

Zeitschrift: Le messenger suisse : revue des communautés suisses de langue française
Band: 25 (1979)
Heft: 5

Rubrik: Affaires fédérales

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: 19.11.2024

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

affaires fédérales

Swissair commande dix airbus A 310

Le 14 mars 1979, le Conseil d'administration de Swissair a décidé de passer une commande ferme au consortium européen Airbus Industrie pour dix avions gros-porteurs court et moyen-courriers du type Airbus A 310. Il a, également, décidé de prendre une option sur dix unités supplémentaires du même appareil. Cet achat entraînera une dépense globale de l'ordre de 697 millions de francs suisses. Dans la version choisie par Swissair et qui portera l'appellation A 310-220, l'Airbus pourra transporter 212 passagers. Il sera progressivement mis en service entre 1983 et 1987 sur les principales lignes européennes et méditerranéennes de la compagnie. Ce nouvel avion sera propulsé par deux Pratt and Whitney JT9D-7R4C, réacteurs ultra-modernes extrêmement silencieux d'une puissance de 21 270 kg de poussée chacun. L'Airbus A 310 commandé par Swissair sera équipé pour les atterrissages sans visibilité de catégorie 3A, tout comme les DC-10-30 déjà en service et les DC-9-80 livrables dès 1980.

L'A 310 est un développement de l'Airbus A 300 qui passe déjà pour être un avion très silencieux et qui est cité dans plusieurs pays comme critère de référence à cet égard.

L'A 310, tout comme d'ailleurs le DC-9-80 dont Swissair a commandé 15 unités en octobre 1977, satisfait aux prescriptions les plus sévères édictées pour les nouveaux avions de ligne. Ainsi, Swissair tient compte, une fois de plus, de la nécessité de réduire les nuisances acoustiques.

Selon les estimations actuelles et, compte tenu des délais de livraison, l'A 310 coûte, globalement, 64,6 millions de francs suisses l'unité, soit 646 millions pour dix appareils. Il faut encore ajouter à cette somme 51 millions pour les réacteurs de réserve, les pièces de rechange, les travaux d'infrastructure, le simulateur et le paiement d'arrhes pour les dix options. Au total, l'investissement se montrera donc à 697 millions.

L'A 310 de Swissair pourra emporter 212 passagers, 22 en première classe et 190 en classe économique. L'appareil a un poids à vide de 84,4 tonnes et une charge utile de 26,6 tonnes. La capacité de ses réservoirs est de 54 112 litres. Sa longueur est de 46,7 mètres, son envergure de 43,9 mètres, sa hauteur à l'empennage de 15,8 mètres. En plus de ses 212 passagers, l'A 310 peut encore transporter 6,65 tonnes de fret. Il offre l'avantage important de permettre l'utilisation des palettes et conteneurs que Swissair em-

ploie déjà pour le transport du fret sur ses DC-10 et Boeing 747 B.

L'A 310, dont le premier vol est prévu pour la fin de 1981, sera mis en service dès 1983 sur les lignes à haute densité du réseau européen de Swissair, telles, par exemple, celles à destination de Paris, Londres ou Francfort. De plus, il remplacera progressivement le quadriréacteur DC-8-62 sur les lignes à destination d'Athènes et d'Istanbul notamment. La décision de convertir les dix options en commandes fermes doit être prise en février 1982 et mars 1986 seulement. Elle dépendra essentiellement de l'évolution du trafic.

L'A 310 était en concurrence avec le Boeing 767 américain, également bi-réacteur et présentant des caractéristiques similaires en ce qui concerne la taille, le confort et le rayon d'action. Sur le plan technique, ces deux avions sont pratiquement équivalents. Swissair est cependant encline à opter pour des avions européens lorsque ceux-ci sont de même qualité que ceux construits aux Etats-Unis comme cela a été le cas avec la Caravelle il ya vingt ans. Ce principe a joué un rôle déterminant dans le choix de l'Airbus. Swissair, Compagnie européenne, se veut solidaire de l'Europe. De plus, Airbus Industrie lui a offert un contrat à plus long terme, soit jusqu'en 1988, ce qui permettra à la compagnie de disposer d'une marge de manœuvre fort appréciable en ce qui concerne les options prises et, partant, le développement de sa flotte en fonction du marché. Enfin, les coûts d'exploitation de l'A 310 sur le réseau de Swissair sont un peu plus bas que ceux du Boeing 767.

Airbus Industrie et Swissair

Airbus Industrie et Swissair ont signé le contrat le 15 mars 1979 à Paris.

