Zeitschrift: Bauen + Wohnen = Construction + habitation = Building + home : internationale Zeitschrift

Herausgeber: Bauen + Wohnen

Band: 17 (1963)

Heft: 7: Flugplatzbauten = Constructions d'aéroports = Air terminals

Rubrik: Résumés

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: 13.12.2025

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

Résumés

E. Zietzschmann

Architecture d'aéroports

(pages 275–280)

Les installations sur terre du trafic aérien font partie des problèmes les plus récents et les plus complexes dans le domaine de l'architecture.

Le développement imprévisiblement puissant de l'aviation donne les chiffres suivants:

Aéroport de Londres 1960:

passagers 5,3 millions par année; frets 80.000 t par année.

Aéroport de Zurich (grandeur moyenne d'un aéroport européen):

passagers 1,3 millions par année; frets 16.000 t par année.

Problèmes constructifs, développements, points névralgiques des aérogares et solutions proposées jusqu'à aujourd'hui.

Voyage en avion actuel, en résumé: Trajet principal très court ($^1/_4$ à $^1/_6$ du temps du chemin de fer).

Perte de temps énorme à l'arrivée et au départ.

Améliorations proposées:

1 Eliminer le temps d'attente.
2 Eliminer le trajet à pied entre le hall d'attente et l'avion.
3 Accélérer le transport des bagages.
4 Faciliter la livraison des bagages.
5 Séparer les circulations des passagers (arrivée et départ).
6. Séparer les visiteurs des passagers toujours pressés.
7 Raccourcir le temps du trajet entre l'aérogare et le centre des villes (hélicopters, trains directs).
8 Bruit et odeur provoqués par les jets (112 db au décollage pendant 10 à 20 sec).
Problèmes d'isolation de l'habitation des alentours ainsi que des installations terminales: réduction à 40–50 db pour guichets et bureaux, à 55 db pour halls d'attente, à 80 db pour locaux de bagages.
9 Problèmes dus à la structure même du trafic aérien qui par le fait d'appartenir (en occident du moins) au compagnies privées (contrairement au chemins de fer) demandent de nombreuses installations terminales (ex: Idlewild).

Données pour des programmes d'aérogares:

Nombre des passagers.
Espèce des passagers (transit ou arrivée).

Nombre des personnes qui les accompagnent.

Nombre des visiteurs attirés surtout les jours fériers par l'activité du trafic aérien (prévoir salles, terrasses restaurants etc.).

Espèce et grandeur des types d'avions qui fréquentent l'aéroport, rayon d'atterrissage nécessaire, isolation contre le bruit.

Dispositions contre les intempéries.

Possibilités d'extension.

Solutions:

A

L'aérogare à un seul niveau:

Solution pour petites villes. Longs parcours pour passagers, pas d'escaliers.

B

Aérogare avec liaisons en bus:

Parcours des passagers se passe sur un seul niveau. Accès aux avions par bus ou par «mobiles d'aéroports» (projetés pour la première fois par Eero Saarinen pour l'aéroport «Dulles International». A Washington: transport des passagers depuis le hall au premier niveau à l'avion dont l'entrée est également située à quelques mètres du sol. Ces mobiles ont des entrées sur deux côtés avec à chaque fois le siège pour le conducteur. 90 passagers par transport. Les portes du mobile s'accordent aux ouvertures du hall d'accès et par des rampes téléscopiques à celles des avions. Ces mobiles remplacent la construction de «fingers». (Coût: 100.000 $.)

C

Aérogare avec système à tunnels et à bâtiments annexes:

Pistes restent libres de toute circulation de piétons. Les passagers sont à l'abri du bruit, des intempéries et des accidents. Les pistes se trouvent à un niveau plus haut que l'aérogare d'où les passagers s'engagent dans les tunnels vers les bâtiments annexes autour desquels 6 à 8 avions peuvent stationner en même temps.

(Proposition pour la nouvelle aérogare de Cointrin-Genève. Exécution à Los Angeles. Proposition de la Lufthansa: Bâtiments annexes comprennant tous les services: réduction du temps d'attente.)

Avantages: équipement de l'avion par voie souterraine (essence, huile, air etc.), transport des bagages souterrain. Désavantages: Parcours des passagers très longs et sans aucun rapport visuel avec l'avion.

