

Objekttyp: **AssociationNews**

Zeitschrift: **Ingénieurs et architectes suisses**

Band (Jahr): **110 (1984)**

Heft 13

PDF erstellt am: **14.09.2024**

### **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.



## Industrie et technique

### Couche de protection contre l'usure

Le carbure de tungstène ( $W_2C$ ) peut être déposé sous forme de fine couche (film) lisse et tout à fait compacte par réaction chimique de produits de base gazeux appropriés sur la surface de pièces usinées (Chemical Vapor Deposition, CVD). Sulzer a encore perfectionné ce procédé: la température de dépôt a pu être abaissée à 300 °C, permettant un revêtement de pièces de précision compliquées en acier, en métaux non ferreux et en alliages d'aluminium et de magnésium, sans qu'interviennent ni modifications de structure, ni déformations et sans opération de finition ultérieure. La couche présente une dureté de 2000 HV; elle est donc dix fois plus dure que l'acier de construction, deux fois plus dure que le chrome dur, et peut être déposée en épaisseurs comprises entre 1 et 15  $\mu m$ . Un fin dépôt de nickel sur le métal de base garantit une adhérence irréprochable.

En raison du processus de revêtement CVD et des dimensions du réacteur, ce procédé est tout particulièrement approprié pour les petites pièces de haute valeur ou pour les pièces de rechange très coûteuses n'admettant qu'une très faible usure.

Possibilités d'application:

- pièces de machines textiles soumises à une forte usure;
- pièces soumises à de très fortes accélérations (alliages d'aluminium et de magnésium, aciers à haute limite élastique);

- pièces métalliques frottant contre des matières plastiques.

### Pollution: les mesures prises par Swissair

Une entreprise comme Swissair n'est pas uniquement préoccupée par sa santé économique. Tous les problèmes et nuisances qui affectent la civilisation moderne la concernent aussi directement. Et parmi eux, notamment, les diverses formes de pollution.

L'opinion publique est saisie depuis quelque temps du phénomène inquiétant du dépérissement des forêts imputé surtout à la circulation automobile et, partiellement, à l'aviation.

Il faut savoir à ce sujet comme l'a rappelé récemment M. Robert Staubli, président de la direction, à l'assemblée générale des actionnaires de Swissair, que l'aviation ne participe à la pollution atmosphérique que dans une proportion extrêmement faible. Les mesures effectuées périodiquement dans les environs des aéroports suisses indiquent que les émanations nocives ne sont guère supérieures à celles enregistrées habituellement dans les régions rurales. En 1976, l'Office fédéral de la protection de l'environnement a calculé les nuisances dues à l'aviation dans notre pays. D'après cette étude, les aéronaves sont la cause de 1,06% de la pollution par le monoxyde de carbone, 1,12% par les hydrocarbures, 1,45% par l'oxyde d'azote

et 0,13% par l'anhydride sulfureux.

En outre, il convient de souligner que les avions civils utilisent un carburant appelé «kérosène» qui, contrairement à l'essence de voiture, ne contient pas de plomb. Sa composition est voisine de celle de l'huile diesel ou du mazout ultra-léger, mais avec nettement moins de soufre (environ 50 fois moins).

Depuis plusieurs années, Swissair s'est attachée à équiper sa flotte d'avions ménageant l'environnement: Airbus A-310, Boeing 747-357, DC-9-81. Les réacteurs de ces appareils ont été spécialement étudiés pour limiter au minimum les nuisances acoustiques et les émanations nocives. Ainsi, les réacteurs des DC-9-81 dégagent beaucoup moins d'hydrocarbures non brûlés que ceux des modèles anciens: la réduction est d'environ 80%. Pour l'Airbus et le Jumbo 747, les résultats obtenus sont comparables.

Swissair continuera sur cette lancée et accordera toujours l'importance voulue à ces problèmes au cours des négociations avec les constructeurs de réacteurs. Notre compagnie nationale est déterminée à préserver le milieu naturel et à améliorer la qualité de la vie de chacun de nous. Le choix d'un nouvel avion pour remplacer les derniers DC-9-32 et DC-9-51 s'appuiera autant sur des facteurs d'ordre écologique que sur des considérations de rentabilité.

petits déjeuners pendant tout le séjour, pourboires et taxes, documentation. Ne sont pas inclus: trois dîners et trois déjeuners, frais personnels, assurance d'annulation et de bagages.

Renseignements et inscriptions jusqu'au 10 juillet: Secrétariat général de la SIA (M<sup>lle</sup> Zoller), case postale, 8039 Zurich; téléphone 01/2011570.

