

Objektyp: **Competitions**

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

Band (Jahr): **57 (1931)**

Heft 7

PDF erstellt am: **22.07.2024**

### **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.

que les matériaux absorbants sont dans l'autre partie de la salle.

Ainsi le problème de l'isolement et de l'amélioration de l'acoustique d'un cinéma est beaucoup plus délicat qu'on ne le croit ordinairement, et on ne peut que recommander de se méfier des vendeurs de ces panneaux qui, n'étant pas techniciens en la matière, ne cherchent qu'à vendre leur marchandise sans aucune étude technique préalable.

En effet, *Kreuger* n'hésita pas à déclarer sur la question de l'acoustique des salles, lors du Congrès international des architectes qui a eu lieu à Budapest au mois de septembre 1930, que dans cette matière il y a trop de bluff et qu'une bonne acoustique peut être obtenue par des moyens moins coûteux et beaucoup plus rationnels.

D'autre part, en ce qui concerne la capacité absorbante de ces panneaux, celle-ci n'est que très relative.

Le professeur américain *Watson*, dans son livre « *Acoustics of Buildings* »<sup>1</sup> indique au sujet des différents matériaux que :

« Le feutre en crin est très répandu pour l'isolement acoustique des locaux. Ce produit est fait de crin de bétail et doit être préparé très soigneusement pour enlever la saleté, l'huile et les petits morceaux de peau qui y sont accrochés.

« ...Dans le cas contraire, il est anti-sanitaire, car il devient accessible à la vermine, et court le danger d'être mangé par les souris.

« ...Dans les derniers temps on applique des panneaux en fibre de bois, connus sous le nom de *Celotex* et *Universal insulite*, car ces panneaux présentent un extérieur agréable, sans nécessité d'une couverture décorative, et parce qu'ils peuvent être appliqués très facilement. Ils sont en outre moins chers que le feutre en crin... Pourtant la plus grande objection qu'on puisse faire au *Celotex* et à l'*Insulite*, consiste dans leur petit coefficient d'absorption. ...Les recherches d'un matériau plus efficace ont conduit à la fabrication de briques artificielles, dites *Akoustolith*, *Amremoe*, etc... Mais ces matériaux sont encore moins absorbants que le feutre, le *Celotex* et l'*Insulite*... »

Pour répondre au besoin d'un matériau possédant une grande capacité d'absorption, étant à l'abri des vermines et des souris, et pouvant être considéré comme incombustible, nous avons créé, après de longues études, une plaque dite *Katelit*.

Les conceptions techniques qui ont servi à sa création sont basées sur le fait que d'après les expériences scientifiques une couche isolante composée d'une matière quelconque, même bien absorbante en elle-même, ne suffit pas pour atténuer suffisamment le son.

Pour y arriver, il faut plutôt forcer le son à de multiples réfractions par des matériaux différents quant à leur composition et leurs propriétés physiques, les uns

possédant un grand pouvoir d'absorption, les autres étant étanches pour obliger le son à se réfracter.

Les divers matériaux dont cette plaque est composée, appliqués les uns sur les autres dans un ordre approprié, obligent le son tantôt à l'absorption, tantôt à la réfraction, et il s'affaiblit tellement qu'il peut devenir à peu près nul. De plus, ces matériaux ne permettent pas au son d'être perçu de l'autre côté de la surface à isoler, ni au son extérieur de pénétrer à l'intérieur.

Ces plaques peuvent être également appliquées comme revêtement intérieur d'une salle donnée et seront composées, grâce à ces divers matériaux, dans un ordre correspondant au son de diverses fréquences qu'on désire absorber.

(A suivre.)

### Concours d'idées pour l'établissement d'une plage et l'aménagement du nouveau port, à Nyón.

(Suite)<sup>1</sup>

*Motto « Sport ».* — Projet original. L'auteur a pris le parti de placer le restaurant à l'ouest avec accès par une rampe en pente douce qui supprime les escaliers, ce qui est certainement un avantage. Les terrasses du restaurant sont bien disposées et ont à proximité le bain des enfants, ce qui en facilite la surveillance. Le jury a remarqué la bonne distribution du bâtiment qui contient les services d'entrée et le restaurant. Les cabines de luxe sont trop éloignées de la plage et auraient gagné à être placées dans la partie est du projet, ce qui aurait avantage cette partie de la plage dont l'intérêt est insuffisant. Le jury n'est pas d'accord avec la disposition et l'aspect trop monumental des cabines. Le détail des perspectives révèle un sens intelligent de l'architecture moderne, sain et réalisable.

(A suivre.)

