Objekttyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Bulletin technique de la Suisse romande**

Band (Jahr): **103 (1977)**

Heft 10: **L'aviation civile en Suisse**

PDF erstellt am: **29.03.2024**

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.e-periodica.ch

Premiers enseignements des essais

Les essais réalisés montrent que l'opération est réalisable dans le temps imparti, quoique terriblement pointue, comme diraient nos voisins de l'hexagone. Un quelconque incident de parcours ne permettrait pas d'aboutir et ce risque ne peut être pris. Il a donc été décidé de scinder l'opération en deux parties et d'introduire dans le circuit des « dallettes » provisoires de 3 m de côté, qui reposent sur la fondation par l'intermédiaire d'un lit de sable. Après un ou plusieurs jours de trafic, elles seront remplacées par la dalle définitive, l'injection pourra alors se faire dans la première heure de travail. Deux heures au moins sont ainsi gagnées sur le programme initial.

Le ciment-miracle

En février 1977, alors que l'étude et les essais de la dalle préfabriquée étaient très avancés, un nouveau ciment, de fabrication autrichienne, était mis sur le marché suisse. Avec ce ciment on fabrique un béton dosé à 350 kg/m^3 qui atteint une résistance de plus de 100 kg/cm^2 à l'âge de deux heures !

La réaction exothermique est modérée, beaucoup plus proche de celle du ciment Portland que des ciments alumineux.

Au début de l'étude de la réfection de la piste, une variante de dalles coulées sur place avait été envisagée. Elle avait rapidement été éliminée au profit de la dalle préfabriquée devant l'impossibilité de trouver un ciment ou des accélérateurs de prise convenables. Ce n'est apparemment plus le cas aujourd'hui et des essais aussi complets que possible sont actuellement en cours.

Tout comme pour la solution préfabriquée, des essais « grandeur nature » sont organisés. Au mois d'avril dernier la première dalle de 6 m de côté a été coulée ; doux euphémisme ! En effet, le travail a été fait à l'aide de camions dits malaxeurs, mais qui n'en ont que le nom !

La mise en place du béton trop sec fut mémorable et la course des camions à la place de lavage épique. Les essais se poursuivent néanmoins et les prochaines dalles seront bétonnées à la « finisseuse » avec du béton malaxé en centrale fixe.

Il vaut la peine de pousser à fond l'étude de cette solution, car sa réalisation serait beaucoup plus économique que la variante préfabriquée.

Conclusion

Le choix devra se faire entre un dallage composé d'éléments très résistants dont la liaison entre eux reste problématique, et un revêtement mis en service « jeune » formé d'éléments solidaires, les dalles étant bétonnées l'une contre l'autre.

Mais quelle que soit la méthode finalement retenue, il ne s'agira bel et bien que d'un *ressemelage*. Et il faut bien admettre que si le temps des miracles est révolu chez les cordonniers, il n'est pas près de poindre à l'horizon des constructeurs d'aérodromes.

Adresse de l'auteur :
Bertrand Corthay, ingénieur-techn. ETS
Direction de l'Aéroport de Genève
1215 Genève 15 Aéroport

Marché de l'emploi

Les réponses aux offres de service ci-dessous doivent parvenir au *Secrétariat de la SVIA, avenue Jomini 8, case postale 944, 1001 Lausanne*. Les membres SIA, A_3E_2PL et GEP, ainsi que les étudiants EPF du dernier semestre et nouveaux diplômés, peuvent obtenir les formules d'inscription pour cette rubrique à la même adresse.

Réf.	Profession	Titre	Age	Langues	Nationalité
02.0012	Ingénieur civil	EPFL	30 ans	*Français*, anglais, arabe	Permis B

Bibliographie

Introduction aux systèmes asservis extrémaux et adaptatifs, de *P. Decaulne, J.-Ch. Gille* et *M. Pélegrin*. — Un vol. 16×25 cm, 92 pages, Editions Dunod, Paris 1976. Prix broché : 45 fr. fr.

Les besoins actuels des utilisateurs de systèmes automatiques s'expriment fréquemment en termes de systèmes extrémaux (comment obtenir un rendement maximal ? ou comment rendre un coût minimal ?) ou en termes de systèmes adaptatifs (comment maintenir la performance d'un processus dans un environnement évolutif ?).

