Zeitschrift: Le messager suisse : revue des communautés suisses de langue française

Herausgeber: Le messager suisse

Band: 29 (1983)

Heft: 5

Rubrik: Aéronautique

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: 21.07.2025

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

AÉRONAUTIQUE

Swissair a pris possession de son premier Airbus A-310-220
M. Staubli annonce la commande de quatre Airbus A 310-320
C'est par un vol inaugural confié au Captain Peter Thut, Chef pilote A 310, que les dirigeants de Swissair et leurs invités ont pris livraison, à Toulouse, du premier des dix Airbus A 310-220 commandés il y a quatre ans au consortium européen. Trois autres unités seront livrées cette année encore. A cette occasion, on a appris de la bouche de M. Robert Staubli, Président de la Direction de Swissair, que la compagnie a transformé quatre de ses commandes d'A 310-220 en commande d'A 310-320, une variante dont le rayon d'action et la capacité de charge sont notablement plus grands.

Toulouse : Philippe Barraud

L'imposante cérémonie qui s'est déroulée à Toulouse, devant les ambassadeurs d'Allemagne et de Suisse et la presse européenne, a permis au Président d'Airbus Industrie, M. Bernard Lathière, de remettre quasiment « clés en main » leurs machines aux présidents de Lufthansa et de Swissair, MM. Ruhnau et Baltensweiler - M. Lathière poussant le souci du détail jusqu'à s'exprimer en züritütsch...

L'A 310-220, qui est un dérivé de l'Airbus A 300 bien connu, offrira dans sa version Swissair un confort comparable à celui des DC-10, l'aménagement intérieur étant le même. L'appareil offre 190 places en Swiss class et 22 en première classe. Comme il s'agit d'un avion à fuselage large, le passager ne s'y sent jamais à l'étroit, et le double couloir facilite les circulations. Enfin, l'appareil est silencieux et les porte-bagages sont spacieux, ce qui permet à Swissair de dire que le réseau européen bénéficie ainsi du confort « gros porteurs ».

Fruit d'un développement technique très approfondi. l'A 310 répond à des critères élevés de rentabilité économique, tant du point de vue de la consommation de carburant que de l'exploitation. Il peut par ailleurs emporter sept tonnes de fret lorsque la cabine est pleine, sous forme d'unités standardisées telles que palettes, igloos et conteneurs. L'avion peut ainsi jouer un rôle important dans le domaine du fret européen.

Pour la propulsion de ce biréacteur, Swissair a choisi le Pratt & Whitney JT9D-7R4D1, alors que Lufthansa a opté pour le General Electric CF6-80 A. Notons que c'est notre compagnie nationale qui aura la responsabilité technique de l'A 310 à l'intérieur du groupe d'entretien KSSU (KLM, SAS, Swissair, UTA).

Pilotage : l'électronique partout

L'A 310 est doté d'un poste de pilotage à deux ultra-moderne, où l'électronique joue un rôle décisif. Cela va des informations apparaissant sur écrans à tube cathodique en couleurs, à l'écran rassemblant les données des systèmes de l'avion. L'avion est également pourvu d'un système digital de contrôle automatique de vol, ainsi que des équipements nécessaires aux atterrissages avec visibilité très réduite (catégorie IIIA).

Baptisée **« Aargau »**, la nouvelle unité sera mise en service commercial dans les semaines à venir, a indiqué M. Staubli, sur les lignes Zurich-Francfort, Zurich-Londres et Zurich-Paris. En juin, les A 310 desserviront, de Genève, Londres et Paris, puis ultérieurement Lisbonne. Les A 310 remplaceront progressivement les DC-8 et les DC-9-81 sur les destinations méditerranéennes.

Evoquant le moyen-courrier A 310-320, que Swissair exploitera dès 1985, M. Staubli a indiqué que ce modèle, pour une capacité et un fuselage identiques à ceux de l'A 310-220, bénéficierait d'une autonomie de vol de 6 300 km, contre 3 500 pour ce dernier, et d'un poids maximal au décollage de 150 tonnes (+ 18 tonnes). Ceci, grâce à une augmentation de la poussée du moteur - qui demeure le même, sous la désignation JT9D-7R4E1 -et une augmentation de la capacité des réservoirs (+ 6 370 litres). Le nouvel appareil desservira le Moyen-Orient et l'Afrique.

Airbus : rester à l'avant-garde

Pour sa part, Airbus Industrie met tout en œuvre pour rester à l'avant-garde de la technologie aéronautique civile, dans un secteur où la concurrence est particulièrement rude et le marché sensible. Ses ingénieurs annoncent en particulier des développements prometteurs dans le domaine de l'électronique et de l'asservissement électrique des commandes, qui permettront à leur tour des solutions audacieuses en matière de construction. En effet, l'instabilité toujours plus grande des appareils futurs pourra être compensée par la « sophistication » des calculateurs, qui exerceront en finesse les ordres « bruts » donnés par le pilote.

Un domaine riche de perspectives, où les constructeurs militaires ont déjà acquis une avance considérable.

L'A 310 en quelques chiffres

- **L'A 310 coûte environ 82 millions de francs l'unité.**
- **Il pèse 132 tonnes.**
- **Ses moteurs ont chacun une poussée de 22 tonnes.**
- **Ses réservoirs peuvent contenir 55 000 litres de carburant.**
- **Il est constitué de 3,5 millions de pièces détachées...**
- **Son potentiel électrique est de 180 kilovolt/ampère.**
- **Un seul réacteur compte 2 322 aubes, parmi lesquelles les grandes aubes de soufflante de l'entrée du réacteur coûtent 8 000 F pièce.**

« Journal de Genève »

Une date à retenir

Dimanche 26 juin : réunion champêtre de la communauté et des associations suisses de Paris à la Petite Malmaison.

L'organisation de cette manifestation, commémorant la fête nationale du 1er août exige de plus en plus de moyens financiers. Tous ceux qui voudront contribuer à sa préparation peuvent, s'ils le désirent, envoyer un chèque à la Fédération des Sociétés Suisses de Paris, 11, rue Paul Louis Courier - 75007 Paris. Ils voudront bien faire figurer la mention « 1er août » sur leur enveloppe.

Par avance, merci à chacun.