

**Zeitschrift:** Le messenger suisse : revue des communautés suisses de langue française  
**Herausgeber:** Le messenger suisse  
**Band:** 29 (1983)  
**Heft:** 10

## **Werbung**

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 14.03.2025

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

## 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** 