D

Aérogare en partie sur 2 niveaux:

Pour aéroport fréquentés en même temps par des avions à moteurs et des avions à réaction. (Accès des petits avions au sol, des jets au niveau supérieur.)

Désavantagas: Difficulté de contrôle des passagers, car les guichets et l'enregistrement des bagages se trouvent au rez-de-chaussée et les salles d'attente au niveau supérieur. (Ex TWA à Idlewild.)

E

Aérogare entièrement à deux niveaux:

Rampes d'accès des voitures sur deux niveaux. Séparation des parcours des passagers (arrivée et départ). Tous les services au premier étage depuis lequel on passe directement aux «fingers». Livraison des bagages au rez-de-chaussée.

L'aérogare de Kloten-Zurich est une combinaison entre D et E. Rampe d'accès pour voitures au niveau supérieur avec services, guichets, enregistrement des bagages, douane.

Au niveau inférieur: hall d'attente et accès aux avions, livraison des bagages, hall de transit, hall d'attente pour les personnes accompagnantes, départ en ville.

Exemple de la solution E: aérogare de PAN American à New York:

rampe d'accès des voitures au niveau supérieur, hall d'attente unique avec contrôle, enregistrement des bagages et accès direct aux avions tout autour; l'arrivée des passagers se fait par le hall, où se trouve également le restaurant, la livraison des bagages et le départ en ville.

Questions concernant l'avenir de l'aviation:

La forme du trafic aérien a-t-elle déjà atteint sa perfection?

Les avions à vitesse du son apportent-ils de nouveaux problèmes de construction?

La structure du trafic aérien à base de compagnies privées, est-elle la plus efficace, la plus juste?

Conservera-t-on la distribution de billets individuels, ou aura-t-il un développement vers le même système des chemins de fer?

Nous n'en savons encore rien aujourd'hui.

Cependant, le rythme du développement de l'aviation implique sans cesse des novations.

C. F. Murphy, et associés, Chicago

Aéroport international de Chicago-O'Hare

(pages 281–292)

Terrain: usine de fabrication d'avions désaffectée en 1948.

Premier projet: système à aérogare centrale avec pistes tangentielles en étoile.

Chicago (contrairement à New York ou Los Angeles) est le centre des circulations aériennes nationales (donc 50 % de passagers de transit).

Projet pour trois atterrissages et trois décollages simultanés et une aérogare centrale qui devrait permettre de réduire au minimum le temps pour changer d'avion. Projet exécuté en partie jusqu'à la mort de son auteur l'ingénieur Ralphe H. Burke. (1 piste tangentielle, tour de contrôle, partie du terminus, piste de roulement, parking).

Deuxième projet de C. F. Murphy avec la révision des points suivants:

a) Les atterrissages simultanés se révèlent impossibles.
b) Les avions à réaction nécessitent des pistes d'une longueur bien plus importante que les 240 m prévus.
c) La distance entre les quais et les avions à réaction doit aller de 25 m à 60 m (et non à 45 m prévus).
d) La décision municipale que le financement des constructions nouvelles doit être supporté par les compagnies aériennes.
e) La circulation automobile croissante (4 × celle de 1948).

Modifications du premier projet:

pistes ouvertes parallèles,

agrandissement de l'aérogare pour y situer toutes les nouvelles compagnies aériennes qui sont devenues nécessaires pour le financement de cet aéroport,

agrandissement du parking.

On élimine le projet d'un aéroport rond avec trois aérogares et des circulations en Y autour d'une aire de stationnement à plusieurs niveaux, parce qu'il n'offre pas de possibilités d'expansion.

La deuxième solution avec des aérogares de part et d'autre de l'aire de stationnement reliées entre elles par des tunnels est extensible mais sera sabotée par une compagnie aörienne.

La solution définitive sera une modification du projet 1948. On conserve les trois Y, on prévoit plus de surface pour le parking et les aérogares et on place une piste droite entre chaque Y. Ainsi cet aéroport implique des possibilités d'agrandissement.

Le projet définitif répartit les passagers sur deux niveaux (arrivée et départ).

