

Zeitschrift: Ingénieurs et architectes suisses
Band: 121 (1995)
Heft: 22

Sonstiges

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: 29.11.2025

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

L'autre face de Swissair

Par Jean-Pierre Weibel,
rédacteur en chef

423

De nos jours, il n'y a plus de vaches sacrées. Prenez notre compagnie aérienne nationale: elle a longtemps appartenu au patrimoine suisse, au même titre que les montres (avant Hayek), le chocolat (auquel elle avait un temps emprunté la couleur pour ses avions) ou l'arbalète de Guillaume Tell. Swissair avait enfin relié directement Genève d'abord, puis Zurich aux continents lointains dès la fin des années 40, elle raflait année après année le titre de meilleure compagnie lors de sondages auprès des grands voyageurs aériens, sa ponctualité était digne de la croix blanche figurant sur l'empennage de ses avions et - vertu suprême - elle engrangeait des bénéfices alors que la plupart de ses concurrents nageaient dans les chiffres rouges.

Que sont devenues ces amours du Suisse pour ses beaux avions? En refusant d'adhérer peu ou prou à l'Europe en formation, l'électeur a précipité Swissair dans un purgatoire dont on ne sait pas combien de temps il durera. Epouse-t-elle la compagnie belge Sabena, et l'on daube sur une mariée aussi laide que pauvre, donc peu idoine à un redressement économique. Veut-elle réduire ses coûts de fonctionnement, et voilà que se lézarde la belle solidarité entre sa direction et ses équipages. Les mesures de diminution du personnel ont largement entamé le capital de motivation, facteur important dans les succès de Swissair. Au moment où l'Aéroport de Genève a conquis son indépendance de gestion, ses responsables se plaignent haut et fort de le voir peu à peu relégué à un rôle secondaire par Swissair, notamment au sein de son réseau long-courrier. Les beaux oiseaux auraient-ils sérieusement du plomb dans l'aile?

Il existe une autre face: notre compagnie a une longue tradition de pionnier en ce qui concerne le matériel volant et sa flotte n'a jamais été vieillissante comme celles de certains concurrents. Swissair vient de commander d'un seul coup 29 Airbus de la famille A320, qui remplaceront d'ici à moins de deux ans ses Airbus A310 et ses Mac-Donnell-Douglas MD-81. Outre le fait qu'elle n'avait jamais misé dans une si large mesure sur l'industrie européenne, elle a une fois de plus ouvert la voie à un large essor de technologies de pointe.

La gamme de ces nouveaux avions va de huit A321 de 176 places (que Swissair a été la première à commander et à recevoir) à cinq A319 de 119 places, en passant par seize A320 de 141 places. Nous reviendrons sur une conception permettant d'offrir des avions «sur mesure», par simple diminution ou allongement du modèle de base, tout en conservant un niveau élevé de points communs, d'où une exploitation rationalisée au maximum. Nous analyserons également la conception de cockpit révolutionnaire propre à l'A320 ainsi qu'aux A330 et A340.

Le choix final d'un réacteur commun aux trois types (avec un réglage adapté à la poussée demandée sur chacun d'eux, grâce à une programmation digitale) a été fait en fonction de la réduction de la pollution (l'ensemble de la flotte A320 émettra quelque 40% de moins de Nox que la flotte actuelle) et de la consommation (20% de réduction par km.passager). Toujours pour l'A320, on a en outre mesuré 10 dB(A) de moins au décollage que sur un MD-81, donc une réduction de moitié du niveau sonore.

C'est dire que si les nouveaux avions font moins de bruit que leurs prédécesseurs, la capacité novatrice de Swissair en fait également moins dans les gazettes que les épisodes socio-économiques liés en grande partie à des phénomènes sur lesquels la compagnie n'a pas de prise. De quoi faire réfléchir les anti-européens par ailleurs si fiers du pavillon que Swissair, grâce à eux, a de plus en plus de difficulté à porter à travers l'Europe et le monde.