Zeitschrift: Revue économique franco-suisse
Herausgeber: Chambre de commerce suisse en France
Band: 36 (1956)
Heft: 10

Artikel: Swissair : convair metropolitan
Autor: [s.n.]
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-887772

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

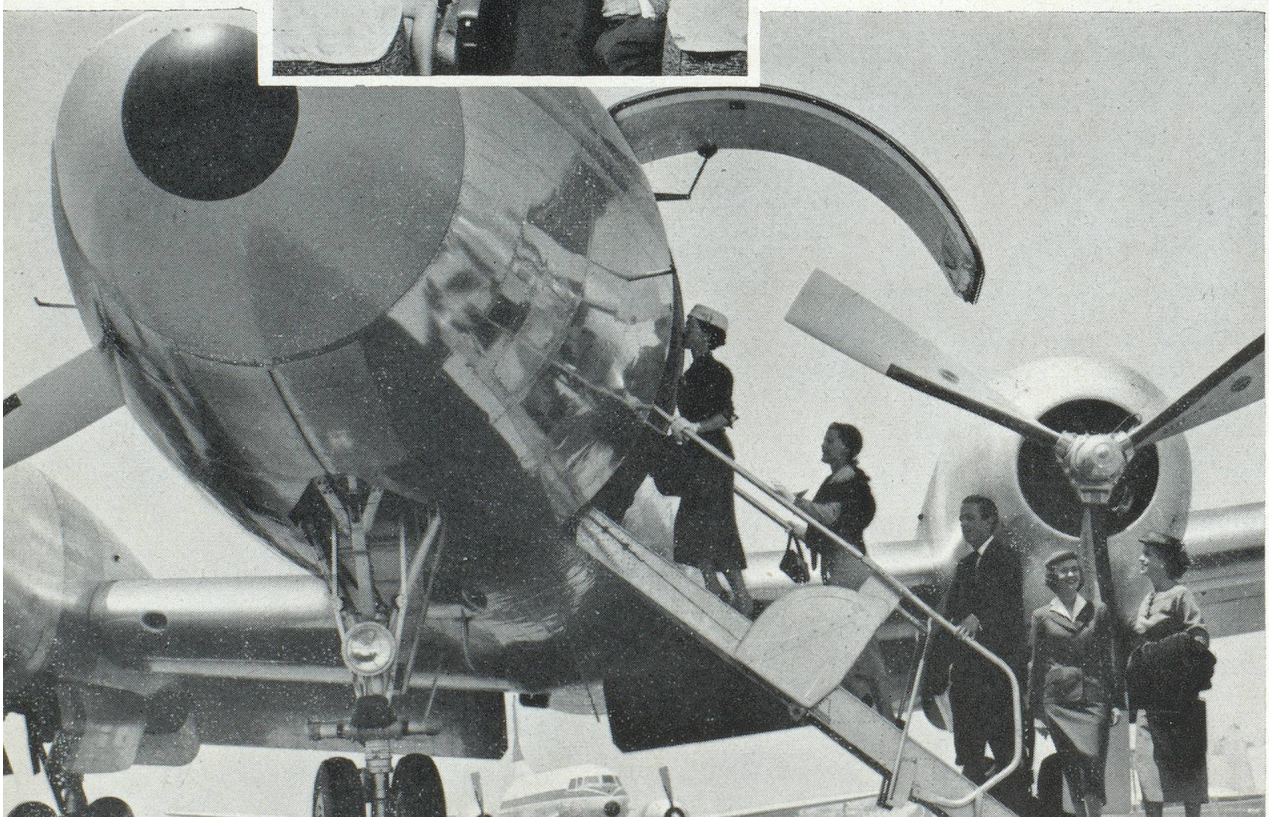
Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 07.07.2025

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

SWISSAIR

Metropolitan



Convair

Le « Metropolitan » est une extrapolation du fameux Convair 240, dont des centaines d'exemplaires sillonnent aujourd'hui les cieux du monde entier. Il est plus grand et quelque peu plus rapide. Propulsé par deux moteurs Pratt & Whitney de 2.500 CV chacun au décollage, il a une vitesse de croisière d'environ 450 kilomètres à l'heure. C'est, présentement, le bimoteur commercial le plus rapide du monde. Sa longueur est de 24,75 m, son envergure de 32 mètres et la hauteur totale, au sommet du gouvernail, est de 8,50 m. Son poids maximum autorisé au décollage est de 22,3 t. Il peut emporter 6.540 litres de carburant et son autonomie, selon le chargement, varie de 1.000 à 1.500 kilomètres.

Radar de bord

Plusieurs innovations techniques importantes font des « Metropolitans » de Swissair les avions actuellement les plus modernes pour lignes courtes. Ils sont, notamment, équipés du radar de bord permettant au pilote de « voir » 275 kilomètres en avant de l'avion. Grâce à cette installation, on peut détecter, dans n'importe quelles conditions atmosphériques, de jour comme de nuit, les fronts orageux et les zones de turbulences, de sorte qu'il est possible de les éviter et de choisir la route la plus calme sans devoir réduire la vitesse ou faire des détours inutiles. Les voyages aériens en sont rendus d'autant plus agréables. Le radar de bord permet également de « voir », même par le brouillard le plus dense, le terrain et les obstacles pouvant se trouver sur la route de l'avion.