L'arrivée se fait en haut, où se trouvent la plupart des compagnies aériennes, et d'où les passagers prennent des escaliers roulants pour reprendre leurs bagages au rez-de-chaussée et pour partir en ville.

Des couloirs en étoile relient les deux niveaux entre eux pour permettre aux passagers qui vont décoller d'accéder aux avions depuis le niveau supérieur.

Comme ce projet est financé par les compagnies aériennes, il a fallu tenir compte de beaucoup de conditions individuelles (installations de départ et d'arrivée, méthodes diverses pour la livraison des bagages etc.).

Chronologie des constructions:

Deux aérogares nationales.

Agrandissement de l'aérogare existante en une gare internationale, avec un nouveau bâtiment devant la gare pour les contrôles de l'état.

Restaurant rond entre les deux aérogares nationales (restaurant principal, bar à café, self-service, crêperie, cantines etc.).

Une chaufferie centrale alimente l'aéroport entier en eau chaude et eau réfrigérée qui passe dans des tuyaux au-dessus des plafonds métalliques.

Charles Eames, Los Angeles

Sièges «tandem» pour l'aérogare à Chicago

(pages 293–295)

Probablement l'aéroport de Chicago est le plus important du monde (33.000 passagers par jour).

Les architectes de l'aéroport demandaient à Hermann Miller (projet: Charles Eames) de développer un nouveau type de sièges pour rendre plus agréable les heures d'attente des passagers de transit.

Publicité: «siège pour des lieux, où les gens se rencontrent, se détendent, attendent, se reposent, regardent».

Indications techniques:

Pieds:

aluminium coulé, poli; protections: nylon.

Liaison porteuse:

fer à T, vernis de résine noir; combinaisons possibles: 2 à 10 sièges;

cadre du siège:

aluminium coulé, poli; hauteur: 84 cm; profondeur: 71 cm; largeur 59 cm.

Raidissement du dossier:

acier, vernis de résine noir.

Coussins:

siège et dossier: cuir artificiel noir, renforcé avec des fibres de nylon et des bandes en fibres vulcanisées soudées.

Accoudoirs: royalite noir.

Murray-Jones-Murray, Tulsa, USA

Aéroport municipal de Tulsa, aérogare

(pages 296–299)

Aérogare moderne d'une moyenne importance.

Un niveau pour visiteurs et restaurant, l'autre pour guichets, contrôle, enregistrement et livraison des bagages. Escaliers roulants mènent les passagers vers les avions au niveau supérieur; transport des bagages au rez-de-chaussée.

Problèmes acoustiques:

Contre le bruit des avions à réaction: vitrages doubles, revêtement isolant des parois pour les parties construites les plus exposées. Murs extérieurs en béton armé sont revêtus de granit vert.

Coût de l'aérogare (sans meubles et sans aménagements extérieurs): 4.400.000 $.

Coût de la tour de contrôle et du bâtiment de surveillance: 380.000 $.

Le squelette en acier reste visible à l'intérieur et à l'extérieur.

Otto Apel et Hannsgeorg Beckert, Francfort

Collaborateurs: Hansjörg Kny et Rudolf Jäger

Base de la Lufthansa dans l'aéroport de Francfort-sur-le-mein

(pages 300–305)

1 Hangar de révision
Calculs statiques: Georg Petry
Projet statiques des voiles: Philipp Holzmann AG
2 Chaufferie
3 Bâtiment école
4 Bâtiment des services à bord

Hangar de révision:

Hangar principal (orientation est-ouest): longueur: 171 m; largeur: 22 m; hauteur: 10 m (à trois niveaux).

Au sud et au nord de ce hangar: hangars abritant les avions à réaction: longueur: 156 m; profondeur: 55 m. Hauteur des portails: au centre: 10 m; aux côtés 15,60 m. Galerie technique longeant tout le bâtiment contient toutes les installations techniques.

Construction: voir no. 11/1961 (voiles) de notre revue.

Chaufferie:

Alimente tous les bâtiments de la Lufthansa.

Chaufferie à mazout non raffiné.

Volume: longueur: 25 m; profondeur: 17 m; hauteur: 6,70 m. Distance entre les sommiers: 5 m.