Ce livre a pour objet d'exposer les principes de fonctionnement de ces systèmes par-delà la diversité des réalisations et de la technologie. Rassemblant et simplifiant de nombreuses études éparses, il discute les avantages et les limitations des différentes solutions en tenant compte et des derniers travaux théoriques et des tous récents développements technologiques.

Accessible aux spécialistes des techniques traditionnelles, cet ouvrage est susceptible de constituer une passerelle entre la maîtrise de ces techniques et l'accession aux niveaux supérieurs d'automatisme dont la richesse et la souplesse auront été rendues possibles grâce aux nouvelles technologies.

Sommaire :

I. *Systèmes asservis extrémaux :* 1.1 Intérêt. Exemples. — 1.2. Structure générale. — 1.3. Comportement dynamique. — 1.4. Quantification des démarches de recherche. — 1.5. Procès de recherche autonome. — 1.6. Procès de recherche dépendant de la commande. — 1.7. Etude et projet.

II. *Systèmes asservis adaptatifs :* 2.1. Intérêt général de l'adaptation. — 2.2. Objectifs principaux. — 2.3. Propriétés caractéristiques. — 2.4. Adaptation en boucle ouverte. — 2.5. Adaptation en boucle fermée. — 2.6. Exemples. — 2.7. Conclusion.

EPFZ

Conférences

Les prochaines conférences publiques, sur le thème des phénomènes de diffusion dans les lacs et les lagunes, auront lieu en l'auditoire VAW, 1er étage, Gloriastr. 37, 8006 Zurich, les mardis, de 16 h. 15 à 17 h. 45 environ :

24 mai 1977

François Nyffeler, D^r sc., Rome : « Une approche expérimentale du problème de la pollution de la lagune de Venise ».

7 juin 1977

Michael Schatzmann, Dr ing., Sonderforschungsbereich 80 an der Universität Karlsruhe : « Mathematische Modellierung von Ausbreitungsvorgängen mit Hilfe der Integralmethode. »

21 juin 1977

Professeur *Paul Nydegger*, Dr sc., Geographisches Institut der Universität Bern, Abteilung Hydrologie - Limnologie : « Strömungen in Seen — Film über Modellversuche und Demonstration eines neuentwickelten Strömungsmessgerätes. »

EPFL

Conférences

— Le mardi 17 mai 1977, à 16 h. 15, en l'auditoire B 102 du bâtiment principal, avenue de Cour 33, le professeur J. Bruschin présentera l'étude : « Modèle du Port de Corsier », avec un film des essais.

— Le mercredi 25 mai 1977, à 17 h. 30, M. Justus Dahinden, professeur à l'Ecole polytechnique de Vienne, fera un exposé en allemand : « Werkstattbericht », au Département d'architecture, avenue Eglise-Anglaise 12, Lausanne.

Der Raum als zentrales Problem der Architektur. — Philosophie eines Architekten. — Psychologische Aspekte bei der Gestaltung. — Funktion und Motivation zum Gebrauch. — Emotionale Proportionen und Symbole.

Aufgezeigt an Bauten und Projekten in Im- und Ausland: Individuelle Einfamilienhäuser, Serienhäuser, Geschäftshäuser, Hôtels und Restaurants, Feriendörfer, Kirchen und Städtebau. — Ausführungsprojekte und Utopien : Bauen bei Entwicklungsländern und bei uns.

Né en 1925 à Zurich, diplômé de l'EPFL en 1949, Justus Dahinden construisit de nombreux bâtiments en Suisse, en Europe, en Afrique, au Brésil, en Iran et aux Seychelles. Grand Prix international d'urbanisme et d'architecture 1970. Auteur de quatre livres dont « Denken, Fühlen, Handeln » (1973).

— Le mercredi 1er juin 1977, à 17 h. 30, film (en anglais) sur Adolf Loos.

Architecte autrichien (1870-1933), Adolf Loos étudia à Dresde de 1890 à 1893, puis aux Etats-Unis de 1893 à 1896. De retour à Vienne, il condamna l'abus de la décoration. Dès 1904, il employa dans la villa Karma près de Montreux des formes géométriques simples, des murs nus qui préfigurent les années 1920-1930. A Vienne, en 1910, il construisit en béton armé sa maison Steiner avec des toits terrasses et des fenêtres en largeur. A Paris, de 1923 à 1928, il rencontre Le Corbusier et édifia la maison de Tristan Tzara. L'intransigeance de ses partis pris, la pureté de son style en font l'un des principaux pionniers de l'architecture moderne.

