

Objektyp: **Competitions**

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

Band (Jahr): **36 (1910)**

Heft 12

PDF erstellt am: **26.09.2024**

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>

nage correspondrait à celui d'une gare des C. F. F., tenant le 40^e rang parmi les 564 gares ouvertes au service des marchandises. Comme il ne s'agit ici que des wagons complets on peut estimer le trafic total d'une gare « Plainpalais-Carouge » à environ 200 000 tonnes.

Le trafic P.-L.-M. de Cornavin-local était en 1906 d'environ 330 000 tonnes, le trafic de transit de 320 000 tonnes.

Pour les C. F. F., le trafic total était de 460 000 tonnes. En déduisant de ce chiffre le trafic de transit du P.-L.-M., il resterait 140 000 tonnes pour le trafic local.

Le tonnage des deux directions pour le trafic local serait donc de 470 000 tonnes. Mais ce trafic renferme encore bien des marchandises sujettes à réexpédition, et une partie seulement est absorbée en réalité par la place de Genève. S'il en reste 300 000 tonnes, la gare de « Plainpalais-Carouge » en recevrait les $\frac{2}{3}$, ce qui est vraisemblable.

Il en résulte que la gare de Cornavin deviendrait largement suffisante pour longtemps si elle était déchargée du trafic à destination réellement de Plainpalais et de Carouge.

Ce résultat serait atteint par le raccordement, surtout si une gare de triage était établie à Vernier-Meyrin, de manière à former des trains, ou des tranches de trains, destinés à être dirigés sur « Plainpalais-Carouge ». Cette gare de triage permettrait d'éviter des manœuvres à Cornavin. On pourrait, il est vrai, s'en passer encore tant que la ligne de la Faucille ne serait pas établie, mais il vaudrait mieux en établir le plan, quitte à ne l'exécuter que par étapes, suivant les besoins.

Quand la Faucille ajoutera son trafic, destiné principalement à la Haute-Savoie, à celui qui arrive actuellement par Bellegarde à destination de Genève seulement, la gare de triage de Meyrin deviendra une nécessité et la solution complète qui s'imposera comportera encore un raccordement direct de Vernier-Meyrin à « Plainpalais-Carouge », afin d'éviter le passage par Cornavin. C'est une raison de plus pour la prévoir, car son exécution retardée pourrait conduire à de beaucoup plus fortes dépenses ultérieurement.

Concours pour un hôtel des postes et bâtiment communal, à Colombier.

Nous reproduisons aux pages 138 et 139 les principales planches du projet « Battieux », de MM. *Carbonnier et Bossel*, architectes, à Neuchâtel, qui a obtenu le deuxième prix.

Régulateur de vitesse à action mécanique avec retour automatique du tachymètre au point neutre.

Le régulateur de vitesse à action mécanique demeura longtemps un problème inextricable qui passionna et déconcerta à la fois les constructeurs les plus habiles.

Dans le cas de turbines à haute pression, le régulateur hydraulique donnait des résultats satisfaisants, mais pour les

turbines à basse pression on eut recours au régulateur mécanique (sec); son fonctionnement laissant beaucoup à désirer et son mécanisme étant trop compliqué, on revint alors au régulateur hydraulique en créant une pression artificielle. Les résultats furent bons mais le prix exorbitant, en outre les régulateurs mécaniques comme les régulateurs hydrauliques connus aujourd'hui nécessitent un régime d'environ 3% entre la marche à vide et pleine charge.

Aussi les efforts de nos ingénieurs se sont-ils concentrés sur ce point ces années passées et l'on peut dire aujourd'hui que le problème est pratiquement résolu.

C'est à la *Fabrique de Machines de Fribourg* que s'est faite une de ces heureuses trouvailles et son nouveau régulateur de vitesse à action mécanique breveté possède bien les trois qualités requises: grande sensibilité et énergie, retour automatique du tachymètre au point neutre, bon marché.

Grâce à sa construction ingénieuse, son tachymètre revient toujours au point neutre, de sorte que son nombre de tours est le même en pleine charge ou marche à vide. Cet avantage est certainement de la plus haute importance pour les installations hydro-électriques et nous avons lieu de préjuger que ce nouveau régulateur est appelé à remplacer de nombreux régulateurs existant déjà.

M. *Pfulg*, directeur de la Fabrique de Machines, un hydraulicien déjà fort connu, ayant aimablement mis à notre disposition quelques documents descriptifs au sujet de ce régulateur, nous pensons que nos lecteurs nous sauront gré de leur en faire un bref exposé.

C'est à Olivone (Tessin) que s'est faite l'une des premières adaptations de ce régulateur sur une turbine du type « Français moderne » à axe horizontal. Elle actionne une scie bat-tante, une scie circulaire et des machines à travailler le bois.

