Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande

Band: 45 (1919)

Heft: 25

Sonstiges

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: 01.07.2025

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

Page 175, 2e colonne, avant dernière ligne. — Lire : $< v_1$ au lieu de : $< v$.

Page 186, 1re colonne, 6e ligne. — Lire :

$$2\ \frac{4,42}{6,3} = 3,02 \quad \text{au lieu de : } 2\ \frac{4,42}{6,3}\ 3,02.$$

Pages 207, 208 et 209. — Lire : V_f au lieu de : V dans le texte et dans les formules.

Page 208, 1re colonne, 20e ligne. — Lire :

$$\frac{aV_f}{2gy_0} > 1 \quad \text{au lieu de : } \frac{av_f}{2gy_0} > 1.$$

Page 209, 1re colonne, 7e ligne du chapitre IV. — Lire : est souvent très courte, au lieu de : est très courte.

Page 209, 2e colonne, 7e ligne. — Lire : ; dans ce cas $v_1 =$ au lieu de : alors $v_1 =$.

Page 209, 2e colonne. — Ajouter à la fin du chapitre IV :

Dans cet exemple, il ne s'agit que d'un retard pratiquement insignifiant dû uniquement à une cause mécanique, mais un retard beaucoup plus considérable peut résulter du mauvais fonctionnement des divers organes actionnant le déchargeur ; nous citerons, tout spécialement, la variation de viscosité de l'huile entre l'été et l'hiver. L'ensemble de ces causes peut provoquer des retards qui rendront illusoire l'effet du déchargeur lorsque la période de la conduite est égale ou plus petite que la durée de ce retard.

La conclusion pratique est qu'il n'est pas prudent de tenir compte, dans le calcul de la conduite, de l'atténuation du coup de bélier qui devrait être produite par le déchargeur lorsque la période $\frac{2L}{a}$ est plus petite que le retard possible dans l'action de cet appareil, car l'onde maximum du coup de bélier aura déjà parcouru toute la conduite avant l'entrée en action du déchargeur ; dans ce cas, cet appareil n'intervient plus que pour atténuer les ondes suivantes du coup de bélier et devient ainsi un précieux auxiliaire de stabilisation du régulateur.

Dans l'exemple précédent, un retard insignifiant de $\frac{1}{4}$ seconde dans le cas d'une fermeture totale en $\frac{2L}{a}$ sec., produit une majoration de 31 % du coup de bélier :

$$B = 81,60\ \frac{0,50 - 0,187}{1,153} = 22^m,20$$

au lieu de $16^m,90$.

Page 209, 2e colonne, dans « Conclusion », 11e ligne. — Lire : complète effectuées en $\frac{4L}{a}$ sec., ainsi..., au lieu de : complète ainsi...

Rectification.

Les nombres de la quatrième colonne du tableau de la page 247, numéro du 15 novembre dernier, expriment des *milliers* de francs et non des *millions*. Cette coquille n'aura certainement pas échappé à nos lecteurs.

NÉCROLOGIE

Anatole Mallet.

Extrait d'une notice parue dans la *Gazette de Lausanne* :

En novembre 1855, Mallet était admis à l'Ecole centrale de Paris et son oncle Herpin l'amenait au foyer de Juste Olivier. Notre grand poète vaudois recevait dans sa famille des élèves de Centrale, surtout des Suisses et des Alsaciens. L'appartement hospitalier de la place Royale, aujourd'hui place des Vosges, ouvrait ses portes le soir à une société choisie. Des peintres, des littérateurs, des critiques d'art, des médecins apportaient une note vivante d'art, de littérature, dans ce milieu où les jeunes cerveaux rentraient tout imprégnés de sciences exactes. Mallet, avec ses camarades de Suisse et d'Alsace, en a gardé un lumineux souvenir.

Mais arrivons à la carrière de l'ingénieur.

