

**Zeitschrift:** Bulletin de la Société vaudoise des ingénieurs et des architectes  
**Band:** 20 (1894)  
**Heft:** 6 & 7

**Artikel:** J.-D. Colladon: souvenirs et mémoires: problème de mécanique  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-18234>

### **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:** 17.04.2026

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

Au sujet de l'état de rugosité des parois et du coefficient de résistance au frottement qui en tient compte, il convient d'observer qu'il s'agit ici de légères incrustations recouvrant, au bout d'un certain temps de service, tous les tuyaux qui ont à conduire des eaux plus ou moins calcaires. Lorsqu'il s'agit de calculer une conduite d'eau exposée à être fortement incrustée, il faut prévoir, en outre, la diminution probable de la section qui, suivant les cas, peut être considérable.

La nouvelle édition de l'abaque logarithmique que nous publions aujourd'hui a été établie par M. l'ingénieur O. Rochat, chef des travaux graphiques à l'école d'ingénieurs à Lausanne.

### LA FUMIVORITÉ

La question de la fumivorité est loin d'être résolue.

Divers systèmes de foyers fumivores ont été proposés et appliqués, mais sans succès décisif jusqu'ici.

La préfecture de la Seine vient d'instituer une commission technique chargée de rédiger le programme d'un concours à ouvrir entre les inventeurs d'appareils destinés à faire disparaître la fumée des usines. Cette commission examinera les différentes solutions proposées, contrôlera les expériences et formulera des conclusions.

En attendant, *Le Génie civil* conseille aux usiniers d'atténuer la fumée que laisse échapper leurs cheminées et d'économiser en même temps le combustible en astreignant les chauffeurs à un travail rationnel : il s'agirait d'opérer méthodiquement le chargement des grilles en commençant par baisser les registres avant d'ouvrir les portes des foyers, pour ne pas laisser pénétrer un flot d'air extérieur qui refroidit la flamme et la transforme en fumée ; de repousser le coke incandescent vers le fond de la grille et de charger sur le devant, de manière à faire passer sur ce coke les gaz carbonés qui se dégagent de la houille aussitôt qu'elle se trouve exposée à la température du foyer. Il faut que la quantité d'air, modérée par l'abaissement du registre, soit suffisante pour faire brûler ces gaz et pas en excès pour ne pas refroidir la flamme et la transformer en fumée.

Lorsque le chargement est opéré et la grille bien dégagée du mâchefer, il faut peu à peu relever le registre pour régler l'appel de l'air extérieur sous la grille proportionnellement aux gaz dégagés par la houille. Les hydrogènes carbonés se transformeront par la combustion normale en acide carbonique et vapeur d'eau, tout le carbone gazeux devant trouver dans l'oxygène de l'air introduit sous la grille du foyer son élément de combinaison au maximum.

C'est donc une manœuvre qui exige l'intelligence et le soin du chauffeur.

J.-D. COLLADON

SOUVENIRS ET MÉMOIRES

*Problème de mécanique.*

Parvenu à un âge avancé, D. Colladon a rédigé ses souvenirs de jeunesse et les a réunis en un gros volume qui n'a été achevé d'imprimer qu'après sa mort. La famille de l'illustre savant genevois a bien voulu faire don à notre bibliothèque d'un exemplaire de ce bel ouvrage. Très documentés, ces souvenirs renferment des renseignements d'un haut intérêt sur l'histoire du développement des arts mécaniques au cours de sa longue et féconde carrière.

Nous en détachons une note qui remonte à l'année 1830, époque où Colladon professait un cours de physique industrielle et de machines à vapeur à l'École centrale des arts et manufacture :

« *L'élève Petiet est le seul de sa volée qui ait su résoudre une question et justifier sa réponse.*

» J'avais l'habitude de proposer aux élèves, dès la seconde année, de résoudre certaines questions de mécanique. Un jour je proposai la question suivante, sur laquelle le major Poussin a fait une erreur dans son livre sur les bateaux à vapeur d'Amérique.

« *Un navire part d'une station inférieure et remonte une rivière ou un fleuve, par exemple de Marseille jusqu'à Lyon. Lorsqu'il est ainsi remonté de la hauteur verticale de 170 m., faut-il, outre la résistance de l'eau à l'avant, tenir compte en plus du poids du navire, multiplié par la hauteur verticale à laquelle il a été élevé, de même que s'il était monté sur un plan incliné ?*

» Petiet fut le seul de toute sa chambrée qui sut résoudre cette question et en donner les motifs.

» Il ne faut pas tenir compte du produit du poids du vaisseau par la hauteur à laquelle on l'a élevé, car en réalité il n'y a eu aucun poids absolument élevé.

» En effet, quand le navire était à Marseille, il déplaçait une quantité d'eau qui était parfaitement égale à son poids et lorsqu'il est arrivé à Lyon, il déplace encore la même quantité d'eau. Mais le volume d'eau qu'il déplaçait à Marseille a été comblé depuis que le navire est parti. *Il n'y a donc pas déplacement du centre de gravité.* »

### BIBLIOTHÈQUE

#### Ouvrages reçus.

6<sup>o</sup> *Mitteilungen der Anstalt zur Prüfung von Baumaterialien am eidgen. Polytechnikum in Zürich*, von Professor L. Tetmajer. 6. Heft : Methoden und Resultate der Prüfung der Hydraulischen Bindemittel. Zurich. F. Lohbauer. 1893.

7<sup>o</sup> *The engineering Review*. Edited by J. Stephens Jeans. Published monthly. 29, Great George street, London. S. W.

8<sup>o</sup> *L'Ingénieur civil*. Journal d'application et de vulgarisation des découvertes les plus récentes, paraissant deux fois par mois, Paris, rue Montorgueil 49.