### Génie des structures - aujourd'hui et demain 12<sup>e</sup> Congrès de l'AIPC

Vancouver, 3-7 septembre 1984

Alors que s'approche le délai de clôture des inscriptions à ce congrès, rappelons à nos lecteurs qu'*Ingénieurs et architectes suisses* leur offre la possibilité de participer à cette manifestation à des conditions particulièrement avantageuses et de combiner leur déplacement à Vancouver avec des excursions techniques et touristiques. Le programme détaillé de ces voyages accompagnés a notamment paru dans *IAS* n°9 du 26 avril dernier en pages 16 et 17 des annonces. Il peut également être demandé à *Ingénieurs et architectes suisses*, rédaction, avenue de Cour 27, 1007 Lausanne, tél. 021/472098 (mardi et jeudi de 14 h. à 16 h. 30), où sont également reçues les inscriptions.

## Vie de la SIA

### Cours sur les toitures

Lausanne, 13 et 27 novembre 1984

La Commission romande pour la formation universitaire continue des ingénieurs et des architectes annonce qu'elle organise sur ce thème un cours de deux jours, qui sera donné à l'EPFL, à Ecublens.

#### Programme

13 novembre:

- Physique du bâtiment et des toitures
- Choix de la structure
- Le toit plat et en pente: généralités
- Méthodes de travail
- L'architecture du toit I.

27 novembre:

- Ventilation
- Résistance au feu, etc.
- Isolation acoustique
- Le toit plat et en pente: présentation et discussion de détails
- Entretien et rénovation
- Questions juridiques
- L'architecture du toit II.

Une documentation sera remise aux participants.

Renseignements et inscription (par écrit): Secrétariat de la Commission romande de formation continue, case postale 944, 1001 Lausanne. Le programme détaillé sera disponible dès la fin du mois de septembre 1984.

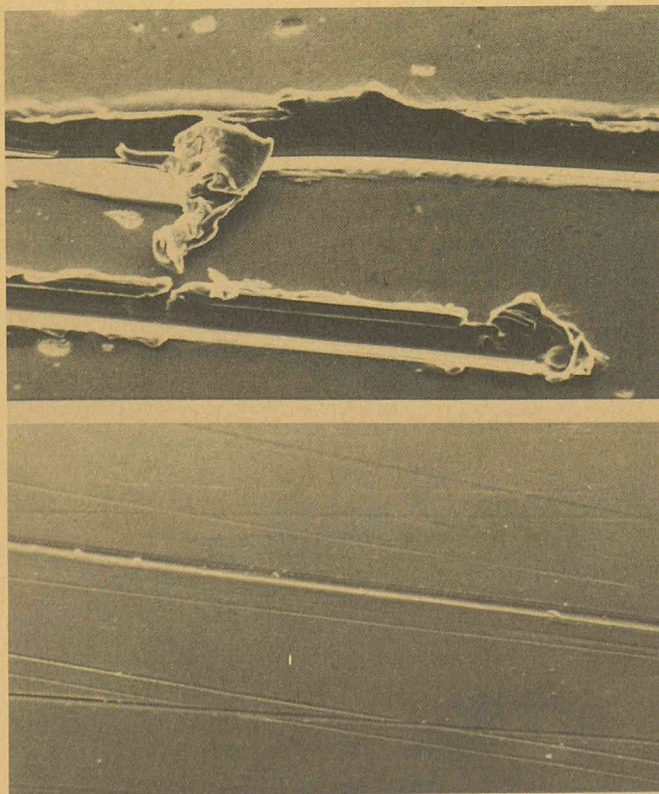
## Congrès

### GSA - Voyage d'étude à Barcelone

24-25 octobre 1984

Le groupe spécialisé de l'architecture de la SIA organise un voyage d'étude à Barcelone, au départ des aéroports de Zurich ou de Genève, en fin de journée le mercredi 24 octobre. Les participants auront l'occasion de rencontrer leurs collègues de la Société catalane des architectes, de visiter l'exposition Miró ainsi que de nombreux ouvrages et ateliers d'architecture. Retour lundi 29 octobre en fin d'après-midi.

Les prix, pour les membres du GSA, sont les suivants: Fr. 1228.— au départ de Zurich et Fr. 1158.— au départ de Genève. Supplément pour logement en chambre simple: Fr. 200.—; majoration pour les non-membres GSA: Fr. 100.—. Sont compris dans ces prix le vol de ligne Zurich ou Genève-Barcelone retour en classe économique (avec 20 kg de bagages en franchise), les repas pendant le vol, les transferts, un tour de ville avec guide (parlant allemand!), déjeuners jeudi, vendredi et lundi (avec vin et café), dîner d'adieu dimanche,



Rayage par papier abrasif au carbure de silicium, grain 220; en haut: laiton non revêtu, en bas: laiton revêtu de carbure de tungstène.