Le « Beam Coupler »

Une autre nouveauté, que Swissair introduit sur les lignes européennes, est le « Sperry Beam Coupler ». Il s'agit d'un appareil permettant, non seulement de naviguer, mais encore de conduire un avion jusqu'à la piste d'atterrissage au moyen du « pilote automatique ». Celui-ci est accouplé, au moyen du « Radio Beam Coupler », à des récepteurs de radio captant les signaux émis par les balises-radio se trouvant au sol et marquant les routes aériennes ou les pistes d'atterrissage des aéroports. Les signaux de ces balises — chacune ayant une fréquence différente — sont transmis au « Coupler », admirable cerveau électronique, qui les convertit en impulsions agissant sur le « pilote automatique » et faisant descendre, monter, tourner à gauche ou à droite, l'avion ainsi littéralement attiré vers la balise, et cela sans risque d'erreur, la dérive provoquée par le vent étant corrigée automatiquement. Grâce au « Radio Beam Coupler », il est désormais possible d'atterrir dans des conditions de visibilité très défavorables ce qui, en hiver notamment, accroîtra encore la régularité et la ponctualité des vols.

Cabine étanche et conditionnement de l'air

Le Convair « Metropolitan » possède également un système automatique pour régler la température à l'intérieur de la cabine. Ayant été fixée à 20 degrés, par exemple, cette température sera maintenue même si, à l'extérieur, le thermomètre marque + 40 ou —40 degrés centigrades. Enfin, il est possible de chauffer ou de refroidir l'air de la cabine, alors que l'avion est au sol, sans avoir recours à une unité mobile de conditionnement de l'air. Que ce soit en hiver ou en été, par beau ou mauvais temps, les passagers trouveront ainsi toujours une cabine bien ventilée et à la température agréable.

La cabine est étanche. La pression de l'air y est réglée automatiquement et elle demeure, lorsque l'avion vole à 3.000 mètres, ce qu'elle est au sol. A 5.500 mètres, la pression dans la cabine correspond à une altitude de 2.400 mètres seulement.

Le « Metropolitan » possède également un escalier télescopique incorporé au fuselage permettant un embarquement et un débarquement plus rapides des passagers.

Une cabine où l'on peut chuchoter

Dans leur lutte pour réduire au minimum le bruit des moteurs, les ingénieurs de Convair ont mis au point un dispositif, placé sur les pots d'échappement, et qui absorbe la plus grande partie du bruit. Les passagers ne sont plus incommodés par celui-ci et peuvent s'entretenir facilement à voix basse. Le « Metropolitan » est certainement l'avion dont la cabine est, à l'heure actuelle, la plus tranquille. Ce résultat est dû, non seulement au dispositif mentionné ci-dessus, mais aussi à l'isolation particulièrement efficace des parois du fuselage.

Un confort encore rarement atteint

Le voyageur qui pénètre dans la cabine du « Metropolitan » est frappé par l'élégance racée de sa décoration. Les couleurs aux tons chauds donnent un sentiment de calme, de bien-être et de détente. Les parois sont en bleu-Swissair, devenant plus clair vers le plafond qui, lui, est de couleur crème pour accroître la luminosité. Les fauteuils sont recouverts d'un tissu également bleu-gris alors que les accoudoirs sont rouges ainsi que les tapis. L'encadrement des 22 grandes fenêtres est jaune et les rideaux sont blanc argenté.

Incorporée au dossier de chaque fauteuil se trouve une table mobile qui, une fois abaissée, permet d'y poser les plateaux lors du service des repas. Les sièges et les dossiers sont en caoutchouc-mousse, permettant un repos parfait. Un sous-pieds, ne gênant en aucune façon s'il n'est pas utilisé, accroît encore ce repos. Grâce à ses grandes fenêtres et aux couleurs lumineuses de sa décoration, la cabine du « Metropolitan » est extrêmement claire.

L'éclairage, de nuit, est très doux et ne fatigue pas les yeux tout en offrant, grâce aux lampes individuelles, la possibilité de lire aisément.

« Frigo » à bord

Là encore, Swissair innove. Désireuses d'offrir à ses passagers, non seulement un confort maximum, mais également des repas de tout premier ordre, elle a fait installer une armoire frigorifique dans le buffet de bord. De la sorte, les passagers pourront, en tout temps, obtenir des boissons fraîches. De plus, les denrées périssables pourront, dorénavant, être plus facilement conservées. La cuisine de Swissair jouit d'une excellente réputation — n'a-t-elle pas obtenu la médaille d'or avec félicitation du jury à l'Exposition internationale d'art culinaire de Berne, en 1954 — et les installations du buffet de bord du « Metropolitan » permettront de confirmer en tout point cette réputation.

Le fret n'a pas été oublié

De grandes soutes pour le fret sont aménagées sous la cabine des passagers ainsi qu'à l'avant et à l'arrière de l'avion. Elles permettent d'emporter d'importantes quantités de marchandises pouvant être chargées et déchargées très rapidement grâce aux grandes ouvertures prévues à cet effet. Tout, dans le « Metropolitan », a été conçu pour accélérer le service au sol et réduire le temps d'arrêt aux aéroports, ce qui est essentiel pour les services sur courtes distances.

Il n'est pas douteux qu'avec ses installations techniques et son aménagement des plus modernes, le Convair « Metropolitan » représente un très grand progrès dans le domaine du transport aérien en Europe, où il est appelé à rendre des services inestimables grâce à son excellent rendement économique.