

Objekttyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Ingénieurs et architectes suisses**

Band (Jahr): **107 (1981)**

Heft 19

PDF erstellt am: **26.09.2024**

### **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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*  
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, [www.library.ethz.ch](http://www.library.ethz.ch)

<http://www.e-periodica.ch>

Contraire à toute attente, le climat n'a quasi pas d'influence sur la précision. Un climat rude implique forcément une consommation annuelle relativement haute, ce qui donne, avec le disque, une puissance de chaudière plus élevée.

La température ambiante, la chaleur de rejet interne et l'insolation ont davantage d'importance. Cette dernière devrait être en tout cas considérée différemment, selon le mode de réglage de la température ambiante. Les régulations asservissant la température de départ des circuits à la température extérieure et tenant compte de l'insolation par une sonde complémentaire, les installations comportant en outre des thermostats intérieurs ou équipées de radiateurs munis de vannes thermostatiques mettent mieux à profit la chaleur reçue du fait de l'ensoleillement. Dans les cas de régulations particulièrement efficaces, la

Le disque peut être commandé, au prix de faveur de 2 fr. envoyés à l'ASMFA, Auf der Mauer 11, 8001 Zurich. Joindre une enveloppe adressée et affranchie, format C5, pour l'envoi du disque.

consommation annuelle des anciennes chaudières sera quelque peu majorée pour le calcul des chaudières nouvelles de remplacement.

Ces finesses d'interprétation sont toutefois superflues dans les cas normaux.

Cet article a paru en allemand dans notre revue associée *Schweizer Ingenieur und Architekt*, 27-28, 1980.

Adresse de l'auteur:

René Weiersmüller  
chim. dipl.  
Industriestrasse 11  
8952 Schlieren

### Bibliographie

- [1] *Planung und Projektierung, Handbuch für die wärmetechnische Gebäudesanierung*, édité par l'Office fédéral des questions conjoncturelles, Berne, 1980.
- [2] WEIERSMÜLLER, R., *Vergeudung in überdimensionierten Heizanlagen*, «NZZ», 2. Okt. 1979.
- [3] WEIERSMÜLLER, R., *Heizung richtig dimensioniert = minus 1,5 AKW Typ Gösigen*, *Aktuelles Bauen*, 6, 1979.
- [4] ALLEMANN, R., *Neue Werte für die Grad- und Heiztage in der Schweiz*, *Blätter für Heizung und Lüftung*, 2, 1971.
- [5] WEIERSMÜLLER, R., *Dimensionierungsprobleme bei Heizanlagen in der Stadt Zürich*, *Schweiz. Bauzeitung*, 26, 1978.
- [6] René Weiersmüller donne des renseignements: action d'économies d'énergie, par le «Tages-Anzeiger», Zurich, sept. 1979.

## Bibliographie

### L'Avion à Genève

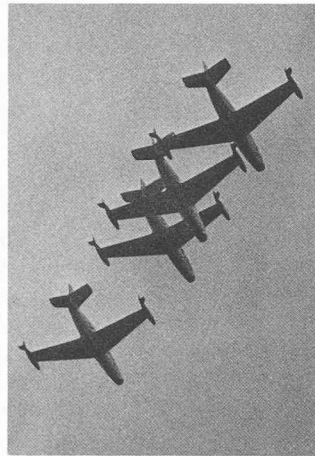
par René Hug. — Un volume 22 x 28 cm, 198 pages, richement illustré. Editions du Tricorne, Genève 1981. Prix: Fr. 59.— (relié) ou Fr. 53.— (broché).

Il y a quelques années, nous présentions *Le Tram à Genève*, paru chez le même éditeur, sous le titre «Le livre d'or des occasions perdues». Le présent ouvrage pourrait être qualifié de «Livre d'or des occasions saisies».

En effet, si dans le domaine du rail — tant sur le plan des transports urbains que des relations internationales — Genève a raté tous les cochons ou presque, elle a su tirer profit de la porte que les liaisons aériennes allaient lui ouvrir sur le monde. Avec clairvoyance et opiniâtreté, les autorités genevoises ont construit et développé l'instrument magnifique qu'est l'aéroport de Cointrin. Si l'on se souvient que l'apport de la Confédération a été en moyenne le quart de ce qu'il était à Zurich-Kloten, on mesure avec quelle habileté les Genevois ont su tirer parti d'une situation géographique favorable (proximité du centre et aérologie ne nécessitant qu'une piste) et de leur avance sur Zurich.

Une anecdote illustre bien l'attitude des autorités fédérales face aux entrepreneurs Genevois: après la guerre, elles refusèrent formellement l'appellation «aéroport intercontinental» à Cointrin, alors doté déjà d'une piste bétonnée de 2000 mètres, le réservant au futur aéroport de Kloten, où les seules ailes visibles étaient à ce moment celles des oiseaux s'ébattant dans les marécages! La publicité pour Genève-Cointrin parlait de *la seule piste pour avions intercontinentaux de Suisse*, élégante réponse à la mauvaise foi confédérée...

*L'Avion à Genève* ne se veut ni une analyse ni une histoire com-



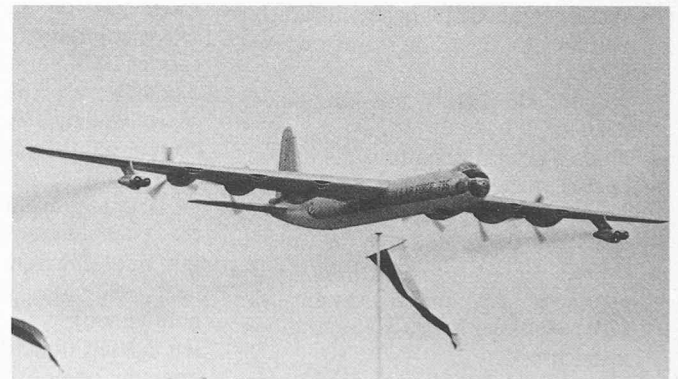
plète du trafic aérien au bout du lac, mais plutôt une plaisante rétrospective illustrée. Contrairement au *Tram à Genève*, on n'y trouvera guère chiffres ou graphiques et la rigueur y cède le pas à l'anecdote. Pour les vieux Genevois, cet ouvrage ressuscite des images qu'ils avaient oubliées, fait revivre des personnalités disparues. A leurs cadets, il montre que la route a été longue jusqu'au carrefour international qu'est aujourd'hui l'aéroport de Cointrin. Tous passeront un excellent moment à le parcourir et s'attarderont certainement sur l'une ou l'autre des photographies pittoresques ou instructives qui l'illustrent.

On regrettera que l'auteur ne soit pas toujours très à l'aise dans l'identification des types d'avions montrés et l'on continuera d'attendre l'étude approfondie consacrée au développement du trafic aérien à Genève et à son rôle dans la vie de la Suisse romande.

Ces réserves n'enlèvent rien au mérite de l'ouvrage, qui est de mieux faire connaître la vie de l'aéroport à un large public.

*Ouverture au monde: l'un des premiers Lockheed Constellation reliant Genève aux USA.*

(Photos J.-P. Weibel)



Dernier grand meeting aérien à Cointrin, en 1955: du plus lent (Fieseler Storch, en haut) au plus lourd (bombardier décamateur Convair B-36, en bas).

