

**Zeitschrift:** Bulletin technique de la Suisse romande  
**Band:** 71 (1945)  
**Heft:** 3

## Inhaltsverzeichnis

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 29.03.2025

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

# BULLETIN TECHNIQUE

## DE LA SUISSE ROMANDE

Paraissant tous les 15 jours

**ABONNEMENTS :**

Suisse : 1 an, 13.50 francs

Etranger : 16 francs

Pour sociétaires :

Suisse : 1 an, 11 francs

Etranger : 13.50 francs

Prix du numéro :

75 centimes.

Pour les abonnements  
s'adresser à la librairie  
F. Rouge & C<sup>ie</sup>, à Lausanne.

Organe de la Société suisse des ingénieurs et des architectes, des Sociétés vaudoise et genevoise des ingénieurs et des architectes, de l'Association des anciens élèves de l'Ecole d'ingénieurs de l'Université de Lausanne et des Groupes romands des anciens élèves de l'Ecole polytechnique fédérale.

COMITÉ DE PATRONAGE. — Président : R. NEESER, ingénieur, à Genève ; Vice-président : G. EPITAUX, architecte, à Lausanne ; secrétaire : J. CALAME, ingénieur, à Genève. Membres : *Fribourg* : MM. L. HERTLING, architecte ; P. JOYE, professeur ; *Vaud* : MM. F. CHENAUX, ingénieur ; E. ELSKES, ingénieur ; E. JOST, architecte ; A. PARIS, ingénieur ; Ch. THÉVENAZ, architecte ; *Genève* : MM. L. ARCHINARD, ingénieur ; E. MARTIN, architecte ; E. ODIER, architecte ; *Neuchâtel* : MM. J. BÉGUIN, architecte ; R. GUYE, ingénieur ; A. MÉAN, ingénieur ; *Valais* : M. J. DUBUIS, ingénieur ; A. DE KALBERMATTEN, architecte.

RÉDACTION : D. BONNARD, ingénieur, Case postale Chauderon 475, LAUSANNE.

CONSEIL D'ADMINISTRATION DE LA SOCIÉTÉ ANONYME DU BULLETIN TECHNIQUE

A. STUCKY, ingénieur, président ; M. BRIDEL ; G. EPITAUX, architecte.

Publicité :  
TARIF DES ANNONCES

Le millimètre  
(larg. 47 mm.) 20 cts.  
Tarif spécial pour fractions  
de pages.

En plus 20 % de majoration de guerre.

Rabais pour annonces  
répétées.



ANNONCES-SUISSES S.A.

5, Rue Centrale,  
LAUSANNE  
& Succursales.

SOMMAIRE : *L'aérogare rationnelle à grand trafic, son fonctionnement et son dimensionnement*, par J.-J. HONEGGER, ingénieur E. I. L., à Genève. — *Société suisse des ingénieurs et des architectes : Rapport du secrétaire central sur l'activité de la société présenté à l'assemblée des délégués du 25 novembre 1944, à Zurich ; Extrait des procès-verbaux des 5<sup>me</sup> et 6<sup>me</sup> séances du Comité central des 24 novembre et 12 décembre 1944.* — DIVERS : *Les nouvelles installations de bureaux des Chemins de fer fédéraux.* — NÉCROLOGIE : *Maurice de Courten, ingénieur.* — CARNET DES CONCOURS. — SERVICE DE PLACEMENT.

## L'aérogare rationnelle à grand trafic, son fonctionnement et son dimensionnement,

par J.-J. HONEGGER, ingénieur E. I. L., à Genève.

### I. Résumé de l'étude préliminaire parue dans le N° 20, 1944, du « Bulletin technique ».

A. Constantes. — Une aérogare est caractérisée par deux « constantes » essentielles qui sont :

1. Le débit maximum de l'aérogare.
2. Le temps de chargement d'un avion.

B. Simultanéité et indépendance des tracés. — Pour réduire au minimum les temps de chargement (temps d'escale), les différentes opérations d'escale doivent être exécutées simultanément. Pour y parvenir, les voies de chargement des passagers, frets et bagages doivent être indépendantes et ne pas se couper entre elles. Elles ne doivent pas couper les voies de roulement des avions.

C. Dispositif parallèle. — Les voies de roulement des avions sur l'aire de chargement ne doivent comporter chacune qu'un seul point de chargement. Elles ne doivent pas se couper entre elles. Leur dispositif est donc un dispositif en parallèle.

Ceci afin d'assurer dans tous les cas la simultanéité permanente des opérations de mise en place des avions sur l'aire et des opérations d'escale de tous les avions.

D. Homogénéité. — Les différents organes d'un aéroport doivent avoir des débits du même ordre de grandeur. Ces débits sont commandés par celui du réseau des pistes d'envol.

E. L'aérogare suspendue (fig. 1). — L'application des principes généraux ci-dessus rappelés implique la gare superposée à l'aire de chargement des avions.

Cette conception d'aérogare à débit rapide entraîne d'autres considérations, soit en ce qui concerne la gare elle-même, soit au sujet des opérations accessoires.

### II. Le dimensionnement de l'aérogare.

Il a été exposé que, en vertu du principe d'homogénéité, le dimensionnement de la gare est déterminé par le débit maximum possible des pistes de l'aéroport considéré.

A l'heure actuelle, il est admis que le débit maximum d'une piste est de l'ordre de 30 opérations de décollage ou atterrissage à l'heure, c'est-à-dire que chaque opération occupe la piste pour une durée d'environ 2 minutes.

Le débit des pistes parallèles, utilisables simultanément, donne le débit maximum que la gare pourra avoir à débiter.

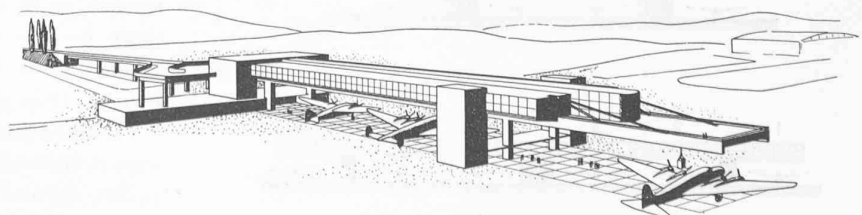


Fig. 1. — L'aérogare suspendue ; telle qu'elle se présenterait établie selon les principes exposés dans le n° 20, 1944, du *Bulletin technique*.