

Zeitschrift: Ingénieurs et architectes suisses
Band: 105 (1979)
Heft: 13

Vereinsnachrichten

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: 25.02.2026

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

Industrie et technique

Quand les Douglas DC-10 voleront-ils de nouveau ?

Après la découverte sur plusieurs DC-10 (moyen-courrier) des fissures susceptibles de conduire à une rupture de la fixation des réacteurs extérieurs sur l'aile, la FAA (Federal Aviation Authority) — sous la pression de la justice américaine, entre autres — a de nouveau décidé d'interdire de vol tous les DC-10 pour une durée encore indéterminée.

Considérant que les dommages constatés ne l'ont été que sur des avions DC-10-10, (alors que seuls des DC-10-30 longs-courriers sont utilisés par les compagnies européennes), les autorités aéronautiques nationales et les compagnies aériennes européennes projettent l'introduction à bref délai d'un certificat de navigabilité européen, qui devrait permettre de remettre en service les DC-10-30 européens (sauf à destination des USA). Il se trouve en effet que les DC-10 immatriculés en Grande-Bretagne le sont sur la base d'un examen de type effectué par les autorités britanniques, alors que les autres pays européens reconnaissent le certificat américain sur la base de la réciprocité. Les observateurs avertis indiquent que l'on aurait constaté des déficiences dans la

façon dont certaines compagnies américaines assuraient les contrôles réguliers demandés par les constructeurs et que la qualité de l'entretien présenterait des différences d'une rive à l'autre de l'Atlantique.

Il est déjà certain que les critiques violentes qui se sont élevées aux Etats-Unis après la catastrophe de Chicago conduiront non seulement à un examen de détail du DC-10, mais à une remise en question des procédures de surveillance de la part de la FAA lors de l'immatriculation de nouveaux types. Il est vrai que la valse-hésitation de la FAA après l'accident — on parle même aujourd'hui d'un réexamen de la suspension des moteurs de tous les avions dits « wide body » (Boeing 747, Lockheed Tristar et Airbus) après celle du DC-10 — ne renforce guère la confiance envers cette administration. Il est bon de relever qu'au moment où nous écrivons ces lignes (17 juin), la cause initiale de la rupture ayant entraîné l'accident de Chicago n'est pas encore connue, même si l'on a pu reconstituer la séquence des événements.

Lorsque nous aurons plus de détails sur les résultats de l'enquête, nous reviendrons sur ce sujet complexe aux conséquences économiques encore incalculables.

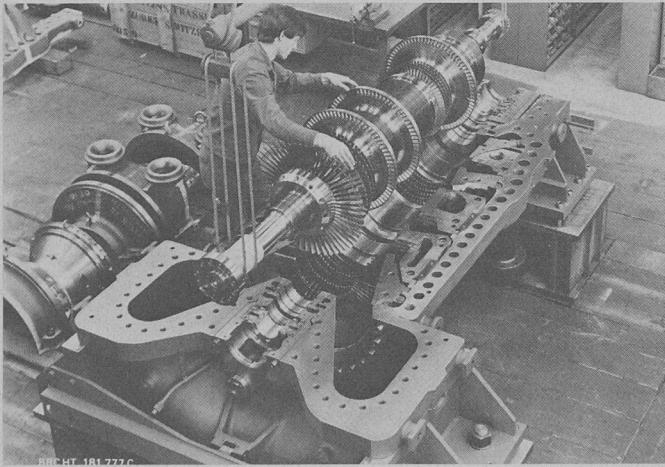
Jean-Pierre Weibel

Turbine industrielle à deux soutirages régulés internes

La pénurie et le renchérissement de l'énergie primaire conduisent de façon accélérée au développement d'une production couplée d'énergie électrique et d'énergie calorifique, qui permet d'obtenir une meilleure utilisation du combustible.

Après s'être détendue dans la turbine, une partie de la vapeur est soutirée à une pression correspondant à la température de chauffage souhaitée et est amenée à un processus de fabrication pour assurer le chauffage. La vapeur peut en outre être sou-

tirée à un ou plusieurs niveaux de pression. Les pressions de soutirage et en conséquence les températures de chauffage du transfert calorifique sont normalement régulées à une valeur constante, en combinaison avec une roue de régulation, par des soupapes dites de décharge. L'illustration représente le montage d'une telle turbine à vapeur destinée aux Philippines ; la vapeur du processus est délivrée à 12 bars et 4,5 bars. La vapeur en excès se détend en cédant sa puissance dans la partie basse pression et est finalement condensée dans un condenseur. La puissance de la turbine s'élève à 10 400 kW à 9 600 t/min. (Photo Brown Boveri.)



EPFL

Conférences

Modèles photoélastiques soumis à leur poids propre, par M. Rodolfo J. Raspa, de l'Université de Liège, le lundi 25 juin 1979 à 16 h, à Ecublens, Institut de mesure et d'analyse des contraintes (IMAC), halles de chimie (CHH), 5^e étage, salle de séminaires.

