

**Zeitschrift:** Bulletin technique de la Suisse romande  
**Band:** 44 (1918)  
**Heft:** 1

## 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:** 15.10.2024

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

qui doit satisfaire à certaines exigences, relativement à sa densité, à sa teneur en carbone libre, et doit être, en particulier, absolument exempt d'eau.

Le goudron ordinairement employé est un produit secondaire de la distillation de la houille dans la fabrication du gaz d'éclairage. On obtient de meilleurs résultats en utilisant du goudron raffiné ou distillé qui a été complètement déshydraté par une nouvelle distillation. Ce goudron est plus cher que le goudron ordinaire, mais la différence de prix est compensée par les meilleurs résultats obtenus.

#### *Exécution des goudronnages superficiels.*

Le goudron est chauffé à 120—130° C. et employé sur la route entre 80 et 100°. Il est brossé immédiatement ; avant son durcissement complet on doit le recouvrir de sable concassé ou de cassures très fines, et le cylindrer au moyen d'un rouleau léger. Lorsque le goudron peut durcir complètement avant d'ouvrir de nouveau la route à la circulation on peut éviter le sablage.

L'application du goudron peut se faire soit à la main, au moyen d'arrosoirs à large ouverture, soit au moyen de machines qui font le travail beaucoup plus rapidement et plus régulièrement.

Les machines servent à chauffer le goudron et le distribuent ensuite sous pression. Il en existe de modèles très différents ; certains permettent de goudronner jusqu'à 20 000 m<sup>2</sup> par jour.

Il est souvent avantageux de sécher la route avant son goudronnage au moyen d'appareils spéciaux qui brûlent du pétrole pulvérisé sous pression.

La quantité de goudron employé est assez variable, on compte environ 1 1/2 kg. par m<sup>2</sup> pour un premier goudronnage, ensuite 3/4 à 1 kg. pour chaque goudronnage suivant. Si l'on goudronne tout de suite après le cylindrage, il faut compter 2 kgs. et même plus. Cette méthode est préconisée par certains ingénieurs. Elle se rapproche d'ailleurs du macadam goudronné par la méthode de pénétration. En général on goudronne six mois à un an après le cylindrage.

Le prix de revient des goudronnages superficiels est très variable selon les prix du goudron, les quantités employées et les machines utilisées. Il varie de 7 cts par m<sup>2</sup> à 30 cts et plus.

#### *Résultats des goudronnages superficiels.*

Ils sont en général satisfaisants à condition que le goudronnage ait été exécuté très soigneusement et en observant scrupuleusement les conditions que j'ai citées en commençant.

Le goudronnage superficiel convient particulièrement aux routes ensoleillées à circulation plutôt légère. On peut lui faire les reproches suivants :

1° La surface de la route ainsi traitée est glissante par les temps humides et pluvieux.

2° Il s'y forme des flaches caractéristiques plus profondes que celles du macadam ordinaire, à bords abrupts et qui peuvent même être dangereuses.

3° Le goudronnage doit être renouvelé fréquemment, chaque année à peu près si la circulation est quelque peu importante, surtout dans les pays à climat humide et pluvieux.

4° Il a, aux dires de certaines personnes, une influence nocive sur les arbres et les plantes avoisinants, et certains conducteurs d'automobiles se sont plaints que la poussière des routes goudronnées est irritante pour les yeux.

L'emploi du goudron peut également avoir une influence nuisible sur la vie des poissons des ruisseaux avoisinants.

Ce dernier grief peut être retenu, mais il paraît assez

facile de s'en garantir. Les deux précédents ont été très discutés et ne semblent pas prouvés.

Il y a lieu enfin de relever que le goudronnage superficiel ne convient pas du tout à la circulation lourde, on devrait le renouveler trop souvent.

(A suivre.)

## Société suisse des Ingénieurs et des Architectes.

*En l'honneur de Guillaume Ritter.*

A l'occasion d'une conférence, faite par M. le Dr A. Moser devant la Société zurichoise des Ingénieurs et des Architectes, sur l'importance de l'œuvre de G. Ritter pour la statique des constructions, M. Ros émit le vœu de donner une nouvelle actualité aux méthodes de Ritter par le moyen d'une publication qui exposerait les caractéristiques de ces méthodes et leur application aux travaux des ingénieurs. Le Comité central de la S. I. A., déférant à ce vœu et après s'être assuré l'appui de la Société suisse des Constructeurs de ponts, a confié à une commission le soin de préparer l'ouvrage projeté.

Cette commission a décidé de constituer dans son sein une sous-commission exécutive et de faire appel à la collaboration des techniciens qui emploient de préférence les méthodes de Ritter et qui seraient disposés à apporter leur contribution sous la forme de mémoires scientifiques visant des développements ou des applications nouveaux ou inédits des travaux de Ritter.

Le plan de l'ouvrage sera vraisemblablement le suivant : 1° Biographie : l'homme, le mathématicien, l'ingénieur. 2° Nomenclature des travaux scientifiques publiés de G. Ritter. 3° Caractères de ces travaux. 4° Nouvelles applications des méthodes de Ritter.

La publication sera faite sous le patronage de la Société suisse des Ingénieurs et des Architectes. Le travail de la commission et des collaborateurs ne sera pas rémunéré, les frais d'impression et autres sont à la charge de la Société suisse des Ingénieurs et des Architectes et de la Société suisse des Constructeurs de ponts.

La commission prie les personnes qui seraient disposées à collaborer à cette œuvre, de s'annoncer, jusqu'à la fin de février 1918, à M. A. Trautweiler, secrétaire de la S. I. A., Tiefenhöfe, 11, à Zurich.

Zurich, 2 janvier 1918.

*La Commission exécutive :*

BÜHLER, HÜBNER, JEGHER, MAX RITTER, ROHN,  
ROS, THURNHERR, TRAUTWEILER.

Afin d'éviter des pertes de temps, on est prié d'adresser la correspondance et les envois concernant la Société, non à Berne, ou à un membre du Comité central, mais à la *Société suisse des Ingénieurs et des Architectes*, au *Secrétariat permanent*, à Zurich, Tiefenhöfe 11.

Les affaires qui peuvent être liquidées par le secrétariat doivent lui être adressées expressément. Ouverture du secrétariat (journée anglaise) : de 8 1/2 h. à 12 1/4 et de 1 h. à 4 1/2 h. — Le bureau est fermé le samedi après-midi. Téléphone : « Selnau 2375 ». En cas d'urgence, hors des heures de bureau : « Selnau 5490 ».

## Soudure autogène.

Le cours de soudure autogène, qui sera organisé au Technicum de Fribourg, du 28 janvier au 2 février, offre l'occasion d'apprendre pratiquement et théoriquement ce procédé élégant et utile qu'est la soudure autogène.

Le cours comprend des leçons théoriques et des démonstrations, professées par M. C. F. Keel, ingénieur (2 h. par jour), et des exercices pratiques à l'atelier de soudure autogène (6 h. par jour).

Les candidats pourront apporter des pièces à souder ; ces travaux seront exécutés sous la direction du maître-soudeur, M. H. Fenner, de Zurich, très compétent en la matière.