Objekttyp: **TableOfContent**

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

Band (Jahr): **63 (1937)**

Heft 23

PDF erstellt am: **05.06.2024**

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

63e année 6 novembre 1937 N° 23

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 & Cie, à Lausanne.

Paraissant tous les 15 jours

Organe de la Société suisse des ingénieurs et des architectes, des Sociétés vaudoise et genevoise des ingénieurs et des architectes, de l'Association des anciens élèves de l'Ecole d'ingénieurs de l'Université de Lausanne et des Groupes romands des anciens élèves de l'Ecole polytechnique fédérale. — Organe de publication de la Commission centrale pour la navigation du Rhin.

COMITÉ DE RÉDACTION. — Président : R. Neeser, ingénieur, à Genève. — Membres : *Fribourg :* MM. L. Hertling, architecte ; A. Rossier, ingénieur ; *Vaud :* MM. C. Butticaz, ingénieur ; E. Elskes, ingénieur ; Epitaux, architecte ; E. Jost, architecte ; A. Paris, ingénieur ; Ch. Thévenaz, architecte ; *Genève :* MM. L. Archinard, ingénieur ; J. Calame, ingénieur ; E. Odier, architecte ; Ch. Weibel, architecte ; *Neuchâtel :* MM. J. Béguin, architecte ; R. Guye, ingénieur ; A. Méan, ingénieur cantonal ; *Valais :* M. J. Couchepin, ingénieur, à Martigny.

Rédaction : H. Demierre, ingénieur, 11, Avenue des Mousquetaires, La Tour-de-Peilz.

ANNONCES
Le millimètre sur 1 colonne, largeur 47 mm :
20 centimes.
Rabais pour annonces répétées.
Tarif spécial pour fractions de pages.
Régie des annonces :
Annonces Suisses S. A.
8, Rue Centrale (Pl. Pépinet)
Lausanne

CONSEIL D'ADMINISTRATION DE LA SOCIÉTÉ ANONYME DU BULLETIN TECHNIQUE
A. Dommer, ingénieur, président ; G. Epitaux, architecte ; M. Imer ; A. Stucky, ingénieur.

SOMMAIRE : *Inverseurs de marche marins actionnés par huile sous pression système « S. L. M. — Winterthur »*, par A. Meyer, à Winterthur. — *La capacité de résistance du béton armé dans le calcul des profils fléchis*, par A. Paris, ingénieur-conseil, professeur à l'Université de Lausanne. — *Architecture religieuse*, par Marcel-D. Muller, architecte S. I. A., à Lausanne. — Divers : *Semaine du gaz. — Jubilé de M. le professeur Maurice Lugeon. — Exposition de l'électricité, à Berthoud, en 1938.* — Correspondance : *La « montagne » des brevets suisses. — La question des promotions académiques d'honneur.* — Nécrologie : *Henri Schobinger.* — Sociétés : *Centenaire de la Société suisse des ingénieurs et des architectes.* — Bibliographie. — Nouveautés - Informations.

Inverseurs de marche marins actionnés par huile sous pression, système "S. L. M. - Winterthur",

par A. MEYER, à Winterthur.

Généralités.

La réversibilité de l'hélice est une condition absolument indispensable à toute installation motrice de propulsion de bateaux de construction courante. Il paraît donc logique de concevoir la machine de propulsion de manière à la rendre directement réversible ce qui a notamment été réalisé pour la machine à vapeur. La turbine à vapeur à commande directe de l'hélice comporte généralement une turbine principale pour la marche avant et un aubage auxiliaire pour la marche arrière. Dans cet article ne sera considérée comme machine de propulsion que celle qui au cours des dernières années a fait preuve d'un développement incomparable dans l'application marine — le moteur *Diesel*. Le moteur Diesel marin de grande puissance étant en général réversible, le problème d'inversion de marche de l'hélice est résolu pour ce cas. Toutefois, bien qu'au point de vue technique rien n'empêche la construction de moteurs Diesel réversibles de petite et moyenne puissance, on trouve un très grand nombre d'installations marines possédant un moteur Diesel non-réversible en combinaison avec un appareil d'inversion de marche disposé entre le moteur et l'arbre de l'hélice. La raison apparente en est d'une part le prix d'achat plus bas d'une telle installation motrice, d'autre part la rapidité de l'inversion que demande l'exploitation de certains types de bateaux. Cette dernière qualité est incontestablement celle qui permet le mieux de juger un appareil inverseur de marche ; or, le système faisant l'objet de cet article la possède au plus haut degré.

Profitant de son expérience dans la construction de changements de vitesse actionnés par huile sous pression pour automotrices et locomotives Diesel, la *Société Suisse pour la Construction de Locomotives et de Machines*, à Winterthur, a également créé, il y a quelques années, deux types d'inverseurs de marche marins dont les accouplements fonctionnent d'après le même principe. Cette innovation a trouvé en Suisse et à l'étranger un accueil très favorable auprès de nombreuses compagnies de navigation et de propriétaires privés de bateaux.

Les conditions de service auxquelles un inverseur de marche marin est assujetti sont des plus sévères. Il

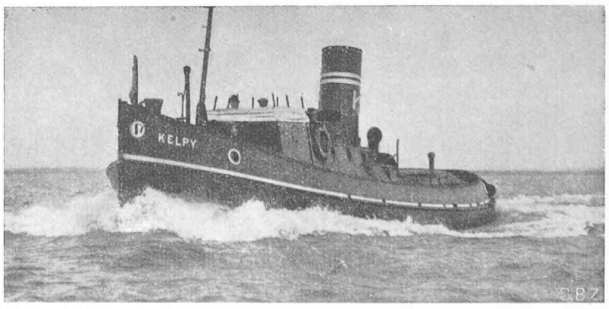

Fig. 1. — Remorqueur anglais, de 300 ch. muni d'un inverseur de marche type « S. L. M. — Winterthur. »