Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande

Band: 71 (1945)

Heft: 11

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

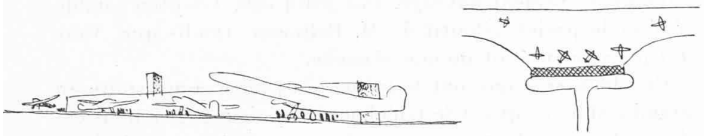
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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

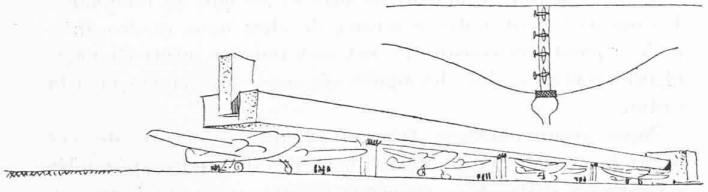
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media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

Download PDF: 09.07.2025

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



Aérogare de front.
Système pratique permettant l'allongement parallèlement à la piste sans gêner le moins du monde le trafic.



Aérogare en profondeur.
On imagine aisément qu'en cas d'allongement l'aérogare devient un obstacle et qu'elle prend des proportions absurdes (pour 20 avions par exemple il faut une gare-pont de plus de 1000 m.).

ordre du chef de piste, en face des halles nº 1, 2, 3, 4, 5.

Comme il n'y a guère qu'un petit nombre d'avions en présence simultanément sur la piste, on n'a pas à craindre de fausses manœuvres de croisement, d'autant plus que la visibilité est totale et que l'on a prévu de larges plates-formes bétonnées en face de l'aérogare.

On peut, par jeu, faire une comparaison assez intéressante : c'est celle de l'avion et du chemin de fer. Les deux types d'aérogares « en front » et « en profondeur » peuvent se comparer aux deux types de gares « à rebroussement » et « en parallèle ». L'aérogare en profondeur n'a aucun des avantages de la gare en parallèle, puisque les avions représentent un encombrement d'une cinquantaine de mètres tandis que les trains ne représentent qu'un encombrement de trois mètres. On peut donc facilement voir, comme à Lausanne, huit à dix lignes parallèles sans obliger les passagers ou les voyageurs à parcourir en souterrain de trop longues distances. Mais dès qu'il s'agit d'avions, le problème se complique. Quant à l'aérogare en front, elle a tous les avantages et aucun inconvénient de la gare à rebroussement, l'avion n'ayant en profondeur qu'un encombrement d'une cinquantaine de mètres, le train de son côté pouvant avoir une longueur immense, obligeant les voyageurs à une promenade interminable.

En résumé, après avoir étudié la circulation de l'avion et la circulation du voyageur, nous pouvons affirmer que le type d'aérogare en front est indéniablement supérieur à la gare en profondeur. La gare en front est caractérisée par un bâtiment parallèle à la piste, une excellente visibilité, une circulation parfaite de l'auto à l'avion et vice versa, un allongement indéterminé, une économie certaine.

La gare en profondeur comporte un bâtiment perpendiculaire à la piste, une mauvaise visibilité ; elle représente un obstacle dangereux et suppose un pont déterminant la hauteur maximum des avions ou un souterrain demandant un parcours de 200 à 500 m sous sol, l'agrandissement en est impossible. Elle doit être munie d'une extraordinaire complexité d'appareils mécaniques, d'ascenseurs et entrave indéniablement la circulation des passagers.

Par ce petit article, nous croyons avoir résumé le résultat des études que nous avons entreprises depuis quelques mois déjà et dont la conséquence pratique doit être la construction de l'aérogare de Genève.

J. Ellenberger.

DIVERS

Le jubilé des Ateliers de constructions mécaniques de Vevey S. A.

Les *Ateliers de constructions mécaniques de Vevey* fêtent un double jubilé : le cinquantenaire de leur transformation en société anonyme et le centenaire de leurs premiers ateliers.

Le Conseil d'administration et la direction de cette entreprise ont tenu à marquer cette date en invitant à une manifestation, organisée de main de maître, des personnalités du monde des affaires et de la technique, les représentants des autorités, de nos hautes Ecoles et de quelques-unes de nos plus importantes administrations publiques.

Les quotidiens ont donné un compte rendu détaillé de ces fêtes auxquelles avait été associé, quelques jours auparavant, le personnel de l'entreprise ; cela nous dispense de revenir ici sur l'amabilité dont fit preuve la maison jubilaire à l'égard de ses hôtes et sur les termes même des discours prononcés. Au cours de ceux-ci furent évoqués non seulement les succès remarquables remportés durant sa longue carrière par l'une de nos plus vivantes entreprises industrielles romandes, mais aussi les raisons qui permettent d'escompter un avenir brillant pour cette société qui, grâce à l'énergie et à la clairvoyance que ses chefs ont déployées au cours des ans, dispose aujourd'hui, et cela dans une gamme très étendue de fabrication [1], non seulement d'un personnel et d'un outillage éprouvés, mais aussi de moyens de recherches techniques récemment encore perfectionnés. C'est ce dernier fait particulièrement qui frappa les visiteurs ; citons également le soin avec lequel furent améliorés, au cours de ces dernières années, les conditions de travail d'une main-d'œuvre chaque jour plus nombreuse.

Inscrite parmi les maisons les plus importantes de l'industrie métallurgique et d'exportation de notre pays, prenant une part remarquable à l'activité de nos associations suisses et vaudoises de la branche, faisant appel indifféremment à des collaborateurs marqués de nos diverses cultures et formations nationales, les A. M. V. ont été de tout temps un centre vivant d'études techniques qui porta bien au delà de nos frontières la réputation de nos industries vaudoises ; c'est dans leurs ateliers en outre que bon nombre de jeunes ingénieurs, au cours de ces cinquante dernières années, frais émoulus de nos deux hautes écoles, mais surtout de celle de Lausanne, apprirent leur métier et cela parfois sous la direction de leurs anciens professeurs qui s'entendaient à inculquer en usine, à leurs collaborateurs, les sûres qualités d'hommes d'action et de réalisateurs.

Ainsi donc, les A. M. V., s'ils sont eux-mêmes récompensés des efforts accomplis, ont droit en outre à la gratitude de cercles divers et étendus ; nombreux sont ceux qui approuvent en ce jour les félicitations qui leur sont adressées par nos autorités et nos milieux techniques ; le *Bulletin technique de la Suisse romande*, qui n'a cessé d'entretenir avec cette société des rapports excellents et parfois fort étroits, s'associe à ces hommages d'estime et formule à l'adresse des dirigeants et du personnel de cette entreprise ses meilleurs vœux de prospérité.

D. Brd.

[1] Fonderie, constructions mécaniques de tout genre, turbines hydrauliques, tracteurs, ponts roulants, charpentes métalliques, ponts, etc.