

Objekttyp: **Competitions**

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

Band (Jahr): **39 (1913)**

Heft 8

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.

raison indiqué au point de vue des dimensions des véhicules ; la proportionnalité du poids à la puissance ne peut être admise, à la rigueur, que pour comparer des véhicules qui font à peu près le même service, ainsi, par ex., pour comparer entre elles des automotrices, des locomotives de trains de marchandises ou des locomotives d'express.

Au surplus, les deux méthodes de comparaison fournissent le même résultat qualitatif en ce qui concerne le poids mort : Les particularités des moteurs monophasés à collecteur et la nécessité de leur adjoindre un transformateur dans le véhicule (qui constitue d'ailleurs le meilleur moyen de régulation de la vitesse) font prévoir que le poids spécifique des organes moteurs, rapporté à l'un ou l'autre des termes de comparaison, sera plus grand pour le système monophasé que pour les autres systèmes.

On peut de même s'attendre à ce que le continu et le triphasé soient à peu près équivalents à ce point de vue. Si l'on compare les équipements récents, dans des conditions analogues, on ne constate en effet, que des différences insignifiantes. Par contre, on trouve, dans un seul et même système, des différences relativement considérables résultant, non seulement des progrès de la construction, mais surtout des dimensions des moteurs, de leur équipement et de l'emploi ou de l'absence du refroidissement artificiel, qui permet d'augmenter notablement la puissance par unité de poids pour les trois systèmes.

Pour des installations modernes et des projets soignés, on peut se baser sur les chiffres du tableau suivant pour évaluer le poids des locomotives ou de tout l'équipement électrique des automotrices.

Poids par HP de puissance et par m kg de couple moteur	Courant		
	Continu	Triphasé	Monot basé
Des locomotives électriques . . .	50-55 kg/HP	45-60 kg/HP	50-75 kg/HP
pour des vitesses de 40-60 km/h.	11 kg/mkg	10-12 kg/mkg	11-13 kg/mkg
De l'équipement des automotrices	28-30 kg/HP	30-35 kg/HP	30-35 kg/HP
pour des vitesses de 40 km/heure	6-7 kg/mkg	7-8 kg/mkg	7-8 kg/m kg

Les trois systèmes de traction réalisent une *diminution importante du poids mort relativement aux locomotives à vapeur* ; c'est ce que montrera toute comparaison avec les locomotives à vapeur modernes.

Le courant continu et le courant triphasé sont à peu près équivalents pour les locomotives, tandis que le courant monophasé est moins favorable dans la proportion de 10 à 20 %. Pour les automotrices, le monophasé et le triphasé sont presque équivalents et le continu plus favorable de 5 % environ. Les différences de poids, exprimées en %, des différents *organes moteurs* ne correspondent d'ailleurs qu'à de très petites différences dans le poids total des trains remorqués. En outre, de meilleures conditions pour la régulation de la vitesse correspondent au poids un peu plus élevé qui ressort au système monophasé. Ces petites *différences* dans le poids mort n'ont presque pas d'influence

sur l'ensemble ; il n'en est pas de même de la diminution importante de poids relativement à la traction à vapeur, comme on le verra plus loin.

(A suivre).

Concours d'art

DE LA

V^e Olympiade à Stockholm en 1912.

(Planche 2).

Le stade présenté par MM. Monod et Laverrière, architectes à Lausanne, est un développement de celui qui figurait déjà dans la composition d'ensemble du projet d'une Olympie moderne conçu sur les bords du lac Léman et qui obtint le premier prix au concours international d'une Olympie, à Paris en 1911. (Voir *Bulletin technique* 1911, n° 13).

Le sujet proposé étant d'un ordre tout à fait nouveau, le programme d'une Olympie moderne ne doit tenir compte de l'ancienne que dans la mesure où se rencontrent les exigences du temps présent avec les coutumes antiques.

Dans le projet d'ensemble de l'Olympie moderne, le stade a été placé au point culminant du terrain et il devient en quelque sorte le couronnement de toute la composition.

En s'affranchissant de la tradition antique, les auteurs ont conçu leur stade en forme d'hémicycle, ceci en s'appuyant d'une part sur l'orientation, le rôle que peut jouer la verdure dans un ensemble architectural de cette importance et, d'autre part, le fait qu'indépendamment des grandes épreuves purement athlétiques, qui trouveront place, soit sur la piste, soit sur la pelouse centrale, le stade pourrait devenir dans certaines circonstances un grand amphithéâtre pour cérémonies, cortèges, évolutions collectives, avec musique, déclamations, etc. Dans ce but, face aux gradins, un podium relié à la pelouse au moyen de larges emmarchements ferme la composition au sud.

Le stade pourrait contenir environ 20 000 spectateurs.

