Zeitschrift: Schweizer Revue : die Zeitschrift für Auslandschweizer

Herausgeber: Auslandschweizer-Organisation

Band: 11 (1972)

Heft: 44

Rubrik: Le saviez-vous?

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: 16.07.2025

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

?? le saviez-vous ?

Cette rubrique est ouverte en priorité aux annonceurs qui désirent faire connaître aux lecteurs du Courrier Suisse les techniques nouvelles dans les domaines de la production de biens de consommation, d'équipement et de services. Pour de plus amples renseignements téléphoner au 35.62.69

SWISSAIR présente son Douglas DC-10

A partir de fin janvier 1973, Swissair va mettre son premier DC-10 en service régulier entre la Suisse et New York, ensuite à la mi-février vers Montreal et Chicago, puis en avril prochain vers Boston. Ultérieurement, ce triréacteur moderne de grande capacité assurera également des liaisons vers Israël et à destination de l'Afrique du Sud. Il viendra remplacer son frère aîné, le quadriréacteur DC-8 et tiendra utilement compagnie, sur certaines lignes, au Boeing 747, le premier quadriréacteur géant mis en ligne par Swissair il y a deux ans maintenant.

LE DC-10-30 EN CHIFFRES

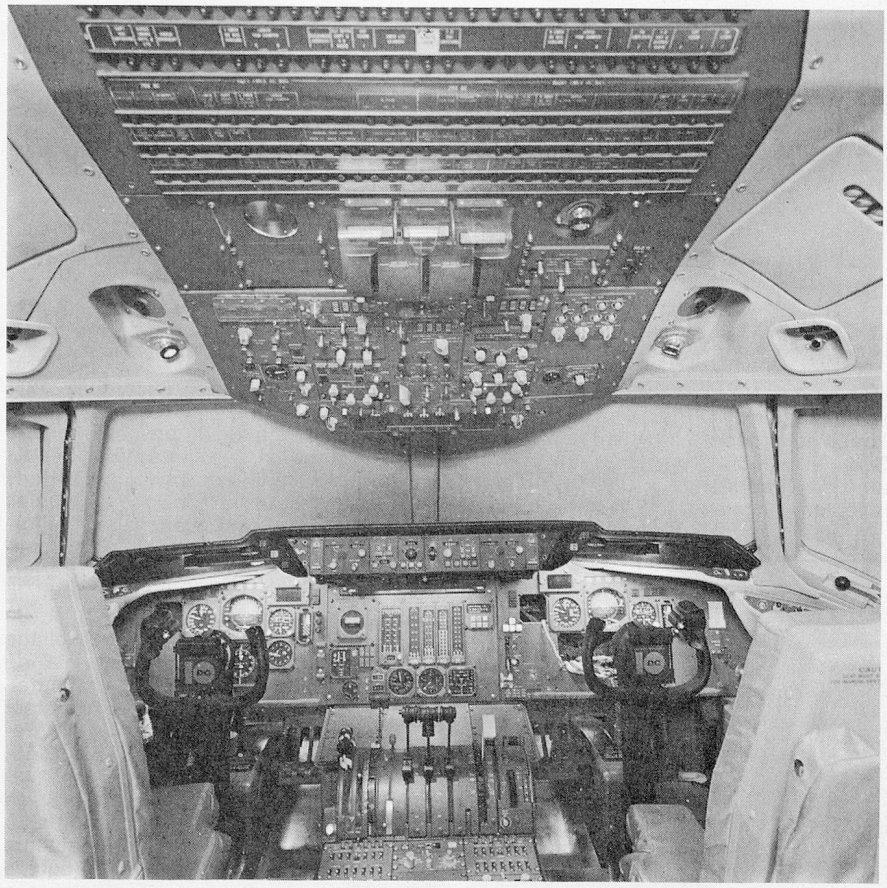
Envergure	50,39 m
Longueur hors-tout	55,55 m
Hauteur de l'empennage	17,70 m
Longueur de la cabine	40,80 m
Flèche de l'aile	35°
Poids maximum au décollage	251.750 kg
Poids maximum à l'atterrissage	182.800 kg
Charge utile maximum (Swissair)	40 tonnes
Rayon d'action	8.894 km
Rayon d'action avec charge utile maximum	7.227 km
Nombre de passagers	249 (22 First + 227 Economy)
Soutes de fret	127 m^3
Vitesse maximum de croisière	980 km/h
Capacité des réservoirs de carburant	138.236 litres
Réacteurs	3 General Electric CF6-50A
Valeur de l'avion complet sans pièces de rechange	88 millions de FS

La construction des triréacteurs géants DC-10 a débuté en janvier 1969 dans les ateliers de la McDonell Douglas Corporation à Long Beach, en Californie. A l'origine, il s'agissait d'un appareil moyen-courrier dont les performances avaient été établies pour le réseau domestique américain. Avec un poids maximum autorisé au décollage de 186 tonnes et une autonomie de vol de près de 5.500 km, cet appareil ne répondait en effet que partiellement aux besoins des compagnies européennes du groupe KSSU (KLM, SAS, SWISSAIR et UTA).