Appuis: deux LP 14 soudés, raidis par des traverses dans le sens longitudinal du bâtiment. Couverture légère est supportée par un système à profils en acier divers. Mur extérieurs: vitrés en haut, remplis en bas par des briques en silico-calcaire. Au-dessus des vitrages: ventilation fixe avec des clapets en tôle intérieurs.

Bâtiment-école

Ce bâtiment à un niveau (tract technique, 6 m de haut; tract d'école et de bureaux, 3 m de haut) sert à l'entrainement des pilotes et de l'équipe technique des avions. Le «simulateur» est la restitution d'une cabine de pilotage, où l'équipe s'entraine dans des conditions effectives d'un vol.

A côté se trouve un local de maquettes avec des pistes d'atterrissage et de décollage et une caméra de télévision mobile, dont les prises de vue sont projetées sur un écran en face du «simulateur». Depuis une galerie au centre du bâtiment les visiteurs peuvent suivre l'entrainement.

Bâtiment des services à bord

Ce bâtiment alimente la plupart des lignes de la Lufthansa en nourriture, boisson et en équipement des cabines. Transports sans croisements pour une fréquence de 10.000 plats chauds, froids ou réfrigérés de première qualité par jour.

Solution: deux plans superposés et reliés entre eux aux nœuds de rencontre par des monte-charges. Niveau inférieur: livraison, entrepôt temporaire, préparation, réfrigération.

Niveau supérieur: préparation définitive des repas. Arrivée des «matières premières» au centre par des monte-charges, répartition en étoile, avec au bout des rayons des charriots qui transportent les plats dans un local de distribution, où ils sont contrôlés et envoyés sur commande.

1 Centrale qui compose les menus (changements jusqu'en dernière heure). A côté: bureau du chef de cuisine; supervision, commandes par haut-parleur dans toutes els sections.

2 Cuisine à fruits (300.000 kg/mois).

4 Cuisine chaude électrique; en liaison chambres froides pour plats surgelés (préparation en chaine); ensuite cuisine d'essais avec un four à dégeler (comme les fours à bord). Préparation de nouveaux plats.

5/6 pâtisserie; préparation de sandwiches emballés en feuilles d'alu et surgelés.

9 Répartition des mets dans des récipiants faisant partie de l'équipement des avions. On numérote chaque vol, on ajoute les articles vendus à bord, l'équipement des cabines, lecture et publicité.

10 Plonge automatique (vaiselle: 60.000 pièces, couverts: 50.000 pièces, verres: 20.000, par jour).

Au fond du bâtiment: cantines, au niveau supérieur: chambres des hôtes, douches et bains, au sous-sol: buanderie, blanchisserie, dépôt de linges et de couvertures, locaux techniques annexes pour la réfrigération, climatisation, contrôle des marchandises, économat, abattoir, douane avec les articles plombés (600.000 cigarettes, 25.000 bouteilles d'alcool, 420 kg café par mois), 5.700 journaux illustrés etc. par mois se vendent à bord des avions de la Lufthansa.

Sergio Bernardes

Aéroport intercontinental de Brasilia

(pages 312–314)

Programme très compact: aéroport à trois niveaux.

A. Niveau supérieur:

Pistes, accès aux avions, hangars, services techniques, pompes à carburants pour avions, hangars pour hélicopters de l'état.

Au centre: immeuble-tour à 17 étages avec hôtel à 192 appartements, réservoir d'eau (2 mill. l), cinéma, night-club, restaurant, administration, bureaux de contrôle, jardin sur le toit, planétarium.

Tout autour: bâtiment en anneau, plein vers l'extérieur, à secteurs vers l'intérieur (même principe que les bâtiments annexes d'autres aéroports), avec pistes de décollage et d'atterrissage de part et d'autre.

B. 1er niveau inférieur:

Salles d'attente pour passagers de transit avec contrôle d'immigration, douane, livraison des bagages. L'arrivée des passagers se fait à ce niveau, d'où ils partent directement vers la ville.

C. 2e niveau inférieur:

Arrivée des passagers qui prennent l'avion, guichets des compagnies aériennes, contrôle, hall central d'attente d'où les passagers prennent l'ascenseur vers le niveau des pistes.

Klaus E. Müller, Tokio, New York

L'Hôtel japonais

(pages 315–316)

Alors que l'hôtel japonais excelle dans une harmonie discrète, nos constructions modernes cherchent à rivaliser par des effets extérieurs.