CHRONIQUE

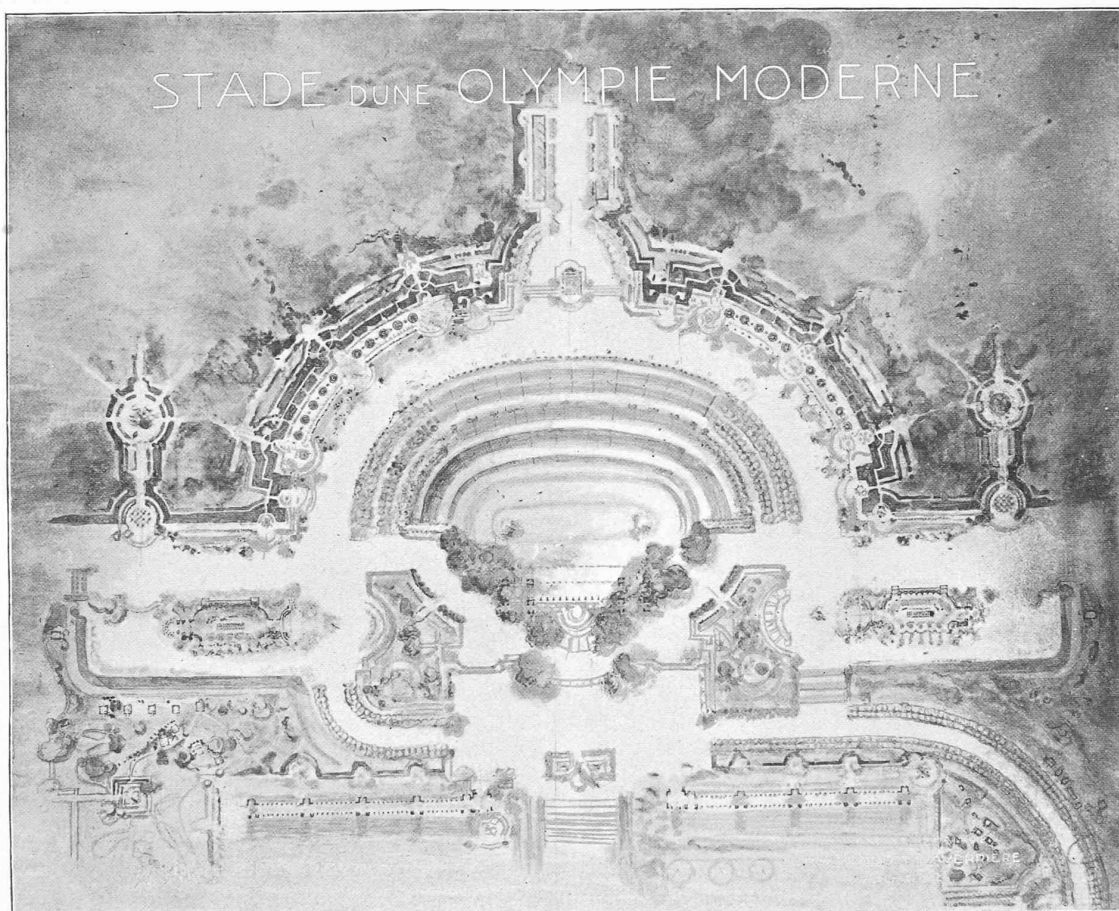
L'industrie allemande et les lois sociales.

L'Allemagne s'enorgueillit du vaste ensemble de lois sociales qui la régissent.

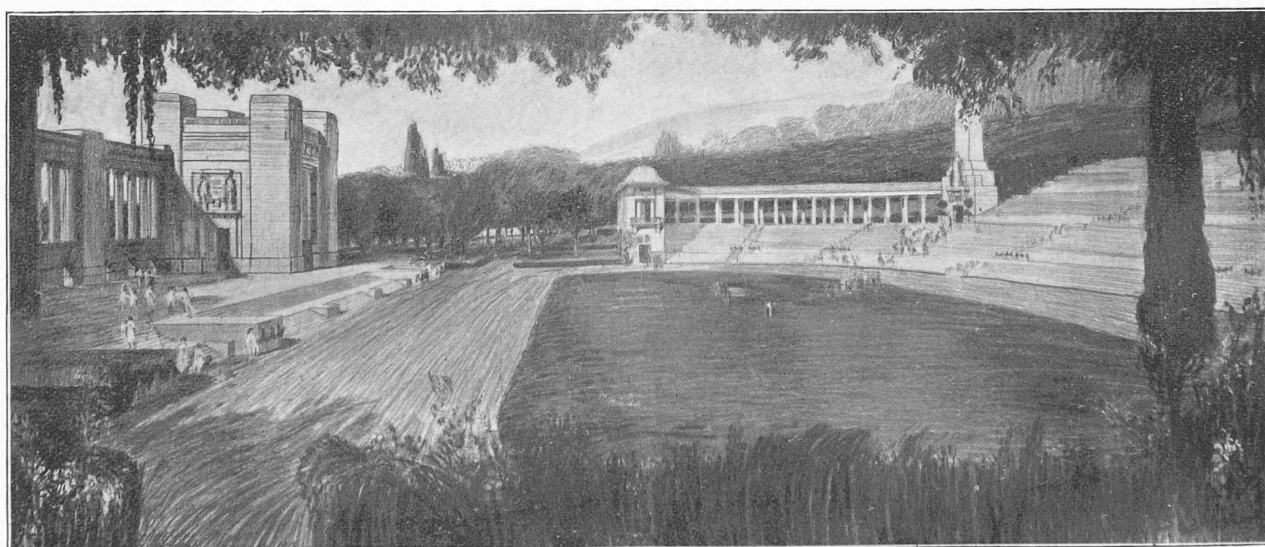
Dans le domaine des assurances, particulièrement, les mesures législatives ont abondé et, depuis quelques années, l'Etat a imposé le principe de l'obligation à un nombre sans cesse croissant d'assurés. Toutes ces lois ont été codifiées, en 1911, dans une imposante *Reichsversicherungsordnung* qui comprend près de 2000 articles, sans compter l'*Assurance des employés privés*, qui a fait l'objet d'une loi complémentaire, le 27 décembre 1911.

Nous allons décrire, dans ses grandes lignes¹, ce vaste réseau d'assurances, nous indiquerons comment il s'est déve-

¹ Voir P. Pic. *Les assurances sociales*. Paris, F. Alcan.



Plan. — Echelle 0,001 m. par m.



STADE D'UNE OLYMPIE MODERNE

Projet de MM. Monod et Laverrière, architectes, à Lausanne.