

Objekttyp: **AssociationNews**

Zeitschrift: **Ingénieurs et architectes suisses**

Band (Jahr): **114 (1988)**

Heft 25

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.

variant selon l'angle sous lequel se présente l'avion.

Les entrées d'air des réacteurs - qu'on suppose être des General Electric F404 à double flux et avec postcombustion, livrant 7260 kg de poussée chacun dans les versions connues - se trouvent derrière la cabine du pilote, sur le haut du fuselage. On peut admettre que le F-117A est un avion purement subsonique, ce qui réduit grandement les problèmes liés à la position inusitée de ces prises d'air. Les conduits d'échappement des réacteurs débouchent au bord de fuite de l'aile, également sur le haut du fuselage. La disposition des entrées et des sorties des réacteurs a pour but de masquer le mieux possible, pour l'observateur au sol, les sources de rayons infrarouges que sont les moteurs.

La forme générale de l'avion est celle d'une aile volante (sans fuselage bien marqué) à forte flèche (environ 45°) complétée par deux gouvernails disposés en V à l'arrière de l'aile ; s'il faut en croire la photographie, ils comportent des surfaces mobiles tant sur leur bord d'attaque que sur celui de fuite.

Les caractéristiques aérodynamiques visibles du F-117A suggèrent qu'il ne dispose que d'une piètre stabilité propre, de sorte qu'un système de stabilisation électronique très performant constitue un équipement indispensable.

La question de l'armement relève encore du domaine de la pure spéculation. La configuration subsonique de l'avion indique qu'il est destiné au vol à basse altitude et que ses performances ne sont en aucun cas celles d'un intercepteur<sup>3</sup>. L'absence de tout point d'attache visible sous les ailes laisse penser que le fuselage comporte une ou plusieurs soutes. La géométrie choisie réserve un volume assez important dans la partie inférieure de l'avion. Il n'est pas possible d'estimer leur emplacement, faute de connaître comment est disposé le train d'atterrissage.

On peut imaginer que l'engagement diurne du F-117A permettra d'en apprendre bientôt plus sur ses caractéristiques techniques, entièrement nouvelles pour certaines.

Une fois de plus, on retrouve Lockheed et ses « Skunk Works » à la source d'un développement révolutionnaire dans le domaine de l'aéronautique et il y a gros à parier que Clarence « Kelly » Johnson n'est pas entièrement étranger à ce développement, mis en chantier en 1978.

Jean-Pierre Weibel

**Sia**

Schweizerischer Ingenieur- und Architekten-Verein  
Société suisse des ingénieurs et des architectes  
Società svizzera degli ingegneri e degli architetti

## Sections

### SVIA

#### Candidatures

M. Carlo Antognini, architecte, diplômé EPFL en 1985.

(Parrains: MM. F. Boschetti et I. Kolecek.)

M. Marco Bosso, ingénieur civil, diplômé EPFL en 1988.

(Parrains: MM. M. Fellrath et R. Favre.)

M. Peter Egger, ingénieur civil, diplômé Technische Hochschule Wien en 1962 + doctorat Technische Hochschule Karlsruhe en 1965.

(Parrains: MM. F. Descœudres et J.-C. Badoux.)

M. Santiago Jimenez, architecte, diplômé EPFL en 1981.

(Parrains: M<sup>me</sup> L. Guignard et M. G. Favre.)

M. Georges Meylan, architecte, diplômé EPFL en 1984.

(Parrains: MM. E. Kempf et N. Tardin.)

M<sup>lle</sup> Catherine Prélaz, architecte, diplômée EPFL en 1985.

(Parrains: MM. P. Mestelan et V. Mangeat.)

Nous rappelons à nos membres que, conformément à l'article 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 à Zurich.

### Section genevoise

#### Candidatures

M. René Joseph Hebler, architecte, diplômé EAUG en 1970.

(Parrains: MM. Jean-Marie Duret et Olivier Aubaret.)

M<sup>lle</sup> Isabel Meinecke, architecte, diplômée EAUG en 1984 + REG A en 1988.

(Parrains: MM. Janos Farago et Erik Barth.)

M. Michel Nemeč, architecte, diplômé EPFL en 1978.

(Parrains: M<sup>me</sup> Chantal Scaler et M. Jean-Marc Lamunière.)

M. Emil Rudolf Svikovsky, architecte, diplômé EAUG en 1972 + REG A.

(Parrains: MM. Jean-Marc Vatré et Philippe Moreno.)

Nous rappelons à nos membres que, conformément à l'article 3 des statuts de la section, ils ont la possibilité de faire une opposition motivée par avis écrit au Comité de la section, dans un délai de 15 jours.

Passé ce délai, les candidatures ci-dessus seront transmises au Comité central de la SIA à Zurich.

## Le coin de la rédaction

### Point final

*Transports publics genevois : premiers frissons*

L'actualité connaît des collisions de nouvelles intéressantes : au moment où l'on peut lire dans *Entreprise*, le 4 novembre dernier, que le parc automobile est encore loin de la saturation et va continuer de s'accroître au moins une douzaine d'années, la belle unanimité de façade quant aux transports publics genevois se lézarde. En effet, dès l'annonce par le conseiller d'Etat Grobet (pourquoi lui ? il nous semblait que c'était son collègue Bernard Ziegler qui présidait les Transports publics genevois) de la création d'une nouvelle ligne de tram reliant Plainpalais à la gare Cornavin, les associations d'automobilistes crient au scandale et agitent la menace d'un référendum.

Soyons objectifs : la disparition de la ligne de tram de la Ceinture, puis le démantèlement de la ligne d'autobus qui était censée la remplacer ont laissé une lacune béante dans le réseau des transports urbains. La réalisation du métro prôné par l'ACS prendra au bas mot une quinzaine

d'années : peut-on priver aussi longtemps les usagers des TPG (il y en a, je les ai vus !) d'un élément essentiel de leur mobilité ?

Il est vraiment naïf de penser qu'il suffit d'enterrer les transports publics pour restituer au trafic privé les voies de circulation et les aires de stationnement suffisantes pour éliminer les entraves chaque jour plus contraignantes qui sont le lot des automobilistes dans les grandes cités. La perspective d'un accroissement du parc motorisé devrait imposer l'évidence que la liberté du citoyen doit être cherchée ailleurs qu'au volant et qu'il est urgent de trouver un consensus pour préserver nos villes de l'asphyxie aggravée d'intoxication dont la situation actuelle n'est qu'un avant-goût. Il y a peut-être mieux à faire que d'observer passivement une douzaine d'années comment elle va inexorablement empirer.

Les spécialistes savent fort bien quel genre de véhicule répond le mieux à une demande donnée et dans quel délai il peut entrer en service : et si on les laissait enfin faire, hors de toute pression politique ?

Jean-Pierre Weibel,  
rédacteur en chef

<sup>3</sup> Le terme américain de « Fighter » n'est pas réservé à des avions de chasse pure et peut également recouvrir des missions d'attaque au sol, comme celles apparemment assignées au F-117A.