Les données de construction de la turbine en question sont:

Chute effective	$H = 8,10$ m.
Débit	$Q = 400$ litres/sec.
Puissance effective	$HP = 35$ chevaux.
Nombre de tours	$N = 420$ t./minute.

Description du régulateur de vitesse à action mécanique.

Ce qui nous frappe tout d'abord dans ce régulateur c'est son extrême simplicité.

<i>T</i> Tachymètre	<i>A</i> Cône
<i>L</i> Levier	<i>B</i> Cône
<i>D</i> Plaque de guidage	<i>Q</i> Poulie-écrou
<i>C</i> Disque de frottement en fibre	<i>K</i> Servo-moteur

telles en sont les parties essentielles.

Ce qui ne l'empêche pas de réunir à lui seul les avantages des régulateurs hydrauliques et les qualités des régulateurs mécaniques, car il a la constance de l'un et l'énergie de l'autre; non seulement la vitesse de réglage peut se graduer mais encore la vitesse de retour au point neutre ce qui constitue un réel progrès sur les régulateurs existant.

Le tachymètre *T* est actionné par un engrenage conique commandé directement par le renvoi *R*; sa vitesse normale est de 600 tours à la minute.

Le mouvement de translation verticale du tachymètre est transmis au disque *C* au moyen d'un levier *L* mobile autour du point *O* et articulé au point *M*. A l'extrémité opposée du levier est adapté un servo-moteur combiné avec cataracte. Le disque *C* en fibre est mobile autour de son axe qui lui-même peut se mouvoir dans un plan vertical (le plan du dis-

Dans une conférence, qui a ouvert l'assemblée dont nous parlons, M. Henri Romieux, ancien conseiller d'Etat, a indiqué que le tracé qui paraît devoir être exécuté serait le suivant :

La ligne quitterait la voie P.-L.-M. Genève-La Plaine après la rue Voltaire, passerait sous St-Jean, traverserait le Rhône en aval de la Jonction, passerait sous le Bois de la Batié, se dirigerait vers la Praille, entre l'Arve et le coteau de Lancy, dans une plaine bien disposée pour une gare de marchandises, combinée avec une gare d'eau, si le projet de rendre le Rhône navigable jusqu'à Genève se

Tout concourt à laisser prévoir à ce quartier un avenir prospère.

Ces considérations font désirer et rendent intéressante la construction immédiate du raccordement, précédant même celle de la ligne de la Faucille. Les autorités fédérales n'ont pas d'obligation de la retarder pour s'en tenir aux termes de la Convention et rien ne peut empêcher la Suisse d'établir dès maintenant le raccordement, si l'on y trouve des avantages.

On a donné pour cela des raisons multiples, qui sont : la nécessité de l'étude simultanée du raccordement et de

CONCOURS POUR UN HOTEL DES POSTES ET BATIMENT COMMUNAL, A COLOMBIER



Perspective.

2^e prix : projet « Battieux », de MM. Carbonnier et Bosset, architectes, à Neuchâtel.

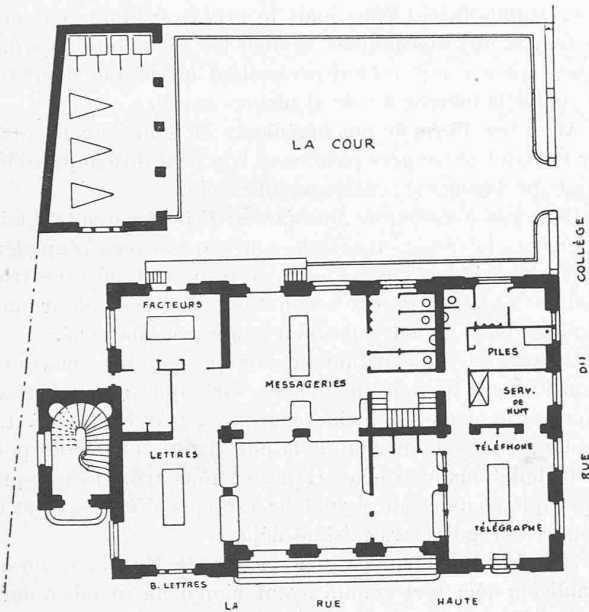
réalisait. Puis il passerait sous le coteau de Pinchat, traverserait l'Arve sous Champel et rejoindrait la ligne à la gare des Eaux-Vives (fig. 1).

La création d'une gare de « Plainpalais-Carouge » dans les terrains de la Praille serait un grand avantage pour les industries qui existent déjà dans ce quartier, ou qui seraient appelées à s'y installer. Il y a là des terrains plats se prêtant très bien à l'établissement de fabriques diverses, et qui se trouvent sur les trois communes de Plainpalais, Carouge et Lancy. La construction de petites maisons ouvrières sur les coteaux environnants, permettrait de loger dans des conditions excellentes de salubrité le personnel des industries.

