

Objekttyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Ingénieurs et architectes suisses**

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

Heft 25

PDF erstellt am: **10.08.2024**

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.

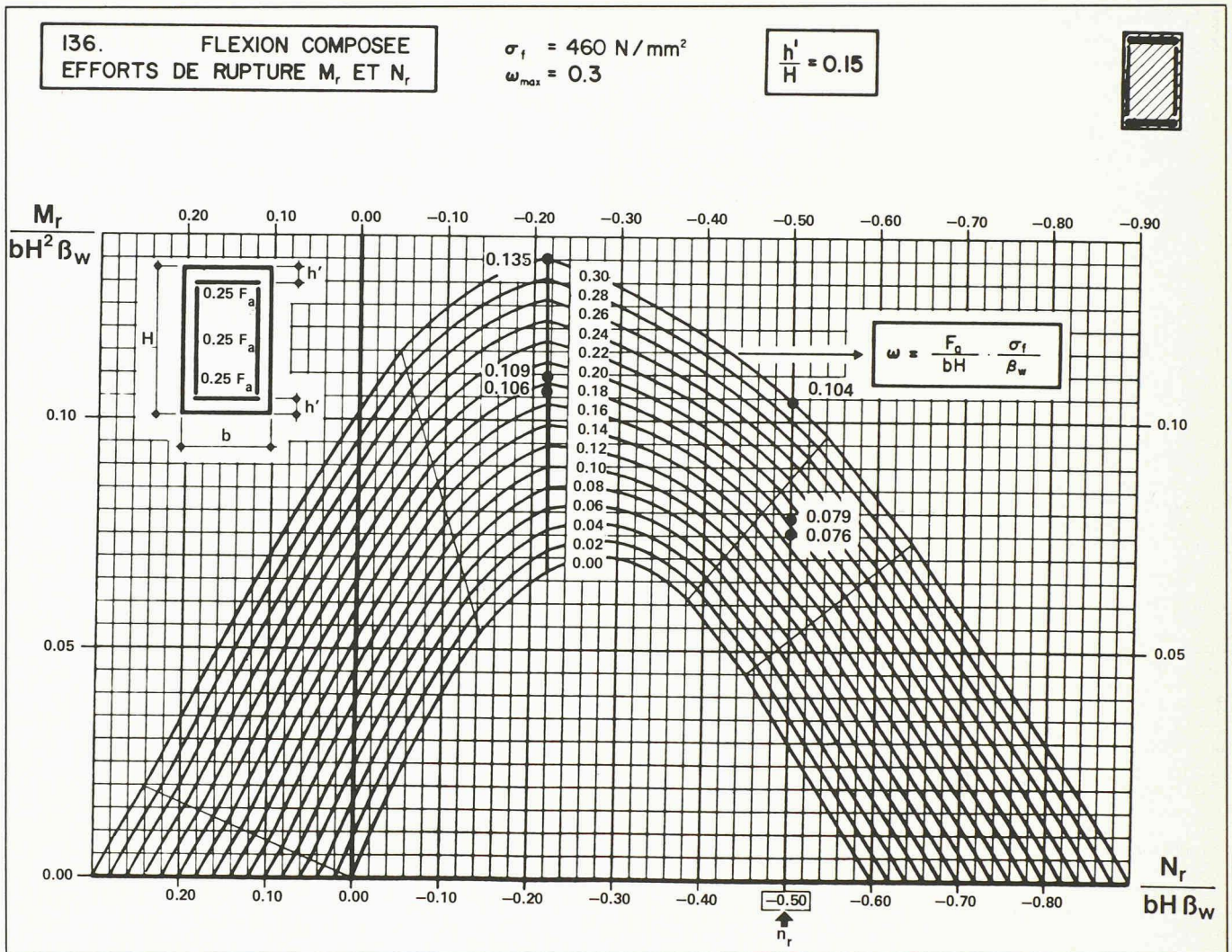


Fig. 9. — Utilisation du diagramme d'interaction m_r - n_r , dans la procédure de dimensionnement (colonne de bâtiment).

- $m_r = 0,104, m_{r,a} \cong 0,135$
 $\delta = 180 \cdot 0,135/0,104 = 233,7$
 $x = 2,376$
- $m_r = 0,079, m_{r,a} \cong 0,109$
 $\delta = 180 \cdot 0,109/0,079 = 248,4$
 $x = 2,295$
- $m_r = 0,076, m_{r,a} = 0,106$
 $\delta = 180 \cdot 0,106/0,076 = 251,1$
 $x = 2,281$
- $m_r = 0,076, ok$

(éq. (13): $x = 2,249, \Delta = -1,4\%$)

$\eta_r = 0,50$ Abaque 136
 $m_r = 0,076$ fig. 9 $\omega_{nec} \cong 0,175$

$\omega = (F_a/bH) \cdot \sigma_f/\beta_w$

→ $F_{a,nec} = \omega \cdot \beta_w/\sigma_f \cdot bH = 0,175 \cdot 0,4/4,6 \cdot 30^2 = 13,7 \text{ cm}^2$

