais pessimista dos críticos poderia prever que este seria o último aniversário da companhia.

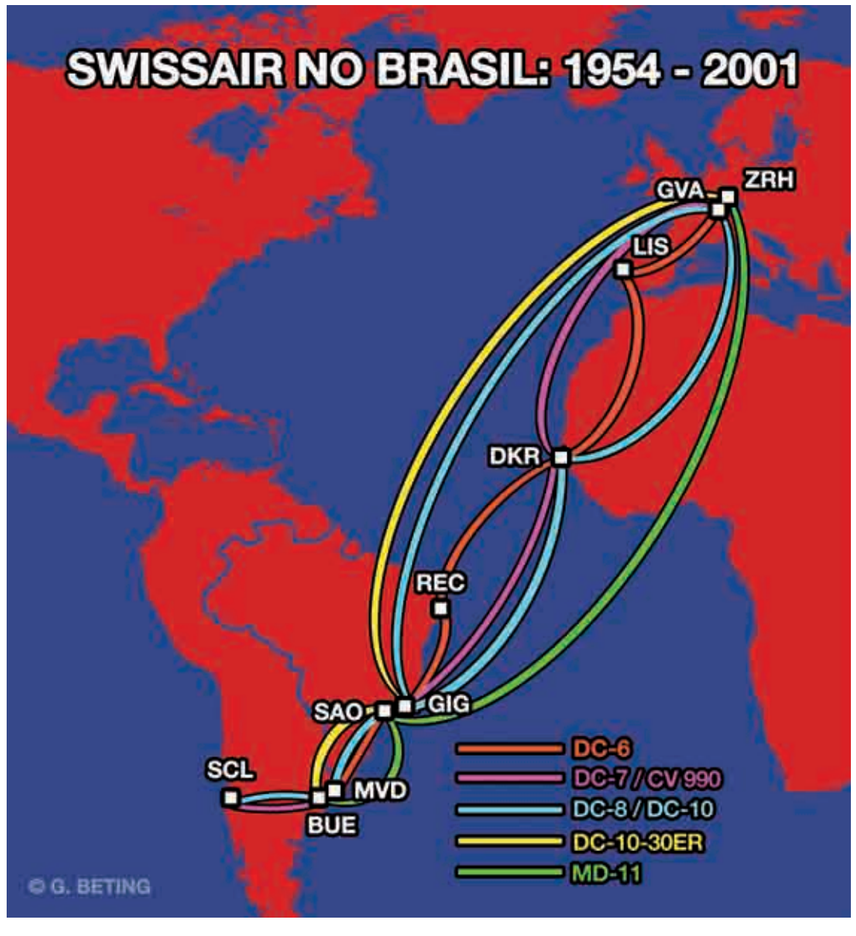
Em abril, a Sabena divulgou um balanço abismal, com perdas de meio bilhão de dólares.

Gianfranco Beting

Catering *sempre foi um dos fortíssimos diferenciais de produto da empresa.*

Gianfranco Beting

Este Douglas DC-4 foi restaurado para a comemoração de 50 anos da travessia do Atlântico Norte, celebrada em 1997.



As poltronas de primeira classe da Swissair eram melhores do mercado.

a Swissport. Todo esse capital foi rapidamente utilizado para cobrir as despesas operacionais e saldar as dívidas das empresas coligadas remanescentes.

Então vieram os atentados de 11 de setembro, colocando todas as empresas aéreas mundiais de joelhos. Corti agiu rápido e em 24 de setembro anunciou um plano ousado, que previa a fusão da lucrativa divisão regional (Crossair) com a própria Swissair, embora as duas identidades fossem mantidas separadamente. A medida resultaria em milhares de demissões, além de outras 3.000 demissões resultantes da venda de sua subsidiária de *catering*, a Gate Gourmet. Outra dura medida anunciada foi a redução da malha de vôos intercontinentais em 25%. Os dois maiores credores da empresa, os bancos UBS e Credit Suisse, torceram o nariz.

Em 28 de setembro, as ações da companhia, que no auge chegaram a valer quase 250 francos suíços, despencaram para menos de 39. Em 1º de outubro, Mario Corti anunciou publicamente algo que parecia impensável: que a outrora maravilhosa Swissair estava falida. Os maiores bancos suíços e os credores UBS e Credit Suisse resolveram intervir. Segundo um novo plano emergencial, a Crossair então assumiria todos os vôos europeus da Swissair, com outras 2.650 demissões anunciadas. Mas não houve tempo para mais nada. No dia seguinte, 2 de outubro, um A321 da empresa, com todos os passageiros a bordo, foi retido no Aeroporto de Heathrow, em Londres, por falta de pagamento de combustível. Em questão de minutos, o inacreditável aconteceu. A empresa declarou publicamente sua falência, suspendendo todas as decolagens após as 15h45, com exceção dos vôos de longo curso, que deveriam retornar naquele mesmo dia para Zurique. No dia seguinte, o último vôo a pousar oficialmente com o código "SR" da empresa foi justamente o serviço procedente de Guarulhos, o SR 145. Quando o MD-11 cortou seus motores, escreveu o epílogo de uma empresa que soube unir rigor operacional de serviços a grandes doses de charme; operações de porte global a pequenas atenções individuais aos seus felizardos passageiros.

