

Aéronautique

Objektyp: **Group**

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

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

Heft 5

PDF erstellt am: **08.08.2024**

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.

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 zürütütsch...

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 ail-

leurs 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 bi-réacteur, 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 1^{er} 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 « 1^{er} août » sur leur enveloppe.

Par avance, merci à chacun.