### Le mouvement architectural, technique et industriel.

#### GRANDS PROJETS AFRICAINS

*Le Transsaharien.* On parle depuis longtemps du projet de chemin de fer transsaharien, projet colossal qui a déchainé bien des appétits et qui, de français qu'il était exclusivement au début, tend à être envisagé de plus en plus sur le plan international.

Le premier projet français instituait à Oran une tête de ligne. Le tracé traversait les centres du Niger, par Gao et Niamey. De Niamey, la ligne projetée gagnait le Dahomey pour aboutir finalement au golfe de Guinée.

Il est, paraît-il, actuellement question d'intéresser les milieux financiers anglais, belges, italiens et américains au Transsaharien, afin de réaliser une formidable œuvre de pénétration coloniale par le rail, entreprise dépassant, par le but qu'elle se propose, comme par les moyens qui devront être mis en œuvre pour la réaliser, celles restées fameuses pour différentes raisons, de Panama et de Suez.

Le projet international envisagerait la prolongation du premier embranchement français jusqu'au bas du Niger, et sa soudure avec les voies ferrées des colonies anglaises du Soudan et du Niger.

Le correspondant parisien du *Times*, journal sérieux, affirme que les milieux belges soutiendraient un projet prolongeant la voie ferrée à travers le Camérout et l'Afrique équatoriale, via le Congo belge.

Les Italiens auraient en vue un projet fort différent : Le tracé, partant de Tripoli, atteindrait la région du lac Tchad. De cette grande mer intérieure, les lignes rayonneraient à l'est, au sud et à l'ouest. Ce tracé serait donc en gros paral-

<sup>1</sup> New York, John Wiley & Sons, page 55-56.

<sup>1</sup> Voir *Bulletin technique* du 21 mars 1931, page 72.

lèle à celui du projet français, mais traverserait le Sahara à 1500 km environ plus à l'est.

On estime que la réalisation de l'entreprise permettrait de gagner le Sud-Africain avec un gain de trois semaines sur l'horaire actuel.

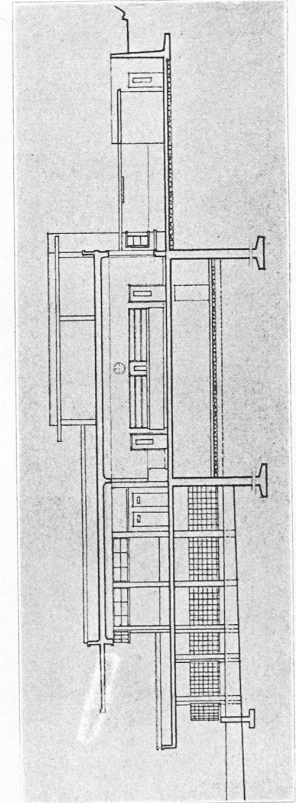
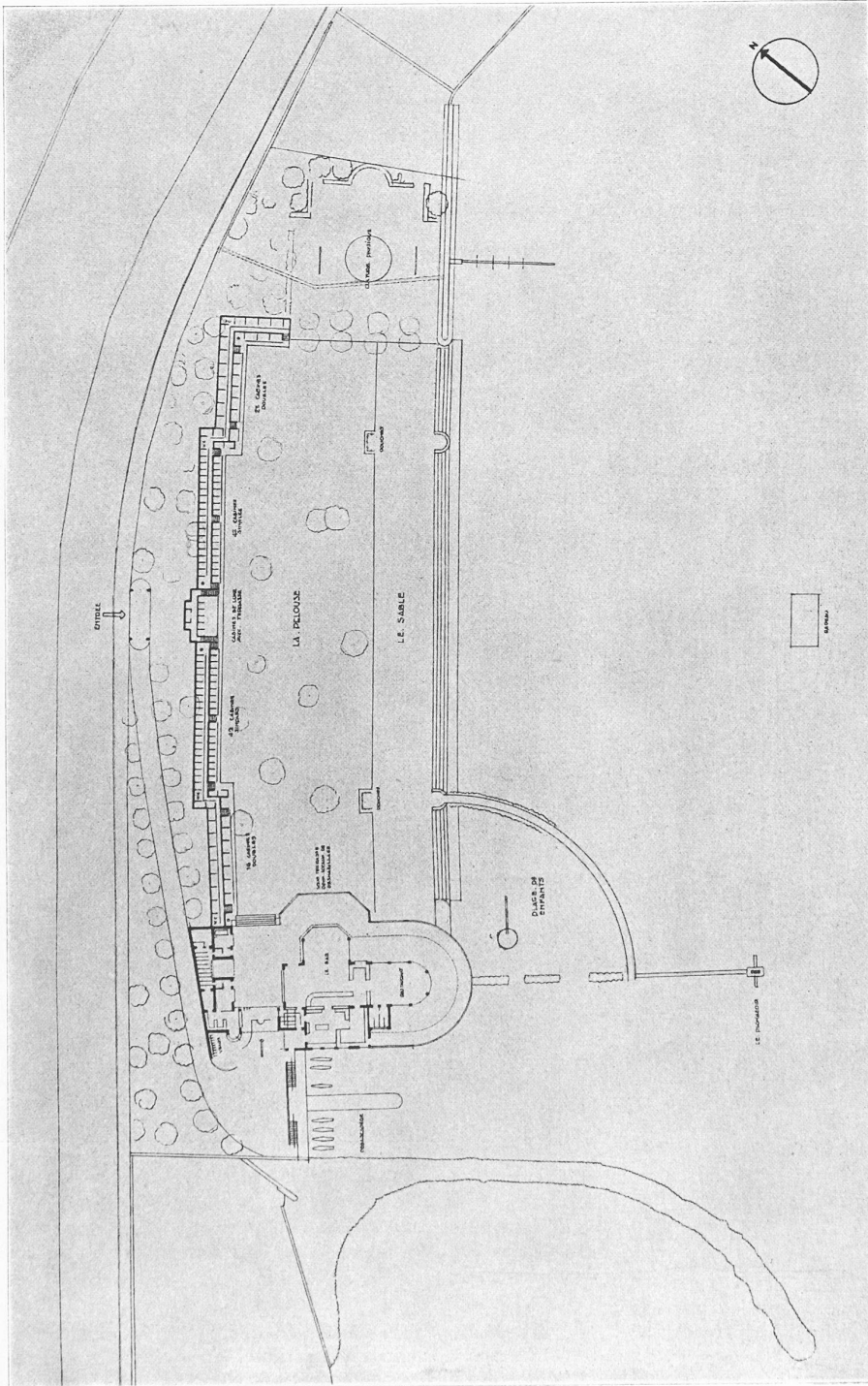
Remarquons, pour terminer ce bref aperçu, que le continent africain, qui est assurément fort riche en possibilités de toutes sortes, est demeuré jusqu'à présent, de par sa masse énorme et les difficultés d'accès qu'il opposait aux colonisateurs, une terre perdue pour la production et la civilisation. (Il convient de mettre à part certaines régions comme les colonies françaises du Nord, l'Égypte, et les possessions anglaises du Sud).

