

# Service météorologique aérien

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **The Swiss observer : the journal of the Federation of Swiss Societies in the UK**

Band (Jahr): - **(1936)**

Heft 770

PDF erstellt am: **24.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-694857>

## **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.

### SERVICE METEOROLOGIQUE AERIEN.

Il va de soi, par la force même des circonstances, que les renseignements météorologiques jouent un rôle extrêmement important dans le trafic aérien international, qui s'étend de pays à pays sur des parcours parfois très considérables. Quiconque n'est pas en contact permanent avec l'aviation n'a que rarement l'occasion de voir de près la station météorologique d'un aéroport. L'on constate simplement qu'au moment du départ, le pilote reçoit une carte portant d'abondantes notes et inscriptions. C'est tout. Mais comment cette carte est-elle établie? C'est ce qu'ignorent la plupart des gens. Raison pour laquelle nous ne croyons pas inutile d'examiner d'un peu plus près une de ces stations météorologiques.

Lorsque nous pénétrons dans la station, nous apercevons d'abord de grandes tables à dessiner, sur lesquelles sont placés les feuillets portant indication des courbes météorologiques; ce qui nous frappe aussi, ce sont les grandes cartes des régions à survoler. Mais bientôt, notre attention est attirée par le tic-tac des appareils télégraphiques, et la sonnerie des téléphones; ce sont les informations météorologiques qui parviennent du dehors. Il s'agit ici, effectivement, d'un système de renseignements extrêmement étendu, qui doit travailler d'une façon rapide et précise, les informations ainsi transmises étant indispensables au pilote effectuant un trajet aérien au long cours. De toutes les stations d'Europe, des aéroports, des bureaux officiels, des navires et avions parviennent ainsi des observations. Chaque jour, la station météorologique d'un aéroport enregistre environ 50 à 70,000 chiffres. Il s'agit de messages chiffrés. Ceux-ci ont trait à la pression atmosphérique, à la température, à la force du vent, à la formation et à l'altitude des nuages, etc. Les renseignements obtenus sont complétés de façon continue par des observations périodiques et des mesurages auxquels l'aérodrome procède lui-même. Car, il ne faut pas l'oublier, la station météorologique d'un aéroport quelconque transmet aux autres stations le résultat de ses observations locales, de même qu'elle renseigne les avions qui se trouvent en route et auxquels on transmet tout ce qui est susceptible de faciliter la navigation. Il est certainement permis d'affirmer qu'aujourd'hui la météorologie aérienne a déjà atteint un très haut degré de perfection. Le fait est qu'aujourd'hui, avec une sûreté absolument surprenante, il est possible de consigner sur les cartes météorologiques la position et le mouvement probable des cyclones, anti-cyclones, mouvements atmosphériques et autres phénomènes de même genre, comme par exemple les dépressions secondaires à déplacement rapide, et de les comparer avec les observations faites par le réseau étendu des autres stations.

Cependant, avec l'observation des conditions météorologiques et le service de transmission de nouvelles aux avions, aux stations et aux pilotes sur le point de partir, la tâche des bureaux météorologiques des aéroports est loin d'être achevée. A côté du service-horaire proprement dit, il parvient continuellement des observations sur le temps en ce qui concerne le trafic aérien; c'est, en effet, un fait connu que le trafic aérien pose non seulement au service météorologique de toutes autres exigences que les terriens, mais encore la situation météorologique est souvent, à des hautes altitudes, totalement différente de ce qu'elle est à fleur de sol.

Quiconque fait de l'alpinisme sait sans autre ce que cela veut dire. C'est ainsi que, pour l'aviateur, l'altitude des nuages qui traversent le ciel est un point fort important, de même que leur genre de formation, parce qu'il faut tenir compte de la possibilité de la formation de glace, de décharges électriques etc. Au moment de l'atterrissage, la hauteur et l'étendue de la visibilité, au-dessus des aéroports et de leurs environs, sont d'une importance fondamentale.

Ce serait une erreur de croire cependant que, dans les stations météorologiques des aéroports, règnent le calme et le silence. Car, ce qui importe avant tout pour le météorologue aérien, c'est la rapidité, la mise en valeur immédiate des renseignements reçus; en d'autres termes, le météorologue doit posséder une grande sûreté dans l'appréciation des renseignements qui lui parviennent sans discontinuer et l'art de présenter de façon claire et sans aucun retard la situation telle qu'elle se présente. Il ne faut pas oublier non plus que, dans la plupart des cas, les pilotes ne se contentent pas, avant de monter dans leur appareil, de consulter simplement la carte qui vient de leur être remise; ils font volontiers à la station météorologique une visite personnelle, afin de se renseigner encore sur les points qui les intéressent spécialement, et, en cas de voyages au long cours, sur les possibilités de transformations atmosphériques; après l'atterrissage, ils se rendent de nouveau à la station météorologique, à supposé qu'ils aient à faire d'intéressantes communications. De cette manière, il est possible de mettre en valeur au point de vue scientifique les expériences faites par le praticien ce qui contribue en même temps au développement progressif de la météorologie, dont les horizons s'élargissent de plus en plus. L'on a eu l'occasion, une fois de plus, au cours de la

première saison d'hiver de la Swissair, de constater l'immense valeur de cette organisation, qui a permis ainsi de réunir des observations importantes au point de vue scientifique et qu'il n'aurait pas été possible de faire par un autre moyen. Ce contact permanent permet en outre de modifier lorsqu'il le faut le parcours prévu, dans l'intérêt d'un vol calme et régulier; il permet au pilote de choisir l'altitude la plus favorable et d'éviter éventuellement des courants atmosphériques qui pourraient être de nature à l'en-traver dans son voyage.

