Objekttyp: **Miscellaneous**

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

Band (Jahr): **82 (1956)**

Heft 16: **Aviation, fascicule no 2**

PDF erstellt am: **23.05.2024**

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

82e année 4 août 1956 N° 16

BULLETIN TECHNIQUE DE LA SUISSE ROMANDE

Abonnements:
Suisse: 1 an, 26 francs
Etranger: 30 francs
Pour sociétaires:
Suisse: 1 an, 22 francs
Etranger: 27 francs
Prix du numéro: Fr. 1.60
Ch. post. « Bulletin technique de la Suisse romande »
N° II. 57 75, à Lausanne.

Adresser toutes communications concernant abonnements, changements d'adresse, expédition à **Imprimerie La Concorde, Terreaux 31, Lausanne**

Rédaction
et éditions de la S. A. du Bulletin technique (tirés à part), Case Chauderon 475
Administration de la S.A. du Bulletin Technique
Ch. de Roseneck 6 Lausanne

Paraissant tous les quinze jours

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. H. Gicot, ingénieur; M. Waeber, architecte — Vaud: MM. A. Gardel, ingénieur; A. Chevalley, ingénieur; E. d'Okolski, architecte; Ch. Thévenaz, architecte — Genève: MM. Cl. Grosgurin, architecte; E. Martin, architecte — Neuchâtel: MM. J. Béguin, architecte; R. Guye, ingénieur — Valais: MM. G. de Kalbermatten, ingénieur; D. Burgener, 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; R. Neeser, ingénieur.

Tarif des annonces

1/1 page	Fr.	264.—
1/2 »	»	134.40
1/4 »	»	67.20
1/8 »	»	33.60

Annonces Suisses S. A. (ASSA)

Place Bel-Air 2. Tél. 22 33 26
Lausanne et succursales

SOMMAIRE : *Le centre d'essais et de recherches de la fabrique fédérale d'avions à Emmen*, par L. Othenin-Girard, ingénieur en chef, *page 269*. — *Les souffleries aérodynamiques, et plus particulièrement celles à faible vitesse*, par Samuel Rieben, ing. EPF, Centre d'Essais et de Recherches de la Fabrique fédérale d'avions, Emmen, *page 273*. — *Les souffleries supersoniques*, par Gilbert Aellen, ingénieur EPF, Emmen, *page 280*. — *Vers l'aérobus à turbine. Comparaison entre le moteur à pistons et la turbhélice*, par Jean-Paul Darmstetter, *page 286*. — Divers : *Commission pour l'étude du plan d'ensemble du réseau des routes principales ; Association Suisse des Electriciens et Pro Téléphone.* — Société suisse des ingénieurs et des architectes : *Communiqué du secrétariat général.* — Les Congrès : *Troisième congrès de la Commission Internationale pour l'irrigation et le drainage.* — Service de placement. — Documentation générale. — Documentation du batiment. — Informations diverses.

LE CENTRE D'ESSAIS ET DE RECHERCHES DE LA FABRIQUE FÉDÉRALE D'AVIONS A EMMEN

par L. OTHENIN-GIRARD, ingénieur en chef

1. Généralités

Par une décision du Conseil fédéral du 19 mai 1942, la halle de montage d'avions à Emmen ainsi que les édifices annexés — tous appartenant à ce moment-là aux Ateliers de constructions fédéraux de Thoune — furent transformés sous le nom de « Fabrique fédérale d'avions» en atelier militaire autonome (régie militaire) du Service technique militaire à Berne. Par la suite, Emmen se développa pour devenir une véritable fabrique d'avions aux tâches multiples, parmi lesquelles nous citons :

a) Travaux réservés aux commandes du Service technique militaire, au profit de l'arme de l'air :
- Etudes des projets nés soit des initiatives de la troupe elle-même soit de propres initiatives, et développement éventuel de ces créations.
- Etudes de certains problèmes relatifs à des projets d'avion développés par l'industrie privée.

b) Etudes et recherches au profit de divers intéressés : l'Office fédéral de l'air, l'industrie aéronautique civile, etc.

Afin de pouvoir accomplir ces tâches, un Centre d'essais et de recherches aéronautiques a été érigé à Emmen au cours des années 1943-1945, comprenant des souffleries, d'une part, et des bancs d'essai pour moteurs à pistons, turbo-réacteurs, etc., d'autre part.

Ce Centre doit disposer de cadres qualifiés, capables d'assurer la continuité des études et projets conformément aux directives du Service technique militaire et aux besoins du Service de l'aviation. D'autre part, la Fabrique fédérale d'avions doit aussi s'intéresser à la formation et l'entraînement de spécialistes choisis parmi le personnel nouvellement sorti des hautes écoles techniques ou d'apprentissage.

Les servitudes des avions croissant avec la vitesse, le développement complet d'un avion moderne requiert des installations sans cesse plus compliquées. Pour faire face à ces exigences, de nouvelles techniques doivent être constamment créées, développées et essayées pour être toujours à même de produire le matériel adéquat.

Ceci nécessite de la part du personnel technique une adaptation continuelle aux nouveaux problèmes. Cette évolution est favorisée par la souplesse de l'organisation