On imagine difficilement les profondes transformations qu'apporterait à l'économie du monde l'ascension relativement brusque d'une Afrique fécondée par un système ferroviaire la traversant de part en part.

Mais pour l'instant, des travaux aussi colossaux et aussi coûteux — et difficilement rentables au début — resteront à l'état de projets. Il faut dire aussi que la mêlée des intérêts matériels risquera de leur nuire considérablement.

Sur la côte Est de Madagascar. En Europe, « petit cap du continent asiatique » disait Valéry, lorsqu'on parle de Madagascar, on voit certes une grande île de la mer des Indes, accrochée au flanc de l'énorme Afrique. Mais il faut un effort d'imagination pour se représenter que cette île, possession

CONCOURS POUR LA PLAGE DE NYON

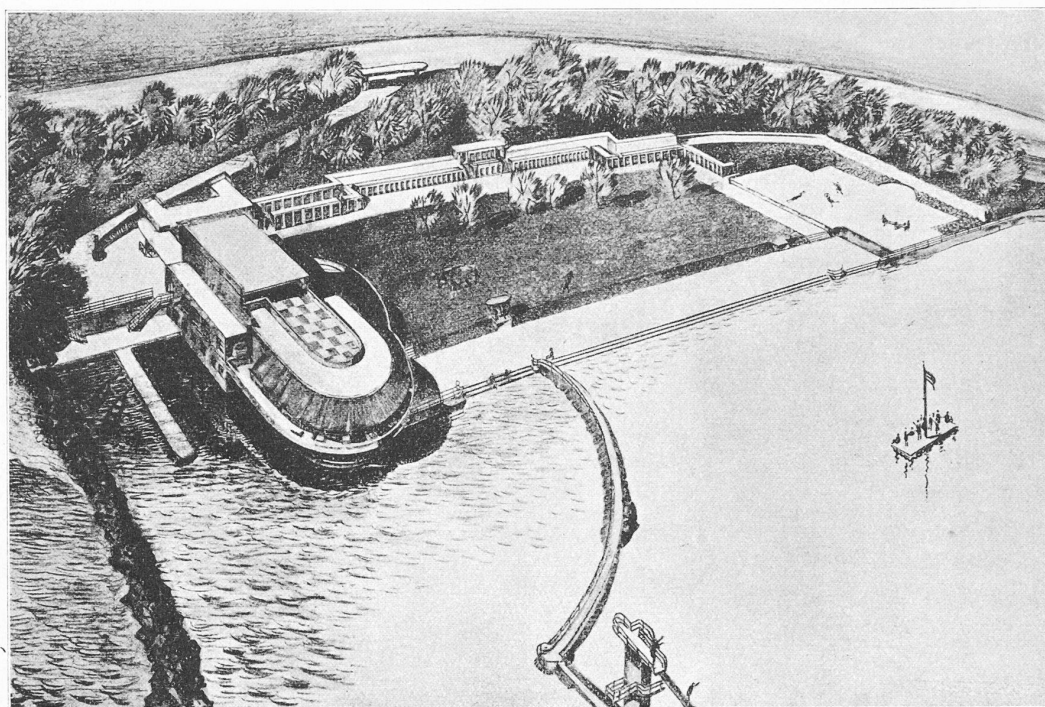


Plan d'ensemble. — 1 : 1000.

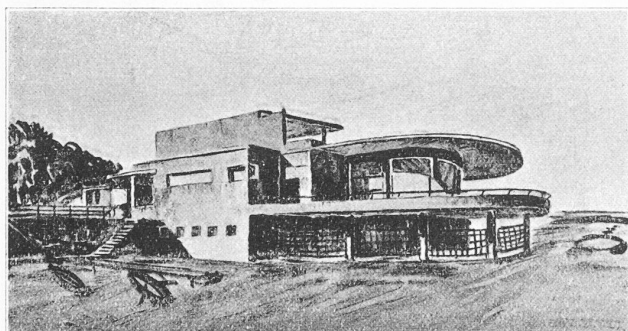
Coupe sur le Tea-Room. — 1 : 400.

Deuxième rang : projet « Sport »,  
de MM. Pache et Pilet, architectes, à Lausanne.

## — CONCOURS POUR LA PLAGE DE NYON

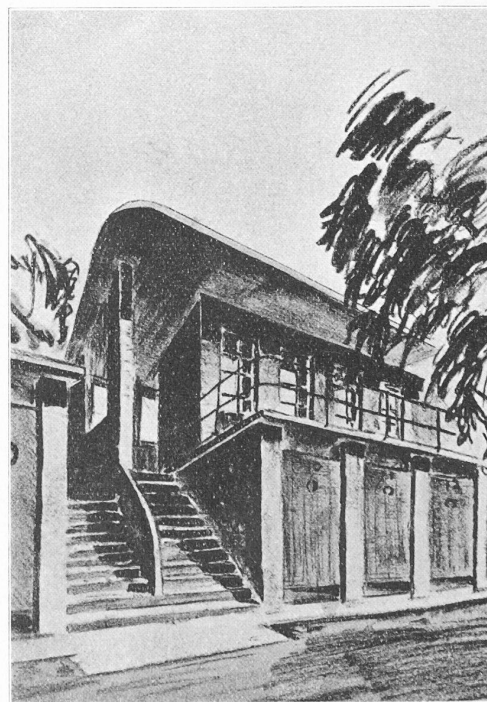


Vue à vol d'oiseau.



Le restaurant.

Deuxième rang: projet de MM. *Pache et Pilet*.



Cabines.

française, est plus grande que la France, avec une population dépassant seulement les trois millions d'habitants.

Là encore, le manque des moyens de transport a empêché le pays de se développer autant qu'il le pourrait.

La France, en ce moment, construit sur la côte Est de l'île une voie ferrée qui permettra de drainer sur le port de Manakara les produits de l'intérieur du pays.

La période d'installation et d'organisation fut assez longue. Commencés en juin 1927, les travaux ne sont guère entrés dans une phase active qu'au début de 1929. Il est vrai que le climat peu propice, la nature du sol, la difficulté de former une main-d'œuvre convenable, entravèrent les efforts des constructeurs. Maintenant, l'élan est donné, et les travaux se poursuivent activement, à tel point qu'on espère ouvrir la ligne au trafic dans le courant de l'année 1934.

Notons qu'on cherche à faire collaborer utilement le rail

et la route en créant ou en perfectionnant diverses voies carrossables, considérées comme des affluents du chemin de fer.

**HOLLANDE**

*L'assèchement du Zuydersée.* Pendant que dans les énormes continents africain ou asiatique, on s'efforce de mettre en valeur des richesses encore mal connues, dans notre Europe