→ 8 ϕ 16

Références

- [1] MENN C. (1975): *Bruchsicherheitsnachweis für Druckglieder*, Schweizerische Bauzeitung 9/75.
- [2] ANDERHEGGEN E. (1983): *Flowers: Ein neues Finite-Element-Program für Lehre, Forschung und Praxis*, Schweizer Ingenieur und Architekt 6/83.
- [3] CEB (1978): *CEB/FIP Manual of Buckling and Instability*, The Construction Press Lancaster, London, New York.
- [4] WALTHER R., HOURIET B., (1980): *Abaques pour le dimensionnement des sections en béton armé — Sections creuses*, Presses Polytechniques Romandes, Lausanne.
- [5] WALTHER R. (1977): *Abaques pour le dimensionnement des sections en béton armé — Sections pleines*, Presses Polytechniques Romandes, Lausanne.
- [6] ARTOPOENS J., FOURÉ B., HÜBER J. (1981): *Manuel d'application des règles BAEL, SNBATI*, Paris.

Adresse des auteurs:

Bernard Houriet
 D'ès sc. techn., ing. dipl. EPFZ
 GHHV ing. civils SIA
 Grand-Rue 153
 2720 Tramelan

René Walther
 D'ing., professeur
 IBAP/EPFL
 1015 Lausanne

Actualité

Le pont de Brooklyn réparé avec du béton de résine

Le pont de Brooklyn, suspendu à d'énormes câbles qui prennent appui sur de puissants piliers, en-

jambe l'East River, reliant les deux quartiers de Brooklyn et de Manhattan. De tous les ponts de New York, c'est peut-être le plus humain dans la mesure où l'on peut encore le traverser à pied sans être importuné par le flot démentiel de la circulation routière. On déambule en contemplant à

loisir le profil fascinant de Manhattan, les cheveux ébouriffés par le vent du large. Toutefois, à peine dix mètres au-dessous, sur le tablier, c'est l'enfer. Chaque jour, quelque 300 000 véhicules empruntent ce passage. Rien d'étonnant, par conséquent, qu'un tel volume de trafic entraî-

ne, comme le cas s'est présenté il y a quelque temps, une usure importante du revêtement de la chaussée; laquelle se traduit non seulement par une forte augmentation du niveau sonore, mais également par un grand danger d'aquaplanage. Or, face à ces deux types de risques, il n'y a pas

Die Brooklyn-Brücke



d'autre choix que de remplacer le plus rapidement possible et de manière optimale la couche protectrice supérieure de la chaussée.

En un temps record

Qu'entend-on par «de manière optimale»? Dans tous les offices compétents, l'on s'est mis d'accord sur le fait qu'en la matière, employer les mêmes recettes qu'hier n'équivaudrait qu'à une opération de rafistolage provisoire. Les experts choisissent donc le grand moyen, à savoir l'application de béton de résine (ou béton à polymères) un matériau nouveau et révolutionnaire. En un temps record de quarante-deux heures, quelque 3000 mètres carrés de revêtement furent renouvelés avec cette matière. L'emploi d'un matériau de construction synthétique et de machines dernier cri de la technologie, permit d'honorer plus fidèlement que jamais la vieille devise américaine: «time is money». En moins de deux jours et deux nuits, environ 110 000 kilos de ce nouveau produit furent utilisés pour recouvrir les voies de trafic d'une couche superficielle de 12 millimètres d'épaisseur.

Résine synthétique et basalte

La matière utilisée consistait en un mélange de résine synthétique et de granulés de basalte, que l'on désigne par le terme générique de béton de résine et qui, sous cette forme ou sous d'autres semblables, se prête déjà à la fabrication d'éléments sanitaires, de conduites d'évacuation des eaux, de tuyaux de tous diamètres courants ou encore à la construction de soubassements complets de machines. Ce béton synthétique, qui résiste à toutes sortes de produits chimiques, est dispersé sur la surface à recouvrir à l'aide d'une épandeuse à moteur de fabrication allemande qui, selon l'ampleur de l'ouvrage, est capable de «cracher» en continu de 10 à 400 kilos par minute de ce mélange poisseux de résine et de minéraux.

La machine, d'ordinaire statique, a été adaptée aux exigences des opérations de revêtement des voies du pont de Brooklyn en ce sens qu'elle a été montée sur la plate-forme d'un camion afin d'offrir à l'entreprise chargée des travaux une source d'approvisionnement mobile.

Après quatre heures seulement

Par rapport aux matériaux employés habituellement, l'avantage de ce type de revêtement consiste principalement et surtout en une adhérence bien plus élevée ainsi qu'en une forte résistance à la corrosion chimique. Et un peu plus de quatre heures seulement

Die Brooklyn-Brücke

Kampf, Leiden, Triumph, par Werner Stadelmann, ing. dipl.

