

Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 60 (1934)
Heft: 8

Inhaltsverzeichnis

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 13.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

BULLETIN TECHNIQUE

DE LA SUISSE ROMANDE

ABONNEMENTS :

Suisse : 1 an, 12 francs
Etranger : 14 francs

Pour sociétaires :

Suisse : 1 an, 10 francs
Etranger : 12 francs

Prix du numéro :
75 centimes.

Pour les abonnements
s'adresser à la librairie
F. Rouge & C^e, à Lausanne.

Rédaction : H. DEMIERRE et
J. PEITREQUIN, ingénieurs.

Paraissant tous les 15 jours

ORGANE DE PUBLICATION DE LA
COMMISSION CENTRALE POUR LA NAVIGATION DU RHIN

ORGANE EN LANGUE FRANÇAISE DE LA
SOCIÉTÉ SUISSE DES INGÉNIEURS ET DES ARCHITECTES

ANNONCES :

Le millimètre sur 1 colonne,
largeur 47 mm. :
20 centimes.

Rabais pour annonces répétées

Tarif spécial
pour fractions de pages.

Régie des annonces :
Indicateur Vaudois
(Société Suisse d'Édition)
Terreaux 29, Lausanne.

SOMMAIRE : *Le béton vibré ou pervibré, ses propriétés et conditions d'emploi*, par J. BOLOMEY, professeur à l'Ecole d'Ingénieurs de Lausanne. — *Nos connaissances actuelles sur l'état des tensions dans les cordons de soudure*, par D. ROSENTHAL, chef de travaux à l'Université de Bruxelles. — *A propos de fondations de bâtiments (suite et fin)*. — *Voiture automobile « aérodynamiquement » carénée*. — CHRONIQUE GENEVOISE. — CHRONIQUE. — *Le Cinquantenaire des Ateliers de Sécheron*. — *VII^{me} Congrès international de la Route*. — NÉCROLOGIE : *Samuel de Perrot, ingénieur*. — SOCIÉTÉS : *Société suisse des ingénieurs et des architectes ; Section genevoise de la S. I. A.* — BIBLIOGRAPHIE. — CARNET DES CONCOURS.

Le béton vibré ou pervibré, ses propriétés et conditions d'emploi,

par J. BOLOMEY, professeur à l'Ecole d'Ingénieurs de Lausanne.

La résistance d'un béton dépend : du dosage et de la qualité du ciment, de la quantité d'eau de gâchage, de la compacité du béton (densité).

Pour un dosage donné la résistance sera d'autant plus grande que la quantité d'eau de gâchage sera plus faible et que la densité sera plus élevée. Il faut donc chercher à obtenir un béton compact gâché avec le minimum d'eau.

Ces conditions peuvent être réalisées par le choix d'une bonne granulation du ballast et en utilisant un béton à la consistance de terre humide, rendu compact par le damage. C'est ce qui se fait, par exemple, pour la fabrication de la taille artificielle, des blocs, des tuyaux de ciment, etc.

Un damage intense ne convient pas, toutefois, pour les constructions en béton armé : la moindre négligence des ouvriers entraîne la formation de nids de graviers, de zones poreuses de moindre résistance où les fers, mal enrobés, sont exposés à la rouille et peuvent glisser dans leur gaine de béton. Les armatures sont facilement déplacées et ne travaillent plus dans les conditions prévues par les calculs. Enfin les fers sont souvent si rapprochés que tout damage efficace devient impossible.

Pour toutes ces raisons on utilise habituellement pour les ouvrages armés un béton très plastique qu'il suffit de travailler, de larder avec des barres de fer pour assurer une bonne mise en œuvre. Si ce béton est compact, c'est aux dépens de sa résistance par suite de l'excès d'eau de gâchage. Celui-ci croît à mesure que les dimensions des éléments à bétonner diminuent ou que l'encombrement des fers est plus grand. Cette nécessité d'augmenter la fluidité du béton à mesure que l'ouvrage est plus mince et

plus fortement armé n'a pas permis jusqu'ici de tirer tous les avantages escomptés de l'amélioration de la qualité des ciments.

* * *

Il est connu depuis longtemps qu'en frappant sur les coffrages on fait tasser le béton, ce qui produit un effet analogue au damage. L'action de chocs isolés est cependant très limitée ; elle est influencée par la masse et la consistance du béton, par la rigidité des coffrages et surtout par le savoir-faire des ouvriers. Le résultat obtenu est difficilement contrôlable c'est pourquoi ce procédé n'est pas utilisé d'une façon systématique sur les chantiers.

Au lieu de frapper à la masse sur les coffrages il est préférable d'appuyer sur ceux-ci des marteaux à air comprimé, ce qui diminue la fatigue des ouvriers et augmente l'efficacité des secousses. Sous l'action des chocs répétés, se succédant à la cadence de 1000 à 2000 à la minute, les frottements intérieurs sont en grande partie annihilés et un béton, même peu plastique, se liquéfie, coule, remplit tous les vides et assure un enrobage parfait des armatures. En outre, des secousses rapides, de faible puissance, fatiguent moins les coffrages qu'un petit nombre de chocs violents. Cette méthode de mise en œuvre du béton a été utilisée par M. Freyssinet lors de la construction des hangars d'Orly.

Le rendement est notablement amélioré lorsqu'on remplace les marteaux tenus à la main, par des *vibrateurs* fixés rigidement aux coffrages. Toute la fatigue des ouvriers est supprimée, la puissance des vibrateurs peut être proportionnée à la masse de béton à vibrer ; le nombre des vibrations varie, suivant les appareils, entre 2000 et 8000 à la minute, en outre le rapport du poids de la partie mobile (piston) à celui de la partie fixe (cylindre) est plus grand dans un vibreur que dans un marteau, ce qui augmente l'efficacité de chaque secousse.