Même si l'hôtellerie doit partout offrir la table et le logement, les coutumes des divers pays demandent des applications très divergentes.

Au Japon, dormir, habiter, travailler, jouer se déroulent dans un seul et même espace qui peut facilement être transformé selon les besoins du moment.

Donc, l'hôtel japonais n'offre pour ainsi dire pas de locaux communs (salons, restaurants, bars etc.), mais se compose essentiellement de chambres d'hôtes.

Plan de l'hôtel:

Entrée avec dalles en pierres, où l'on ôte ses chaussures (1) pour les échanger avec des sandales; on salue le propriétaire pour ensuite se faire conduire vers sa chambre par «sa» servante. En cours de route, on prend conscience du plan en quinconce (2) qui offre à chaque pièce un jardin isolé. Pour cette raison, la plupart des hôtels japonais se développent sur un seul niveau. S'ils ont plusieurs niveaux (généralement jusqu'à 3), chaque chambre offre une belle vue et généralement une terrasse indépendante des voisins.

Comme locaux communs, on trouve quelques fois une salle de fêtes et en tous cas les salles de bains communes qui sont typiques pour la vie japonaise.

Plan de la chambre:

Entrée, chambre d'hôte et terrasse.

Depuis l'entrée (3), où on laisse ses sandales on ne découvre la chambre que petit à petit. Les sols sont recouverts par des nattes «tatami» et l'ameublement des pièces est très sobre pour donner toute l'importance à la liaison avec la nature (4 et 5).

Détails:

Les trois parties de l'espace sont séparées entre elles par des portes coulissantes qui cachent également les placards encastrés. Ce sont ou bien des cadres recouverts de papier fin (shoji) pour laisser entrer une lumière diffuse ou bien des panneaux en bois massif (fusuma) – souvent recouvert de papier décoré d'une manière asymétrique (6). Les parois sont partiellement crépies (brun typiquement japonais); la grille en bambou à l'entrée est également crépie. Une niche spéciale (tokonoma) abrite un tableau (kakemono) et un arrangement de fleurs (0) comme dans les appartements japonais ordinaires (7). Le tableau qui est une calligraphie ou un dessin à l'encre de chine correspond aux saisons; on l'échange donc quatre fois par année. Le poteau rond dans cette niche correspond à une donnée traditionnelle et non constructive; il est en bois brute crépi. Le seul meuble est une table basse entourée de coussins (zubuton) (8). La nuit, on déroule un matelas sur le sol (9). Les autres meubles font partie de la terrasse en bois. Le plafond est en bois ou en bambou d'un brun jaunâtre qui souligne encore la monochromie de la chambre. Les corps d'éclairage sont généralement encastrés et offrent une lumière diffuse. Le jardin donne l'illusion d'un espace ouvert, même s'il est souvent très petit.

Construction:

Construction traditionnelle en bois (résiste mieux aux tremblements de terre par sa flexibilité). Module 3×6 pieds (= tatami) qui correspond aussi bien à la structure qu'aux panneaux de remplissage.

Comme le bois n'est pas stable, il est vite marqué à l'extérieur par les intempéries (ce qui correspond au sens de la beauté japonaise (shibui). Pour cette raison, d'ailleurs, les temples et les palais historiques doivent être reconstruits à peu près tous les 20 ans.

L'emploi de très peu de matériaux (bois, bambou, papier) donne aux chambres leur ambiance intime et calme.

Ce qui caractérise le mieux cette architecture est le besoin d'ouvrir tous les espaces intérieurs complètement vers le dehors sans pour autant troubler l'intimité de chaque pièce. C'est une vieille tradition qui donne aux japonais ce penchant pour la nature dû à leur religion (shintoisme) et aux conditions climatiques qui permet le déroulement de la vie à l'extérieur.

La valeur principale de l'architecture de ces hôtels consiste en la composition des plans. On n'attache pas grande importance aux façades qui sont généralement entourées de murs hauts pour séparer les bâtiments les uns des autres; ceci est nécessaire, car l'habitation au Japon a partout une forte densité (10 et 11).