Presque chaque jour, les météorologues volent eux-mêmes. A l'aide d'instruments spéciaux, l'on effectue des vols météorologiques afin d'étudier les conditions atmosphériques à de hautes altitudes. A part cela, l'on fait monter des ballons-sonde sans pilote aux fins de mesurage de la hauteur des nuages, de la direction et de la force du vent. Dans ce domaine, la technique a déjà réalisé des progrès admirables, preuve en soit le fait qu'actuellement l'on se sert de petits ballons portant un météorographe et de petits postes émetteurs T.S.F. Alors que les avions montent rarement au-dessus de 6000 m, ces ballons s'élèvent jusqu'à 10 et 20,000 m. Le météorographe est construit de façon telle qu'il met en action le poste émetteur, afin que les renseignements ainsi donnés puissent être captés par la station météorologique se trouvant à l'aérodrome.

En cas de brouillard, il importe tout particulièrement d'en connaître l'altitude et la densité. La coordination de tous ces renseignements permet au météorologue de conseiller le pilote qui s'approche et qui s'en va. Il n'est donc pas exagéré d'affirmer que le service météorologique aérien constitue une aide extraordinairement précieuse pour l'aviateur, et il faut dire en toute justice que ce service est conscient de sa haute responsabilité. Il fait partie des installations les plus précieuses qui puissent assurer la sécurité des aviateurs; les météorologues qui le dirigent sont chargés de l'accomplissement de tâches qui expliquent sans autre le respect et la haute estime en lesquels ils sont tenus par quiconque s'occupe d'aviation.

"Verkehrsflug."

Telephone : MUSEum 2982      Telegrams : Foyssuisse London

## FOYER SUISSE

12 UPPER BEDFORD PLACE  
RUSSELL SQUARE,  
LONDON, W.C.1

Quiet position in centre of London.  
Central heating and hot & cold water throughout.  
Continental cooking.

Management :  
SCHWEIZER VERBAND VOLKSDIENST.

## ADVERTISEMENT IS THE MOTHER OF NECESSITY

In other words, if you advertise insistently you will **CREATE** a market for your goods. Well executed Printing is essential if your advertising is to possess the necessary "punch." Therefore send along your enquiries for Leaflets, Circulars Folders, Price Lists, etc. to

**The Frederick Printing Co. Ltd.**  
23, Leonard Street, London, E C 2  
Telephone - - - Clerkenwell 9595.

### MISCELLANEOUS ADVERTISEMENTS

Not exceeding 3 lines :- Per insertion 2/6; three insertions 5/-  
Postage extra on replies addressed c/o Swiss Observer.

**PORTHCAWL. SEABANK HOTEL.** (South Wales.) Facing sea. Ideal for summer holiday. Up-to-date in every respect. Exceptional cuisine. Three first-class golf courses adjoining. Excellent bathing. May we send you a tariff? Mr. and Mrs. E. Schmid, Manager. Telephone: Porthcawl 142. Telegrams: Seabank. Porthcawl.

### FORTHCOMING EVENTS.

Wednesday, September 2nd at 7.30 p.m. — Société de Secours Mutuels — Monthly Meeting, at 74, Charlotte Street, W.1.

## SWISS BANK CORPORATION,

(A Company limited by Shares incorporated in Switzerland)

99, GRESHAM STREET, E.C.2.  
and 11c, REGENT STREET, S.W. 1.

Capital Paid up £6,400,000  
Reserves - - £1,560,000  
Deposits - - £39,000,000

All Descriptions of Banking and Foreign Exchange Business Transacted

: : Correspondents in all : :  
: : parts of the World. : :

## FRASER & CO. (P. BRUN, Proprietor.) (HIGH CLASS TOBACCONISTS.)

MOST UP TO DATE GENTLEMEN'S HAIRDRESSING SALOON.

50, Southampton Row, W.C.1.

SHAVE & BRUSH UP 6d. — HAIRCUTTING 9d.

IF YOU HAVE A FUNCTION TO ATTEND,  
WHY GO HOME ?

3 DRESSING ROOMS ARE PLACED AT YOUR DISPOSAL, CHARGE 1/-.

Telephone for appointment Holborn 2709.  
Business Hours 8 a.m. to 8 p.m. - Saturday 8 a.m. to 1 p.m.

Drink delicious "Ovaltine"  
at every meal - for Health!

### Divine Services.

EGLISE SUISSE (1762).  
(Langue française).

70, Endell Street, Shaftesbury Avenue, W.C.2.  
(Near New Oxford Street).

Dimanche 16 Août 11h. — Prédication par M. R. Sauty.

### MARRIAGE.

Le 5 Août 1936, Charles Frederick Ashdown Lines (Cardiff) et Elsa Rosa Kaenel (Bargen, et de Berne.)

Les cultes du soir sont suspendus jusqu'à fin août.

Pendant les vacances du pasteur, le suffragant, M. Sauty assumera les cultes, etc. Pour tout renseignements, s'adresser à lui, le mercredi de 11h. à 12.30 à l'église, ou par lettre — 61, Hornsey Lane, N.6.

### SCHWEIZERKIRCHE

(Deutschsprachige Gemeinde).

St. Anne's Church, 9, Gresham Street, E.C.2.  
(near General Post Office.)

Sonntag, den 16, August 1936.

11 Uhr morgens, Gottesdienst.

Kein Abendgottesdienst.

Anfragen wegen Religions-bezw. Confirmandenstunden und Amtshandlungen sind erbeten an den Pfarrer der Gemeinde: C. Th. Hahn, 43, Priory Road, Bedford Park, W.4 (Telephone: Chiswick 4156). Sprechstunden: Dienstag 12-2 Uhr in der Kirche.