

Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 72 (1946)
Heft: 14

Sonstiges

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, 17 francs
Etranger : 20 francs

Pour sociétaires :

Suisse : 1 an, 14 francs
Etranger : 17 francsPrix du numéro :
75 centimesPour les abonnements
s'adresser à la librairie
F. Rouge & C^{ie}, 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 polytechnique 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.

Publicité :
TARIF DES ANNONCESLe 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.

CONSEIL D'ADMINISTRATION DE LA SOCIÉTÉ ANONYME DU BULLETIN TECHNIQUE

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

SOMMAIRE : *Relèvement de position au moyen d'ondes électromagnétiques*, par le Dr A. DE QUERVAIN, Zurich. — Société suisse des ingénieurs et des architectes : *Procès-verbal de l'assemblée des délégués du samedi 13 avril 1946*. — Association amicale des anciens élèves de l'Ecole polytechnique de Lausanne : *Assemblée générale annuelle du 8 juin 1946*. — X^e Congrès du Rhône : *Programme des conférences*. — Société vaudoise des ingénieurs et des architectes : *Assemblée extraordinaire du 12 juillet 1946*. — CARNET DES CONCOURS. — SERVICE DE PLACEMENT. — NOUVEAUTÉS - INFORMATIONS DIVERSES.

Relèvement de position au moyen d'ondes électromagnétiques

par le Dr A. DE QUERVAIN, Zurich.

Nous jugeons opportun de reproduire ici un article paru dans le numéro du mois d'avril d'Interavia-Revue de l'Aéronautique mondiale¹ et nous saisissons cette occasion pour signaler à nos lecteurs la récente création de ce périodique qui constitue une source remarquable d'information pour tout ce qui touche à la construction aéronautique et à l'exploitation des lignes de navigation aérienne. (Réd.).

En principe, les exigences formulées actuellement dans l'aviation en ce qui concerne les dispositifs de détermination de position dépassent de beaucoup, à la fois pour la précision et pour la sûreté, les possibilités de l'œil humain qui fut primitivement l'unique moyen d'orientation. On exige en effet :

1. La détermination aussi précise que possible de la position d'un avion, faite depuis le sol. Cette détermination de position doit pouvoir s'effectuer de deux manières différentes :

- détermination de position sans le concours de l'équipage de l'avion, c'est-à-dire sans installation spéciale à bord de l'aéronef. Cette méthode a avant tout un caractère militaire car elle doit pouvoir être appliquée aux avions ennemis. Elle entre toutefois en ligne de compte pour les besoins civils ;
- détermination de position à partir du sol mais avec le concours de certaines installations complémentaires à bord de l'aéronef. Cette manière de procéder se prête en principe aux applications militaires (guidage des

propres avions ou formations) aussi bien qu'aux emplois civils.

2. La détermination aussi précise que possible exécutée à bord de l'aéronef, par rapport à des points fixes au sol. Dans ce chapitre rentre aussi la détermination de l'altitude indépendamment de la pression atmosphérique. Ici encore nous trouvons deux possibilités de détermination de position : sans le concours d'installations au sol et avec le concours d'installations de ce genre qui, dans certains cas, doivent posséder une très grande portée.

3. Le guidage d'un avion le long d'un « rayon directeur » ou d'une courbe de guidage, établis d'avance. Présenté sous cette forme, ce postulat ne comprend qu'indirectement la détermination de position, car d'emblée on impose à l'avion l'obligation de répondre constamment à certaines données qui caractérisent ces courbes de guidage. En remplissant cette dernière obligation, la circulation des avions acquiert un caractère analogue à celui de la circulation routière.

Toutes ces exigences sont particulièrement importantes lorsqu'il s'agit de permettre l'atterrissage (aussi bien que le décollage d'ailleurs) par mauvaise visibilité. Pour le moment, nous laisserons toutefois de côté le problème de l'atterrissage aux instruments.

Nouvelles méthodes de détermination de position et leur historique.

Le développement considérable de l'aviation depuis 1930, et spécialement pendant la deuxième guerre mondiale, a eu pour conséquence de multiplier les exigences relatives à l'exactitude avec laquelle des positions pouvaient être déterminées.

Le problème de la détermination de position d'avions, sans leur participation active (c'est-à-dire sans installations spéciales à bord), a exercé une influence primordiale sur l'issue de la guerre. On a reconnu depuis longtemps déjà qu'il

¹ Copyright 1946 by Interavia S. A. Genève (Suisse).