

Objekttyp: **Miscellaneous**

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

Band (Jahr): **75 (1949)**

Heft 8

PDF erstellt am: **08.08.2024**

### **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.

# BULLETIN TECHNIQUE DE LA SUISSE ROMANDE

Paraissant tous les 15 jours

**ABONNEMENTS :**Suisse : 1 an, 20 francs  
Etranger : 25 francs

Pour sociétaires :

Suisse : 1 an, 17 francs  
Etranger : 22 francsPour les abonnements  
s'adresser à la librairie**F. ROUGE & Cie**  
à LausannePrix du numéro :  
1 Fr. 25

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. D'OKOLSKI, architecte; A. PARIS, ingénieur; CH. THEVENAZ, architecte; *Genève* : MM. L. ARCHINARD, ingénieur; E. MARTIN, architecte; E. ODIER, architecte; *Neuchâtel* : MM. J. BÉGUIN, architecte; G. FURTER, ingénieur; R. GUYE, ingénieur; *Valais* : MM. J. DUBUIS, ingénieur; D. BURGENER, architecte.

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

**TARIF DES ANNONCES**

Le millimètre  
larg. 47 mm.) 20 cts.  
Réclames : 60 cts. le mm.  
(largeur 95 mm.)  
Rabais pour annonces  
répétées

**ANNONCES SUISSES S.A.**

5, Rue Centrale  
Tél. 2 33 26  
LAUSANNE  
et Succursales

**CONSEIL D'ADMINISTRATION DE LA SOCIÉTÉ ANONYME DU BULLETIN TECHNIQUE**

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

SOMMAIRE: *Les hangars d'avions de l'aéroport de Genève-Cointrin.* — Société suisse des ingénieurs et des architectes: *Communiqués du Secrétariat.* — BIBLIOGRAPHIE. — SERVICE DE PLACEMENT. — NOUVEAUTÉS, INFORMATIONS DIVERSES.

## LES HANGARS D'AVIONS DE L'AÉROPORT DE GENÈVE-COINTRIN

Les ouvrages qui font l'objet de la présente publication ont été projetés et exécutés par la Société anonyme Conrad Zschokke, à Genève et à Döttingen, en collaboration avec M. A. Lozeron, architecte à Genève, sous la haute direction de M. L. Casai, conseiller d'Etat, et de ses collaborateurs du Département des travaux publics, MM. Ed. Lacroix, ingénieur cantonal, décédé en octobre 1947, J. Weber, ingénieur cantonal, et G. Friedrich, surveillant des travaux; les questions concernant l'aéronautique et l'exploitation ont été étudiées en collaboration avec le Département du Commerce et de l'Industrie, représenté par MM. J. Treina, conseiller d'Etat, et M. Ch. Bratschi, directeur de l'aéroport.

MM. A. Lozeron, architecte, M.-E. Halder et J.-P. Colomb, ingénieurs en chef de la Société anonyme Conrad Zschokke, ont rédigé cette publication.

\* \* \*

L'Aéroport de Cointrin, dont les travaux d'agrandissement ont été décrits dans un article de feu l'ingénieur cantonal Lacroix<sup>1</sup>, a vu se développer ses installations d'une façon ininterrompue. Rappelons que la piste principale en béton armé de 1200 × 50 m a été portée à 2000 m de longueur dès 1946 et que la construction de l'Aérogare, entreprise cette même année, permettra de transférer prochainement, dans un bâtiment adéquat, tous les services d'exploitation, des voyageurs, du fret et des douanes.

D'autre part, les trois anciens hangars, qui ne répondaient plus aux besoins nouveaux, ont été démolis pour être remplacés par de nouvelles constructions plus spacieuses et plus modernes.

<sup>1</sup> Voir *Bulletin technique* du 31 mars 1946.

Toutes ces installations ont nécessité d'importants travaux accessoires, notamment des voies d'accès nouvelles branchées sur les artères suburbaines, des conduites d'amenée pour l'eau et l'électricité, d'importantes plate-formes d'accès et de stationnement pour les avions ainsi que le perfectionnement des installations d'éclairage, de signalisation et de radio.

### I. Hangars pour avions de ligne

Le Département des travaux publics du canton de Genève ouvrit pendant l'été 1946 un concours pour la construction d'un grand hangar pour avions avec une halle de montage annexée, en vue de compléter ainsi l'équipement de l'aérodrome intercontinental de Cointrin dont les pistes avaient été réalisées pendant les années 1941 à 1946 et étaient donc déjà en service.

Les projets de ce concours ont été publiés dans le *Bulletin technique* des 9 et 23 novembre 1946. La Société anonyme Conrad Zschokke et M. A. Lozeron, architecte, titulaires du premier prix, furent chargés d'étudier le projet d'exécution, sur la base duquel cette société d'entreprise eut à assumer l'exécution complète de ces ouvrages, à partir du mois d'avril 1947.

Au cours de voyages d'études effectués préalablement en France, en Hollande et en Suède, une précieuse documentation fut récoltée, ce qui permit d'aborder en bonne connaissance de cause un problème relativement neuf.

C'est ainsi que les dimensions primitivement prévues furent augmentées; le hangar de 85 × 60 m passa à 170 × 62,50 m et la halle de montage de 60 × 40 m à 80 × 42,50 m, ces