A fortíssima imagem institucional da empresa adorna duas aeronaves símbolo: os jatos da família A320, usados nas rotas pan-européias (no caso, um A321), e o MD-11, onipresente na malha intercontinental da companhia suíça.

O clima só não ficou pior porque a Swissair, a despeito das dificuldades, continuava a entregar um serviço de qualidade excepcional. Naquele mesmo mês, a empresa recebeu os prêmios da World Travel Awards nas categorias "Best Economy Class Worldwide" e "Best European Airline".

Em maio, Corti decidiu que somente conseguiria manter a Swissair viva se vendesse parte de seus ativos. A história mostra que pouquíssimas empresas conseguiram sobreviver com a venda de suas partes. O processo de encolhimento, no mais das vezes, nada mais é do que o início do fim. Sem outras opções, a diretoria da Swissair decidiu vender a cadeia de hotéis Swissôtel, sua divisão de tecnologia (Atraxis) e 10% de suas ações na Austrian Airlines. Em junho foi a vez de se desfazer de 80% dos papéis da sua subsidiária de *handling*,

Fotos: Gianfranco Beting

Uma cena para a história: a última decolagem de um MD-11 da Swissair no Aeroporto de Guarulhos para Zurique.

Cai o pano

A notícia foi um choque para a Suíça. A dura realidade finalmente abateu-se pesadamente sobre milhares de colaboradores da companhia e uma enorme cadeia de empresas fornecedoras. Literalmente, desaparecia da noite para o dia uma empresa que era considerada sinônimo e símbolo de uma nação. As dezenas de jatos estacionados nos aeroportos de Genebra e Zurique não deixavam dúvidas da gravidade do fato. Em questão de horas, a opinião pública exigiu que o governo emprestasse dinheiro à companhia. Em 4 de outubro foi decidido o empréstimo de 300 milhões de francos suíços para a Swissair voltar a operar parte de suas rotas.

No dia 8 de outubro de 2001, Mario Corti anunciou a demissão de 9.000 funcionários da Swissair e a imediata transferência do restante de suas operações para a Crossair. O Parlamento local ratificou a decisão, apoiando ainda a transferência de 26 jatos intercontinentais e outros 22 aparelhos da família Airbus A320 para rotas de média e curta etapas. Depois de muitas idas e vindas pelos palácios e pelos gabinetes, outra decisão foi tomada: das cinzas da Swissair nasceria uma nova empresa. Seu capital seria dividido desta forma: 20% para o governo federal, 18% para os governos dos cantões suíços e 62% para o setor privado.

Em 31 de março de 2002, a operação da Crossair assumiu formalmente os ativos deixados pela Swissair e a saudosa empresa deixou de existir legalmente. Nascia ali uma nova companhia aérea, a Swiss International Air Lines. Mas a Suíça é um país sério e 70 anos de história não seriam simplesmente varridos do mapa. Os executivos envolvidos no fim da empresa teriam de responder por seus atos e, de fato, não escapariam da Justiça. Em 16 de janeiro de 2007, na cidade de Bülach, próxima a Zurique, começou o julgamento dos principais executivos da Swissair, criminalmente responsabilizados por seu melancólico fim. Para o banco dos réus foram os próprios Mario Corti, Philippe Bruggisser e Eric Honegger. O resultado do julgamento ainda não é conhecido e, independentemente do veredito, uma coisa é certa: a Swissair sempre fará falta.

Num mundo em que muito se fala e tanto se busca alcançar a excelência nos serviços, a Swissair era uma companhia que parecia conseguir atingir um padrão notável de serviço com grande naturalidade. Os aeroportos de Genebra e Zurique, menores e mais acolhedores do que outros terminais europeus, ajudavam a tornar a experiência em solo algo ainda mais agradável, permitindo conexões ágeis, descomplicadas e rápidas. Voar Swissair era mesmo algo muito, muito especial. A realidade não poderia ser mais triste, embora as lembranças sejam as melhores possíveis.

Swissair, teu nome desapareceu do céu, mas quem te conheceu jamais te esquecerá.