Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 70 (1944)
Heft: 20

Inhaltsverzeichnis

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: 08.07.2025

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

70e année 30 septembre 1944 N° 20

BULLETIN TECHNIQUE
DE LA SUISSE ROMANDE

Paraissant tous les 15 jours

ABONNEMENTS :
Suisse : 1 an, 13.50 francs
Etranger : 16 francs
Pour sociétaires :
Suisse : 1 an, 11 francs
Etranger : 13.50 francs
Prix du numéro :
75 centimes.
Pour les abonnements s'adresser à la librairie F. Rouge & Cie, à Lausanne.

Organe de la Société suisse des ingénieurs et des architectes, des Sociétés vaudoise et genevoise des ingénieurs et des architectes, de l'Association des anciens élèves de l'Ecole d'ingénieurs de l'Université de Lausanne et des Groupes romands des anciens élèves de l'Ecole polytechnique fédérale.

COMITÉ DE PATRONAGE. — Président : R. Neeser, ingénieur, à Genève ; Vice-président : † M. Imer, à Genève ; secrétaire : J. Calame, ingénieur, à Genève. Membres : *Fribourg :* MM. L. Hertling, architecte ; P. Joye, professeur ; *Vaud :* MM. F. Chenaux, ingénieur ; E. Elskes, ingénieur ; Epitaux, architecte ; E. Jost, architecte ; A. Paris, ingénieur ; Ch. Thévenaz, architecte ; *Genève :* MM. L. Archinard, ingénieur ; E. Martin, architecte ; E. Odier, architecte ; *Neuchâtel :* MM. J. Béguin, architecte ; R. Guye, ingénieur ; A. Méan, ingénieur ; *Valais :* M. J. Dubuis, ingénieur ; A. de Kalbermatten, architecte.

Rédaction : D. Bonnard, ingénieur, Case postale Chauderon 475, Lausanne.

Publicité :
TARIF DES ANNONCES
Le millimètre (larg. 47 mm.) 20 cts.
Tarif spécial pour fractions de pages.
En plus 20 % de majoration de guerre.
Rabais pour annonces répétées.

ANNONCES-SUISSES S. A.
5, Rue Centrale,
LAUSANNE
& Succursales.

CONSEIL D'ADMINISTRATION DE LA SOCIÉTÉ ANONYME DU BULLETIN TECHNIQUE
A. Stucky, ingénieur, président ; M. Bridel ; G. Epitaux, architecte.

SOMMAIRE : *L'aérogare rationnelle à grand trafic. Etude préliminaire du problème,* par J.-J. Honegger, ingénieur E. I. L., à Genève. — *L'essai des locomotives électriques en course* (suite), par Fr. Dubois. — Les congrès : *Association suisse pour l'aménagement des eaux ; Association suisse des électriciens et Union des centrales suisses d'électricité.* — Bibliographie. — Service de placement.

L'aérogare rationnelle à grand trafic

Etude préliminaire du problème

par J.-J. HONEGGER, ingénieur E. I. L., à Genève.

I. Introduction.

L'aérogare civile est un problème important qui va se poser dans le monde entier dès la fin de la guerre.

En effet, si l'on a construit en grand nombre des aérodromes militaires, on a négligé ces dernières années la création des aéroports nécessaires au trafic civil de l'avenir. Or il en est des aérodromes comme des avions ; la production de guerre ne s'adapte en aucune façon aux exigences du trafic civil.

Tout d'abord, les conditions qui déterminent le choix des emplacements sont totalement différentes. Par exemple, la situation géographique d'un aéroport civil est conditionnée entre autres par la proximité des centres à desservir, par les voies d'accès, routes et chemins de fer, etc., facteurs de moindre importance pour un aérodrome militaire. De même l'équipement d'un aéroport civil est différent, car le vol régulier sur des lignes commerciales se contrôle autrement que des raids de chasse ou de bombardement.

L'aérogare proprement dite est une construction purement civile. Elle est constituée par les bâtiments et les installations nécessaires à l'exploitation commerciale des lignes aériennes.

Remarquons d'abord que l'aéroport commercial moderne est un organisme à but précis et complet, et que son service exclut toute activité sportive et touristique sur le même terrain. Il n'est en effet pas possible que les horaires des avions de lignes soient troublés par les évolutions des appareils privés. Ces derniers, qui n'ont pour le moment pas besoin des installations de radio et de vol sans visibilité, s'accommodent facilement d'un terrain moins central et équipé plus sommairement.

L'aéroport commercial est un outil établi pour effectuer au mieux un travail déterminé. Et l'aérogare est un des éléments importants de cet outil, et doit elle-même être parfaitement adaptée à remplir un certain nombre de fonctions élémentaires que nous allons préciser.

Il est prévu pour le trafic aérien du proche avenir, trafic qui certainement sera infiniment plus développé et plus intense que celui que nous avons connu avant la guerre, des aéroports de catégories différentes selon le genre de trafic qu'ils seront appelés à recevoir.

Il est vraisemblable — quoique pas certain — que les transports aériens transcontinentaux, portant sur des distances de plusieurs milliers de kilomètres, seront limités à un petit nombre d'aéroports centraux équipés pour recevoir les mastodontes de l'air. De ces têtes de lignes rayonneront les avions internationaux, vers des aéroports importants ayant toutes les installations nécessaires pour un trafic de jour et de nuit et par n'importe quel temps.

Il est bon à ce propos de remarquer que le trafic aérien présente des différences essentielles avec le chemin