McDonnell Douglas décida alors de construire des DC-10 plus grands, à savoir le DC-10-20 (équipé de réacteurs Pratt & Whitney) et le DC-10-30 (équipé de réacteurs General Electric), tous deux conçus pour des distances moyennes à longues et propulsés par des moteurs plus puissants. Le poids maximum au décollage de la version DC-10-30 est ainsi passé à 252 tonnes et l'autonomie de vol à 8.900 km.

En juin 1969, les quatre partenaires du groupe KSSU décidaient en commun l'achat de DC-10-30, Swissair passant une commande ferme de 6 appareils et prenant en outre une option sur trois autres avions du même type. Le premier DC-10-30 de Swissair, baptisé HB-IHA « St. Gall », lui sera livré au début du mois de décembre et sera mis en service deux mois plus tard, une fois l'entraînement des pilotes assuré. Selon les prévisions actuelles, le deuxième appareil sera livré en janvier 1973, le troisième en septembre de la même année, les numéros 4 et 5 en février 1974 et le sixième en février 1975.

Le DC-10-30 est un triréacteur (voir ses caractéristiques principales dans l'encadré ci-joint) équipé de réacteurs General Electric CF 6-50 A, développant chacun une poussée de 22.240 kg (les réacteurs du Boeing 747 ont une poussée de 21.320 kg). Deux de ces réacteurs se trouvent sous les ailes, le troisième dans l'empennage. Bien que ces moteurs soient extrêmement puissants, leur niveau de bruit a pu être considérablement diminué par l'emploi de matériaux et de techniques les plus modernes. Ainsi, le DC-10 est le premier avion commercial à réaction dont les niveaux de bruit sont nettement inférieurs aux normes fixées par les autorités aéronautiques américaines.



La cabine est partagée en trois compartiments très vastes qui offrent de la place à 249 passagers, dont 22 en première classe et 227 en classe économique. Le confort dont jouit le passager est semblable à celui qu'il trouve dans les quadriréacteurs Boeing 747B. Il aura notamment la possibilité d'assister à la projection de films ou d'écouter 6 à 8 programmes de musique enregistrée.

Le cockpit des DC-10-30 de Swissair (voir photo) est le même que celui des autres appareils de ce type qui seront mis en service par toutes les compagnies du groupe KSSU. L'équipage comprendra 13 personnes au total : trois navigants, le capitaine, un copilote et un technicien de bord ; le personnel de cabine sera composé du maître de cabine, de deux stewards et une hôtesse en première classe et de deux stewards et quatre hôtesses en classe économique.

Le DC-10 dispose d'un grand nombre de systèmes et d'instruments qui, en plusieurs exemplaires, contribuent à l'accroissement de la sécurité. L'approche et l'atterrissage sont, aujourd'hui encore, les phases les plus délicates du vol, notamment lorsque les conditions météorologiques et de visibilité sont défavorables. Aussi, le DC-10 a-t-il été équipé d'un système automatique d'atterrissage qui permet des atterrissages entièrement automatiques.

Ce système montre au pilote, par l'image, où l'avion va se poser. En outre, il indique en texte clair les phases les plus importantes des opérations et avertit lorsque des troubles surgissent dans les instruments.

Le DC-10-30 dispose également d'un système intégré de navigation par inertie, qui est en mesure de conduire automatiquement et très exactement l'avion de son point de départ à son point d'arrivée. Ce système permet de renoncer au navigateur et d'utiliser des routes aériennes supplémentaires tout en facilitant la tâche de l'équipage.

Le trains d'atterrissage du DC-10 est formé d'une double roue de proue et de deux groupes de quatre roues situés sous les ailes ainsi que d'un groupe de deux roues placées sous le fuselage. Le train d'atterrissage a donc douze roues au total.

Les soutes placées sous le cabine des passagers, à l'avant et au milieu du fuselage, sont équipées d'un système de chargement avec moteurs permettant un déplacement aisé des conteneurs de fret aussi bien dans le sens latéral que longitudinal. Le volume du fret pouvant être chargé s'élève à 127 m^3. La soute arrière est même climatisée, ce qui permet aussi le transport d'animaux.

Pendant plus de deux ans, les quatre compagnies membres du groupe KSSU ont travaillé en commun pour établir les spécifications du DC-10-30. De ce fait, l'avion est pratiquement le même pour les quatre compagnies, à part la couleur des tapis et des sièges de cabine qui varie.

S.A. CIMENTS D'OBOURG

Toute la gamme des ciments Portland

BUREAU DE VENTE :
BOULEVARD DU REGENT 46 - 1000 BRUXELLES
TEL. : (02) 12 30 50 (8 LIGNES)