Mallet est connu dans le monde entier comme l'inventeur de la locomotive compound. L'application de ce principe procurant une grande économie de combustible par rapport aux machines à cylindres égaux, fut introduite dans la marine vers 1860. — Mallet dès 1872 poursuivit l'étude de cette application aux locomotives et créa en 1876 la première locomotive compound à deux cylindres pour le chemin de fer à voie normale Bayonne-Biarritz, grâce à l'appui d'Eugène Péreire, président de cette compagnie. Une économie de combustible de 31 % fut réalisée et repondit victorieusement aux nombreuses objections soulevées par les ingénieurs de traction de l'époque. Ceux-ci comprirent peu à peu la valeur du nouveau système qu'ils appliquèrent dès lors à des types divers à deux, trois et quatre cylindres. L'invention de Mallet fut prépondérante dans la création de la locomotive actuelle économique et puissante.

Parmi les ingénieurs de chemins de fer suisses qui ont été des précurseurs de la locomotive compound en suivant l'initiative de Mallet, nous rappellerons le nom du regretté Alfred Rodieux, ingénieur en chef du matériel et de la traction de la Compagnie Suisse-Occidentale-Simplon, qui transforma, en 1888, à Yverdon la « S.O.S. 102 » en locomotive compound. Plus tard, l'inoubliable Emile Frey, auquel le soussigné doit tant d'enseignements précieux, alors ingénieur en chef de la traction du Gothard, construisit ces magnifiques trains rapides, à l'époque les plus beaux du continent, et les fit remorquer par de puissantes locomotives compound du type de Glehn.

Cet ingénieur appliqua, en outre, son système à la locomotive articulée qui porte son nom. Dans cette machine le poids adhérent réparti sur deux groupes d'essieux autorise la circulation d'un puissant engin de traction sur des voies légères et sinueuses.

Le transport des troupes sur le Transsibérien durant la guerre russo-japonaise s'effectua grâce à l'emploi de plusieurs centaines de ces machines. Les plus puissantes locomotives du monde appartiennent à ce système ; elles comportent dix essieux moteurs, pèsent plus de 300 tonnes et permettent de remorquer des trains de 5000 tonnes sur les réseaux américains. — En Suisse, ce système est représenté aux Chemins de fer fédéraux, Rhétiques, Yverdon-Ste-Croix, etc.

Mallet écrivait dernièrement qu'il devait beaucoup pour la réalisation de ses inventions à M. Alf. de Glehn, l'éminent ingénieur de Mulhouse, qui fut l'hôte de Lausanne durant toute la guerre, après avoir été l'un des créateurs et constructeurs de la locomotive moderne à grande vitesse.

Daniel Colladon, le grand savant technique de Genève, et Nicolas Riggenbach, le constructeur du Righi, honorèrent Mallet de leur fidèle estime et amitié. Mais c'est comme chroniqueur du *Bulletin de la Société des ingénieurs civils de France*, fonctions qu'il remplit sans interruption de 1880 à 1918, soit pendant 38 ans, que Mallet se révéla un encyclopédiste technique hors pair. Chaque mois, dans un style limpide et précis, il communiquait à ses nombreux lecteurs les faits intéressants relatifs à l'art de l'ingénieur dans le monde entier, et ces chroniques étaient l'un des principaux attraits de ce *Bulletin*. Documenté comme pas un sur l'histoire de la machine à vapeur, il répara bien des injustices dans la longue série des inventeurs méconnus.

Mallet a été un ingénieur éminent par sa connaissance de la machine à vapeur, ses inventions de premier ordre, sa persévérance, grâce à laquelle il a triomphé des grands obstacles de la routine des chemins de fer et enfin par son talent d'écrivain. Il a été un homme modeste, d'une probité professionnelle exemplaire, dépourvu de tout esprit affariste, d'une inlassable serviabilité. Officier de la Légion d'honneur, il reçut de sociétés étrangères d'ingénieurs de nombreux prix et distinctions pour ses travaux. — Naturalisé Français, il