L'architecture décrite ici est aussi celle de l'habitation traditionnelle japonaise qui a su se conserver à travers de nombreux siècles; ceci a été possible, parce que le Japon a vécu des périodes très isolées du reste du monde. L'architecture japonaise n'a été divulguée qu'à l'époque moderne, où elle a énormément influencé l'architecture occidentale.

Mais ce qui devrait servir d'exemple avant tout n'est pas la répétition d'une construction traditionnelle et souvent sèchement académique, mais c'est l'essence humaine de cette architecture qui sait créer une ambiance équilibrée qui permet à l'hôte de se recueillir. Et ceci est avant tout la tâche d'un hôtel, et non cet amas de distractions que nous devons subir en occident et qui ne nous permet aucun détachement de nos préoccupations journalières. L'hôtel japonais ne cherche pas à étonner (ne serait-ce que par son service), il offre le repos pour le corps et l'esprit.

Kenzo Tange, Tokio

Collaborateur pour l'architecture intérieure: Isamu Kenmochi

L'hôtel-jardin à Atami près de Tokio

(pages 317–324)

Atami, située à 2 h (en voiture ou en train) de Tokio est essentiellement une ville de plaisance (bars, cabarets, casinos de jeu, maisons publiques) et une station thermale (sources chaudes).

L'architecture d'Atami ne vaut rien. Avec une grande habileté, Kenzo Tange y a implanté une construction en béton qui est un agrandissement d'un hôtel traditionnel. Bonne transition entre la vieille partie et la nouvelle (couloir passant d'une véranda semi-traditionnelle avec une vue sur un paysage-jardin à un espace avec des sculptures murales.

Programme:

Rez et premier niveau à l'usage général: halls avec fauteuils, restaurant, salle de banquets japonais, salle de jeu, couloirs de liaison.

4 niveaux supérieurs à plans égaux avec les chambres divisées en trois groupes non reliés entre eux avec à chaque fois un ascenseur et des escaliers. Les deux groupes extérieurs comprennent des appartements dans le style japonais (pour 5 à 6 personnes) celui du centre comprend un appartement dans le style occidental et deux appartements mixtes (pour 4 personnes). Le nombre de lits par appartement est élevé, parce que les japonais aiment à voyager en famille.

Dans les villes japonaises, le système hôtelier pour les chambres dans le style occidental fonctionne comme en Europe, le système pour les chambres dans le style nippon, cependant, est le suivant:

Pour un prix fixe, l'hôte loue la chambre, les repas et le Kimono et ce prix dépend de la qualité de la nourriture. Système choisi pour l'hôtel-jardin à Atami qui est une résidence de luxe: prix fixe par chambre et note complète par nombre de personnes. Or, la position financière de l'hôte se juge toujours selon la qualité du Kimono qu'il loue à l'hôtel. Les chambres sont installées avec du goût (espaces confortables, meubles d'Isamu Kenmochi et tableau de la collection du propriétaire).

Chaque appartement possède des portes coulissantes vers un balcon qui donne sur la mer.

Couleurs: brute pour les parois revêtues en bois, noir et blanc pour les parois en plâtre, gris pour les moquettes et pour les plafonds en Zonolite. Lelong des parois: dossiers revêtus de tissus de moquette avec en-dessous de gros coussins qu'on déroule la nuit pour en faire des couchettes. Des parties du dossier sont mobiles et servent de table de chevet. Les interrupteurs se trouvent tous à proximité du lit. Toutes les chambres sont munies de lavabos encastrés et ventilés, et d'un coin à manger, quoiqu'on serve les plats généralement sur des tables basses devant les couchettes.

Les chambres japonaises possèdent toute une niche «Tokonama» revêtue en terrazzo et ornée de peintures.

Chaque chambre a de l'eau chaude courante provenant des sources et deux cabinets de toilettes (japonais et occidental).

Le patio au-dessus de la salle de fêtes japonaise peut servir de restaurant en plein air.

La salle de fêtes est traitée avec beaucoup de générosité; les fenêtres forment des sortes de caissons extérieurs qui sont couverts à l'intérieur par des panneaux blancs pour créer une lumière indirecte. L'éclairage général est zénital, diffusé par des panneaux en verre. La scène sert souvent à des représentation d'amateurs dont les japonais raffolent.