Congrès

Stationnement 77

Paris, 13-17 juin 1977

Ce premier congrès sur le stationnement dans les centres urbains est organisé par l'Association pour le développement des techniques de transport, d'environnement et de circulation, avec le concours, entre autres, de l'Association suisse des ingénieurs de la circulation (SVI).

Au programme : des conférences, des commissions de travail, une table ronde, des visites techniques, une exposition internationale.

Programme, renseignements et inscriptions : ATEC, 11, place A. Chérioux, 75015 Paris.

Groupement romand de l'informatique

Le GRI — Groupement romand de l'informatique — organise, au cours des mois de mai et juin prochains, un *Cours d'initiation à l'informatique* destiné au personnel des entreprises et administrations (cadres de tous niveaux, employés, personnel des services externes, jeunes se préparant à la carrière d'informaticien), ainsi qu'à toute personne intéressée.

Ce cours s'efforcera, dans la mesure du possible, d'aller à la rencontre des intéressés. En effet, pour autant que la demande soit suffisante, il sera organisé à Genève, Lausanne, Sion, Fribourg, Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds.

Il se donnera à raison de trois fois deux jours par semaine, répartis sur une période totale d'un mois environ.

Renseignements au secrétariat du GRI, Lausanne, tél. (021) 20 68 57.

Rédacteur : J.-P. WEIBEL, ingénieur

DOCUMENTATION GÉNÉRALE
Voir pages 8 et 9 des annonces

Informations diverses

L'Ecole suisse d'aviation de transport en 1976

L'Ecole suisse d'aviation de transport (ESAT) a pris d'importantes décisions en 1976, avec l'accord de l'Office fédéral de l'air : l'acquisition de deux installations électroniques d'entraînement et la conclusion d'un contrat avec une école de vol américaine pour l'entraînement en vol aux instruments.

Les appareils d'entraînement utilisés jusqu'ici avaient été achetés en 1958. Ils doivent être remplacés par des installations modernes en automne 1978. La phase d'instruction comprenant le vol aux instruments s'effectuait à l'Oxford Air Training School, en Angleterre. L'étude des coûts a montré que le transfert de cette instruction aux Etats-Unis entraîne d'importantes économies. Le choix s'est porté sur l'école de pilotage de renommée internationale Flight Safety Inc. à Vero Beach, en Floride. Le premier cours aux Etats-Unis commencera le 25 juillet 1977.

Le service de sélection de l'ESAT a examiné, l'année passée, 352 demandes de candidats pilotes suisses (en 1975 : 360). Le nombre des candidats admis aux épreuves de la sélection principale s'est élevé à 72 (69) et 40 (35) ont été admis à suivre les cours de l'ESAT en 1976, 1977 et 1978. Le nombre d'heures de vol a atteint 5218 (4505) pendant l'exercice écoulé et celui des atterrissages 14 668 (10 206). Dans l'ensemble, l'Ecole suisse d'aviation de transport a enregistré, en 1976, 3800 (3063) heures de théorie, 2328 (1900) heures d'entraînement au Linktrainer et 844 (552) heures d'entraînement en jet.

1977 : une année d'anniversaires pour Swissair

Une série d'anniversaires rappelant des événements importants de l'histoire de Swissair s'inscrivent au calendrier de 1977.

Il y a vingt ans, au mois d'avril 1957, Swissair inaugurait sa ligne de l'Extrême-Orient, à destination de Tokio, avec des quadrimoteurs à hélices Douglas DC-6B. Au cours de ces vingt années, la liaison avec l'Extrême-Orient est devenue l'une des plus importantes du réseau de la compagnie, qui couvre aujourd'hui 248 492 kilomètres et dessert 88 villes dans toutes les parties du monde, à l'exception de l'Océanie.

En avril 1957 également, Swissair prolongeait la ligne de l'Atlantique Sud jusqu'à Buenos Aires, via Montevideo. En 1962, la même ligne franchissait les Andes jusqu'à Santiago du Chili.

Il y a trente ans, Swissair englobait pour la première fois le Proche-Orient dans son réseau, en desservant Le Caire et Tel-Aviv avec des Douglas DC-4.

En 1947, Swissair effectua les premiers vols d'essai sur l'Atlantique Nord, entre Genève et New York. Cette époque marqua pour notre compagnie nationale l'ouverture des lignes intercontinentales, qui devinrent des liaisons régulières à partir de 1948.