

TFB actuel

Objekttyp: **Group**

Zeitschrift: **Bulletin du ciment**

Band (Jahr): **66 (1998)**

Heft 4

PDF erstellt am: **26.04.2024**

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.

TFB actuel

De notre rapport annuel (1):

Béton à résistance initiale élevée pour arrêts de bus

Les revêtements des arrêts de bus sont soumis à des sollicitations extrêmement élevées, particulièrement dans les villes et leurs agglomérations. Les charges de compression et de poussée axiale dues aux bus s'exercent toujours aux mêmes endroits, pour ainsi dire au centimètre près. L'expérience a prouvé que seul un revêtement en béton peut supporter de telles charges.

Le remplacement de la surface de circulation bitumineuse ou pavée par une surface en béton doit gêner le moins possible les transports publics. Cela exige d'une part de choisir un moment favorable pour barrer le passage (p. ex. fin de semaine), et d'autre part des mesures particulières, relevant de la technologie du béton, pour réduire le temps de durcissement du béton.

En ville de Zurich, plusieurs revêtements d'arrêts de bus ont dû être remis à neuf en 1997, à des endroits où la circulation pose de gros problèmes. Le temps à disposition pour le durcissement du béton était de 24 à 36 heures seulement. Des formules pour des bétons à résistance initiale élevée ont été mises au point en collaboration avec le TFB, lesquelles ont facilement pu répondre aux exigences posées (70 % de la résistance finale lors de la réouverture au trafic

et $\geq 5,5 \text{ N/mm}^2$ de résistance en traction par flexion après 28 jours). Un exemple:

● béton	B 45/35 FT
● dosage en ciment	$\geq 350 \text{ kg/m}^3$
● rapport eau/ciment	max. 0,41
● entraîneur d'air	env. 0,3–0,5 % de la masse du ciment
● superfluidifiant	1,2–1,5 % de la masse du ciment

Le béton a toujours été amené et mis en place avec des bétonnières sur camion, puis compacté avec des vibrateurs à aiguille ou des poutres vibrantes. On a ensuite structuré la surface au balai et on l'a immédiatement protégée avec des nattes thermo-isolantes.

Une grande attention a été vouée au

Neue deutsche Rechtschreibung für alle

An der neuen deutschen Rechtschreibung kommt niemand vorbei – auch Sie nicht! Dr. Kurt Hermann, der Redaktor des «Cementbulletins», erleichtert Ihnen den Einstieg. Zur Auswahl stehen ein Seminar und ein Intensivkurs in Wildegg:

- Seminar Nr. 974 794, 18.5.1998
8.45 bis 12.30 und 13.50 bis 18.00 Uhr
Kosten: Fr. 120.–
(ohne Mittagessen)
- Intensivkurs Nr. 974 795, 8.6.1998
16.30 bis 20.15 Uhr
Kosten: Fr. 65.–

☛ Individuelle Kursdaten und Kursorte zur Einführung in die neue deutsche Rechtschreibung für Firmen, Vereine oder Gruppen auf Anfrage!

Auskünfte und Anmeldungen:
TFB, Lindenstrasse 10, 5103 Wildegg,
Tel. 062 887 73 73, Fax 062 893 16 27,
E-Mail tfb@box.echo.ch

fraisage des joints, qui devait être fait plus tôt et plus rapidement qu'habituellement. En raison de l'humidité propre initialement élevée du béton, les travaux de garniture des joints ont été généralement exécutés quelques semaines plus tard, pendant la nuit, lorsque les transports publics ne sont pas en service.

Rolf Werner, TFB



Nouveau arrêt de bus à Stetten AG.

Photo: Rolf Werner, TFB