Résumé

Lors de la recherche des valeurs des contraintes d'un barrage

poids, soumis à son poids propre, au moyen d'une étude photoélastique complète, on a dû envisager la possibilité du fugeage des isopaches sur un modèle bidimensionnel. On présente un bref rapport des procédés menés dans le but de mettre au point la méthode de fugeage des réseaux de franges d'épaisseur, relevés par interférométrie.

Ce travail a été réalisé dans le laboratoire de photoélasticité de l'Université de Liège, avec l'appui du Conseil national de la

recherche scientifique et technique de la République d'Argentine.

Run-off control in urban drainage system, 28 juin, 16 h, en anglais, par M. P. Wisner, professeur,

Congrès

Introduction à la nouvelle norme SIA 161 (1979) « Constructions métalliques », bases et utilisation

Lugano, 4-6 octobre 1979

Après les cours de recyclage donnés à Lausanne et à Zurich sur les nouvelles normes de construction métallique, un nouveau cours sur ce thème aura lieu au Tessin cet automne (en français), à la Scuola Tecnica Superiore (STS) del cantone Ticino de Lugano-Trevano.

Dates : Jeudi, 4 octobre 1979 (début à 8 h.), vendredi, 5 octobre 1979, samedi, 6 octobre 1979 (fin à 12 h.).

Finance de participation : Membres SIA et USIT : Fr. 250.—, non-membres : Fr. 300.—, étudiants : Fr. 200.—.

Organisation : Institut de la Construction Métallique (ICOM) de l'EPFL, sous le patronage de la section tessinoise de la SIA et de l'USIT.

Documentation : Le polycopié du cours sera envoyé aux participants une semaine avant le cours. La norme SIA 161 sera en vente pendant le cours.

Inscription : Tous les membres de l'USIT et de la section tessinoise de la SIA recevront directement le programme du cours avec la carte d'inscription. Les autres intéressés voudront bien s'adresser à M. Blaser, bureau d'ingénieurs Kessel et Blaser, 6901 Lugano, tél. (091) 23 81 04. *Délai d'inscription* : 15 septembre 1979 (nombre de places limité).

L'utilisateur de l'ordinateur par l'ingénieur dans la pratique

Zurich, 21 juin/Lausanne, 28 juin 1979. On nous communique qu'il reste encore quelques places libres. Secrétariat général de la SIA, tél. 01/201 15 70.

Vie de la SIA

Communications SVIA

Candidatures

M. Youssef Belkacem, architecte, diplômé EPFL en 1975. (Parrains : MM. M. Fedel et R. Vitton.)

M. Marc-Henri Collomb, architecte, diplômé EPFL en 1979. (Parrains : MM. H. Collomb et M. Kreil.)

M. Jean-Pierre Schmid, architecte, diplômé EPFL en 1979.

Water Engineering Group, University of Ottawa, Ottawa, Canada, au Laboratoire d'hydraulique de l'EPFL, 67, route de Genève, Lausanne.

Génie civil et développement économique et social

Paris, 26-30 Novembre 1979

C'est le thème du Congrès international de la Société des ingénieurs et scientifiques de France qui aura lieu au Palais de l'Unesco.

Programme des travaux

Lundi 26 novembre

Matin : Séance inaugurale officielle.

Après-midi : Génie civil et énergie.

Production, transport et stockage des hydrocarbures liquides et gazeux.

Mardi 27 novembre

Matin : Génie civil et énergie. Centrales hydroélectriques et nucléaires.

1. Aménagements hydroélectriques.

2. Centrales nucléaires.

Après-midi : Génie civil au service de l'habitat et de l'urbanisme.

Génie civil et cadre de vie.

Mercredi 28 novembre

Matin : Génie civil au service de l'habitat et de l'urbanisme. Les problèmes de choix en coût économique global.

Après-midi : Formation des ingénieurs et techniciens du génie civil.

Vendredi 30 novembre

Matin : Séance solennelle de clôture et synthèse des travaux. Le programme est complété par des visites techniques, ainsi que par un programme culturel, social et touristique pour les personnes accompagnantes.

Renseignements, programme détaillé et inscriptions :

Société des Ingénieurs et Scientifiques de France (Service Congrès), 19, rue Blanche, 75009 Paris. Tél. : 874.83.56.

(Parrains : MM. J. Wolf et G. Dufour.)

Mme Marion Wiesel, architecte, diplômée EPFL en 1979. (Parrains : Mme L. Narbel et M. A. Sartoris.)

Nous rappelons à nos membres que conformément à l'art. 10 des statuts de la SVIA, ils ont la possibilité de faire une opposition motivée par avis écrit au comité de la SVIA dans un délai de 15 jours. Passé ce délai, les candidatures ci-dessus seront transmises au comité central de la SIA.

Documentation générale

Voir pages 10 et 12 des annonces.