Objekttyp: **AssociationNews**

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

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

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

PDF erstellt am: **24.05.2024**

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

SOCIÉTÉ SUISSE DES INGÉNIEURS ET DES ARCHITECTES

Communiqué du secrétariat général

Honoraires pour les travaux d'ingénieurs dans le domaine de la construction des routes

Comme on le sait, le Comité central de la S.I.A. a institué une commission spéciale pour l'étude de la question des honoraires pour les travaux d'ingénieurs dans le domaine de la construction des routes. Une première enquête effectuée par cette commission n'a pas donné les résultats escomptés. En particulier, les réponses concernant le temps effectif consacré ces dernières années à l'établissement de projets de routes et à la direction des travaux ont été peu nombreuses et souvent incomplètes et n'ont pas pu être ramenées à un dénominateur commun. C'est la raison pour laquelle la commission a décidé de poursuivre en 1956 son enquête auprès des cantons et de bureaux d'ingénieurs privés, afin de rassembler une documentation qui lui permette d'étudier à fond le problème. A cette fin, la commission a établi

a) un « état des prestations » des ingénieurs dans le domaine de la construction des routes, qui doit permettre de mener cette enquête sur une base uniforme ;
b) deux schémas de rapports mensuels de travail, devant simplifier la participation à l'enquête ;
c) une formule permettant de préciser le genre de travail exécuté et d'indiquer le temps consacré à chaque prestation, sur la base de l'« état des prestations » susmentionné.

Nous avons adressé une lettre aux ingénieurs cantonaux pour les prier de participer à cette enquête et d'engager les bureaux d'ingénieurs privés auxquels ils confient des mandats à remplir également les formules en question. — Le but essentiel de ce communiqué est de prier tous les bureaux d'ingénieurs privés qui disposent de données sur le temps employé à des travaux en rapport avec la construction des routes de bien vouloir les faire parvenir au secrétariat général de la S.I.A. En effet, nous tenons à ce que les ingénieurs privés qui exécutent des travaux de ce genre pour d'autres maîtres d'ouvrages que les offices cantonaux participent aussi à notre enquête. Nous leur serions donc très obligés de bien vouloir se mettre en relation avec le secrétariat général de la S.I.A. (case postale Zurich 22) qui leur enverra les formules en question et leur donnera tous les renseignements complémentaires désirés.

La commission s'efforcera, sur la base des réponses reçues, de procéder à une juste appréciation des prestations des ingénieurs dans le domaine de la construction des routes et de trouver une solution satisfaisante au problème de la rétribution de ces prestations.

Nous remercions vivement d'avance tous ceux qui voudront bien participer à notre enquête.

LES CONGRÈS

Troisième congrès de la Commission Internationale pour l'Irrigation et le Drainage

San Francisco, mai 1957

Les personnes que cette importante manifestation intéresserait sont priées de s'adresser sans retard au président du Comité national suisse pour l'irrigation et le drainage, M. *Ed. Gruner*, ingénieur, Nauenstrasse 7, Bâle.

Rédaction : D. BONNARD, ingénieur.

DOCUMENTATION GÉNÉRALE
(Voir pages 11 et 12 des annonces)
DOCUMENTATION DU BATIMENT
(Voir page 14 des annonces)
Service Technique suisse de placement
(Voir page 16 des annonces)

NOUVEAUTÉS — INFORMATIONS DIVERSES

Stabilisation de sols routiers

Construction de la superstructure par ce procédé

(Voir photographie page couverture)

Parmi les différents systèmes de constitution de la superstructure en construction routière, un procédé spécial permet de créer un béton semi-plastique capable d'absorber sans fissuration notoire les déformations légères provenant des variations d'état du sol sous-jacent.

La méthode employée est extrêmement simple et rapide du point de vue « chantier », mais nécessite une préparation technique en laboratoire très sérieuse et une surveillance permanente par les instances techniques ayant préparé l'exécution.

Le principe consiste à lier au moyen d'engins spéciaux des matériaux bon marché (ballast tout venant de butte) ou existant déjà en place (couche de dégrappage d'une ancienne chaussée à traiter) par un produit bitumineux sous forme d'émulsion de bitume ou de cutback. L'un et l'autre sont spécialement à étudier pour chaque cas.

Après un profilage soigné de la couche à stabiliser, celle-ci est amenée à un degré d'humidité bien défini, puis imprégnée de liant par applications successives. Le malaxage se fait entre chaque application, au moyen d'un pulvimixer. Le compactage s'exécute à l'aide de rouleaux compresseurs des types suivants : à pieds de mouton, à pneu, et lisse. Des reprofilages intermédiaires ont lieu, si cela est nécessaire, à la lame. Un certain temps est nécessaire à l'obtention de la stabilité complète ; cependant, le trafic peut être partiellement maintenu sur la chaussée pendant l'exécution et laissé libre, sur celle-ci, dès le dernier compactage au rouleau lisse.

Quelques semaines après, le revêtement d'usure peut être appliqué directement sur la stabilisation.

Ce système très pratiqué dans les pays producteurs de bitume, sur routes et aérodromes, est utilisé en Suisse. Les premières applications en Suisse romande ont été faites sur de grandes surfaces dès 1949. Il est pratique, très rapide et économique, là où les graviers cassés sont chers ou de mauvaise qualité.

Electrification

des Chemins de fer Sud-Africains

Dans le cadre d'une nouvelle étape de leur électrification avec alimentation par courant continu 3000 V, les Chemins de fer sud-africains ont confié aux *Ateliers de Construction Oerlikon*, à Zurich, la livraison de dix sous-stations de redresseurs, pour grande capacité de surcharge, de 2 × 3000 kW chacune. Les Ateliers de Construction Oerlikon ont proposé l'installation de redresseurs à cuves monoanodiques avec pompe à vide, 6 anodes étant réparties en deux groupes de 3 anodes couplés en série ; cette disposition brevetée a déjà fait ses preuves en Italie et au Maroc.

Imprimerie La Concorde, Lausanne