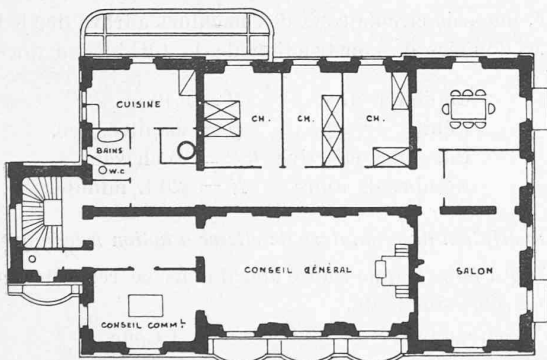
la gare de Cornavin devenant propriété des C. F. F. ; l'intérêt d'une liaison par voie ferrée pour les communes suburbaines de la rive gauche de l'Arve et le développement industriel qui en résulterait.

Il faut remarquer que la plus grande partie des marchandises pondéreuses que nous recevons par les chemins de fer, et qui donne le principal appoint au trafic par wagons complets, est destinée dès maintenant au quartier de la Coulouvrenière, avec l'usine à gaz de la ville, à celui du quai du Midi et du quai du Cheval-Blanc, avec les minoteries et l'usine à gaz de Plainpalais, à celui de la Filature et du Rondeau de Carouge, avec plusieurs usines et commerces, enfin à celui des Acacias, où se trouve plu-

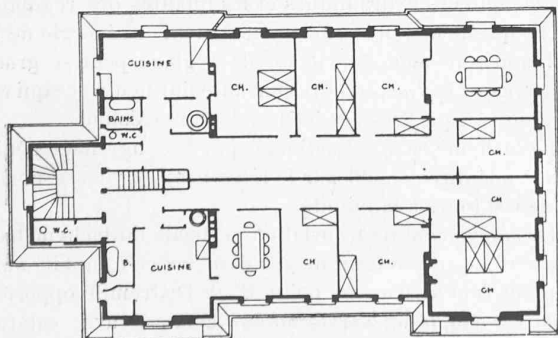
CONCOURS POUR UN HOTEL DES POSTES ET BATIMENT COMMUNAL, A COLOMBIER



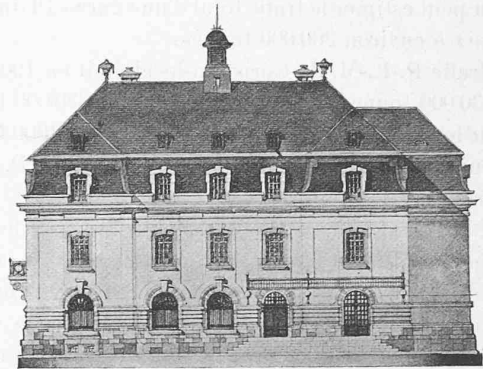
Plan du rez-de-chaussée. — 1 : 400.



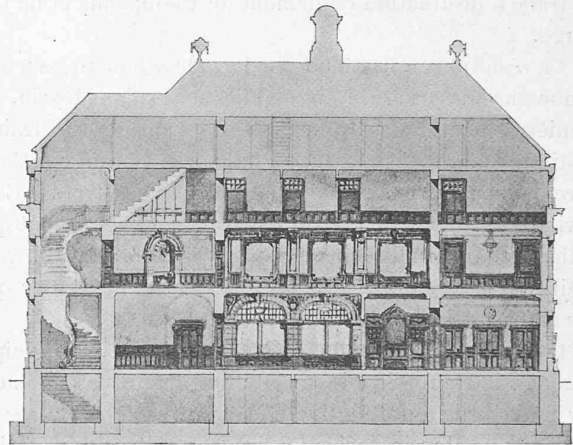
Plan du premier étage. — 1 : 400.



Plan du deuxième étage. — 1 : 400.



Façade sur la cour.



Coupe. — 1 : 400.

2^e prix : projet « Battieux », de MM. Carbonnier et Bosset, architectes, à Neuchâtel.

sièurs embranchements.

Sur les 7000 wagons qui sont sortis sur trucs de Cornavin en 1909, les $\frac{2}{3}$ sont amenés dans les différents quartiers ci-dessus. Ce n'est qu'une faible fraction qui est livrée dans d'autres directions, ce qui montre bien l'importance industrielle actuelle de ces quartiers¹.

Les transports sur trucs ayant atteint près de 90 000 tonnes en 1909 on peut leur en attribuer 70 000. Ce ton-

¹ Pour l'année 1909 les principaux embranchements ont donné lieu au trafic suivant :

Pour Carouge :		
Tuilerie du Bachet	80 wagons	900 tonnes
Minoterie	380 »	5 000 »
Pour Plainpalais :		
Métallurgie	100 »	900 »
Produits alimentaires	500 »	10 000 »
Minoterie	1200 »	12 000 »
Gaz de Plainpalais	1200 »	12 000 »
Gaz de Genève	3280 »	39 000 »
Total	6740 wagons	79 800 tonnes