

Objekttyp: **Advertising**

Zeitschrift: **Le messenger suisse : revue des communautés suisses de langue française**

Band (Jahr): **29 (1983)**

Heft 10

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Les petits extra Swissair.

GGK

Quand Swissair renouvelle sa flotte, elle aborde les constructeurs aéronautiques de pied ferme. Avec des souhaits particuliers à satisfaire. Le plus extra, c'est que les constructeurs s'exécutent. Au point qu'ils en viennent parfois à repenser nos appareils en conséquence.

Les nouveaux Boeing 747-357 donnent une idée de l'ampleur des innovations apportées à la demande expresse de Swissair et avec son étroite coopération. Ils se différencient des précédents par leurs propulseurs plus économiques et surtout par un allongement du pont supérieur qui peut accueillir confortablement 69 passagers. Avec les 36 Slumberettes de la première classe et 275 sièges sur le pont principal, le nouveau Jumbo Swissair peut donc embarquer 380 passagers, soit seulement 19 de plus que son prédécesseur. Une fois de plus, Swissair a tout fait pour offrir de la place en plus à ses passagers. Et non plus de places.

Si la place disponible pour se mouvoir fait partie des agréments d'un vol long-courrier, chacun souhaite néanmoins parvenir au plus vite à destination. Swissair a donc été la première compagnie aérienne au monde à équiper ses DC-10-30, modèle ER, de réservoirs d'appoint. Ne serait-ce que pour pouvoir rallier Rio de Janeiro non-stop depuis la Suisse.

Swissair ne s'est d'ailleurs pas contentée de renouveler sa flotte long-courrier: ses vols court et moyen-courriers en témoignent. Une première: l'affectation du nouvel Airbus A310 aux lignes Zurich-Paris, Zurich-Francfort et Zurich-Londres dès le 26 avril. L'appareil est conforme aux vœux de Swissair: cockpit le plus moderne et le plus fonctionnel jamais réalisé d'une part, ailes redessinées et par conséquent aérodynamisme amélioré se traduisant, d'autre part, par une économie de carburant.

Nos DC-9-81 sont aussi l'aboutissement d'une multitude de souhaits formulés par Swissair. L'innovation la plus apparente réside dans la taille - dictée par les besoins à couvrir chez Swissair (volume passagers/fret). Et l'innovation la plus inaudible découle des propulseurs: ultra-silencieux, ils sont même plus économiques que ceux des DC-9 standard, soit un gain de carburant substantiel par siège.

De plus, tous les DC-9-81 et Airbus A310 Swissair sont équipés pour des atterrissages par mauvais temps (catégorie IIIA).

Si Swissair remue ciel et terre au profit de ses appareils, on peut en dire autant de ses destinations. Parmi les 99 villes desservies par Swissair dans le monde entier figurent aussi quelques extra. Et ceux-là, vous les chercheriez en vain dans les horaires d'autres compagnies aériennes internationales.

swissair 