L'Industrie suisse est-elle arrivée trop tard ?

Les sept cents millions de francs que représentent la commande de « Swissair » pour l'achat de l'airbus n'auraient-ils pas pu profiter à l'industrie suisse, telle est la question que pose la « Schweizerische Handelszeitung (S.H.) » dans sa dernière édition. Cette commande qui comprend dix airbus du type A-310 représente la plus grande commande d'une entreprise privée suisse de ces dernières années.

« On ne comprend pas » affirme la Shz « que cette commande ait été passée sans offre d'affaires compensatoires. Les premiers contacts des milieux industriels suisses auprès de « Swissair » ne sont intervenus que lorsque le contrat avait déjà été signé ». La Shz conclut « qu'on peut déjà affirmer que les entreprises suisses ont raté une chance unique de profiter de cette affaire et que peut-être on sera plus malin lors de futurs achats ». (A.T.S.)

Soixantième anniversaire des cheminots suisses : des médailles

Pour marquer le soixantième anniversaire de sa fondation, la Fédération suisse des cheminots (S.E.V.) a créé une série de six médailles dont les avers montrent des locomotives à vapeur ou électriques, alors que les revers ont pour thème « L'homme et le rail », et portent l'inscription « Sev 1919-1979 ». Ces médailles ont été dessinées par l'artiste vaudois Bernard Bavaud, et frappées en relief multiple par une maison bernoise.

La présentation officielle des

médailles a eu lieu le 29 mars à Laupen (Be) avec la participation du conseiller fédéral Ritschard et du conseiller national W. Meier, président de la Sev. Quant au soixantième congrès des cheminots suisses, il se tiendra fin mai à Lausanne.

(A.T.S.)

Les représentants du personnel chez M. Chevallaz

Le conseiller fédéral Georges-André Chevallaz a reçu les délégations des associations du personnel de la Confédération pour discuter des problèmes de la participation et de l'interdiction du droit de grève. Aucune décision n'a été prise. Les participants à cette réunion ont été informés par M. Joseph Voyame, directeur de la division de justice, sur les aspects juridiques de ces problèmes.

Il y a quelque temps, le Conseil fédéral a confirmé sa décision de maintenir l'interdiction de grève pour le personnel de la Confédération. L'union fédérative du personnel des administrations et des entreprises publiques œuvre en revanche en faveur d'une suppression de cette interdiction. La Fédération des syndicats chrétiens du personnel de la Confédération, des administrations publiques et des entreprises suisses de transports, de son côté, estime qu'une suppression pure et simple de cette interdiction n'est pas réalisable pour des motifs politiques et, à ses yeux, elle n'est pas prioritaire. D'autre part, les associations du personnel approuvent une extension de la participation. (A.T.S.)

Acquisition du mousqueton 31 remis en prêt

Après entente avec le Département fédéral des finances et des douanes, le Département

militaire fédéral a réglé à nouveau l'acquisition, dès le premier janvier 1979, du mousqueton 31 remis en prêt. Son prix de vente est désormais de 150 FS (jusqu'ici 75 F). Les membres des sociétés de tir reconnues qui ne sont pas équipés militairement du mousqueton 31 et qui, au cours des trois années précédentes, ont tiré au moins deux fois le programme obligatoire et le tir en campagne à 300 mètres pourront acheter le mousqueton 31 remis en prêt, indique le communiqué publié par le Département militaire fédéral

(A.T.S.)

Le Caquelon

Restaurant de spécialités suisses

fondues — raclettes

43, grande rue 78240 Chambourcy

Tél. 965-28-41

*Ouvert tous les soirs et dimanche midi
Fermé le dimanche soir et le lundi*

Au centre du village près de l'église, à 2 km de ST GERMAIN EN LAYE par la RN 13, direction Mantes.

Nouveau guide suisse des auberges de la jeunesse

En collaboration avec la Fédération suisse des auberges de la jeunesse, l'Office national suisse du tourisme (O.N.S.T.) vient d'éditer un nouveau guide des auberges de la jeunesse en Suisse. On y trouve au recto une carte du pays avec les 199 lieux d'hébergement pour les jeunes. Des informations détaillées sur les auberges, ainsi que d'utiles renseignements pour les randonnées figurent au verso de ce dépliant qui peut être obtenu sur demande à l'O.N.S.T., case, Ch-8027 Zurich, ou à la Fédération suisse des auberges de la jeunesse, case 132, Ch-8958 Spreitenbach.