Le revêtement des routes alpestres en béton armé

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

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Bulletin du ciment**

Band (Jahr): **3 (1935)**

Heft 10

PDF erstellt am: **21.07.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-145081

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

BULLETIN DU CIMENT

DÉCEMBRE 1935

3ème ANNÉE

NUMÉRO 10

Le revêtement des routes alpestres en béton armé

Au béton l'avenir!

Lorsqu'on entreprit en 1926 de construire en Suisse des routes en béton suivant les méthodes modernes, on était d'avis que le revêtement en béton armé ne convenait pas aux routes à forte pente. Depuis lors l'expérience acquise, aussi bien dans notre pays qu'à l'étranger, a notablement modifié cette manière de voir et aujourd'hui on donne la préférence au revêtement en béton lors de la construction de routes escarpées. Ce changement d'opinion est dû aux progrès réalisés dans la construction des routes en béton au cours des dernières années, progrès qui permettent de donner à la surface du revêtement la rugosité permanente désirée dans chaque cas particulier.

Citons à titre d'exemple le tronçon Kreuzlingen-Neuwilen de la route nationale de 1re classe reliant Kreuzlingen à Frauenfeld, qui présente une pente longitudinale de 10 % ainsi que la rampe-sud de la route du Monte Ceneri qui accuse sur de longues distances une pente de 9 %. Ces deux routes sont pourvues d'un revêtement en béton qui donne toute satisfaction. La rugosité de la surface a été réalisée en procédant selon deux méthodes tout à fait différentes. A Kreuzlingen on a accentué les stries de battage et creusé des rainures transversales en forme de dents de scie (fig. 1) tandis que sur la route du Monte Ceneri on a augmenté le rugueux du revêtement en lavant la surface du béton encore frais (fig. 2). Pour réaliser ce dernier procédé il faut fabriquer un béton de surface dans lequel les grains de grosseur moyenne ont été préalablement écartés c'est-à-dire un béton ne se composant que de

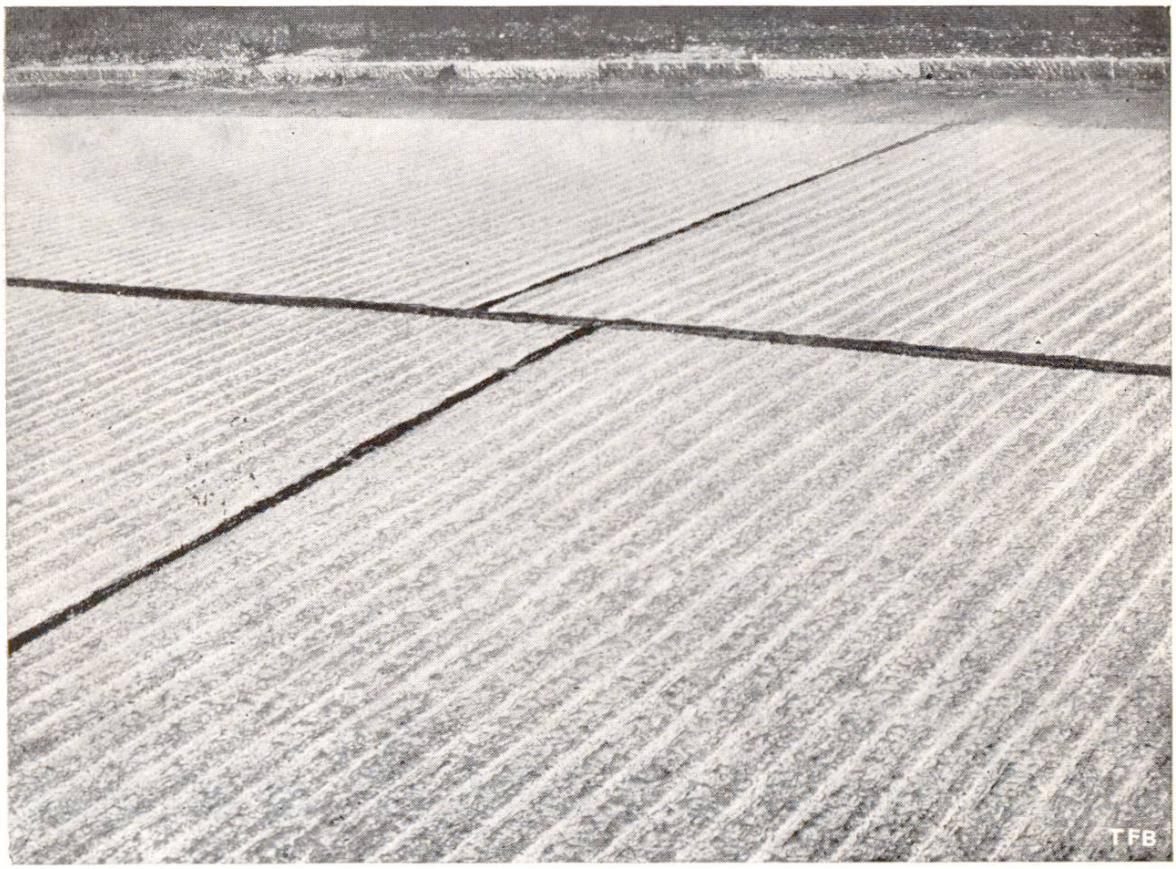

Fig. 1 Augmentation de la rugosité grâce à des rainures transversales (Kreuzlingen).