Sous ce titre, notre société d'édition, la SEATU, publie un petit livre consacré à l'histoire dramatique de la construction de cet ouvrage d'art, dont on a récemment célébré le centenaire. On y trouvera une foule de renseignements peu connus ainsi que de nombreuses illustrations.

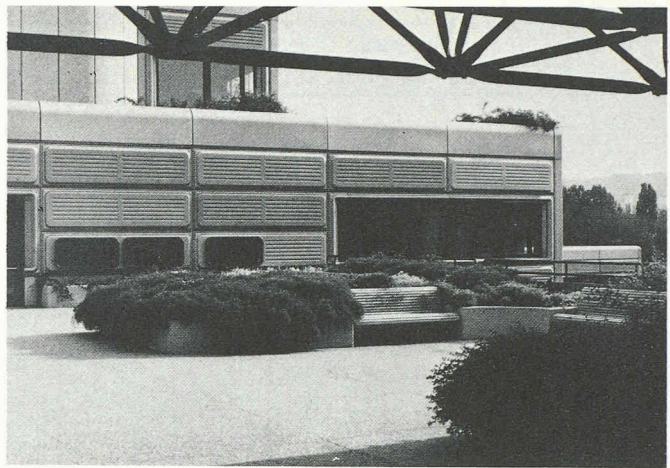
Il peut être commandé à la SEATU, case postale 630, 8021 Zurich. Prix: Fr. 18.80 + frais de port.

(250 minutes) après l'achèvement des travaux, environ 300 000 véhicules pouvaient traverser à nouveau chaque jour le pont de Brooklyn.

Source: Blickpunkt Kunststoff, publié par *Verband Kunststoffzeugende Industrie e.V.*, Karlstrasse 21, D-6000 Francfort.

Inauguration de la première étape de l'Ecole polytechnique fédérale de Lausanne

Le 19 octobre 1984, à 15 h. 45, en coupant le traditionnel ruban, le conseiller fédéral Alphonse Egli inaugurerait officiellement un ensemble de constructions de la plus haute importance pour le pays tout entier. C'était l'aboutissement d'une première étape étudiée pendant plus de vingt ans, alors que simultanément débutaient les travaux des chantiers de la seconde étape, qui va se terminer dans une dizaine d'années.



Il a fallu passer 2278 contrats avec 432 entreprises, pour un coût de 462 millions de francs, pour mener à bien ce chantier qui a duré dix ans.

Après les propos de bienvenue du professeur Bernard Vittoz, président de l'EPFL, et l'allocation du conseiller fédéral Egli, les nombreux invités ont pu entendre le conseiller d'Etat Pierre Cevey apporter le message du Gouvernement vaudois, le syndic Jacques Masson les vœux de la commune d'Ecublens et le président du Conseil des EPF, Maurice Cosandey, ses souhaits et ses remerciements à tous les artisans

de cet ensemble. Le professeur Jean-Werner Huber a adressé les félicitations des constructions fédérales à tous les concepteurs et ouvriers qui ont permis la construction de cette haute école; enfin, dans des propos pleins de verve et d'humour, le professeur Philippe Javet s'est exprimé au nom des utilisateurs. Nous aurons sans doute l'occasion de revenir, par une publication plus complète, sur cette réalisation qui marque un tournant dans la vie des Hautes Ecoles situées sur terre vaudoise, œuvre des architectes Zweifel + Strickler + Associés. F. N.

Janvier 1985: nouveaux locaux pour la rédaction d'IAS

Depuis mai 1960, le secrétariat de notre rédaction est installé dans un modeste local de la villa Roseneck, à l'avenue de Cour 27, à Lausanne. L'EPFL, qui nous abritait dans cette annexe, l'ayant cédée cet automne à l'Etat de Vaud, il a fallu chercher de nouvelles pénates.

C'est grâce à l'Ecole que nous avons trouvé de nouveaux locaux, dans la magnifique maison du XVIII^e siècle *En Bassenges*, à Ecublens. Ce déménagement nous ramène à proximité du centre principal d'activité de l'EPFL. Il permet à la rédaction de disposer enfin de locaux adaptés à l'essor connu par notre revue ces dernières années. Nous reviendrons sur cet événement important de la vie d'*Ingénieurs et architectes suisses*.

Activités rédactionnelles réduites entre mi-décembre et mi-janvier

Afin de nous permettre de préparer dans de bonnes conditions la reprise de nos activités dans les nouveaux locaux le 15 janvier, le premier numéro de 1985 sera un *numéro double 1-2/85*, paraissant le 17 janvier. Le rythme normal de parution reprendra dès le N° 3/85 du 31 janvier. Nous remercions auteurs, annonceurs et lecteurs de leur compréhension.

Rédaction

