

Objektyp: **TableOfContent**

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

Band (Jahr): **44 (1918)**

Heft 1

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>

BULLETIN TECHNIQUE

DE LA SUISSE ROMANDE

Réd. : D^r H. DEMIERRE, ing.
2, Valentin, Lausanne

Paraissant tous les
15 jours

ORGANE EN LANGUE FRANÇAISE DE LA SOCIÉTÉ SUISSE DES INGÉNIEURS ET DES ARCHITECTES

SOMMAIRE : *Camion automobile pour le transport des ordures ménagères et de matériaux quelconques*, par L. Archinard, ingénieur en chef de la Ville de Genève. — Méthodes modernes d'entretien et de revêtement des chaussées empierrées (suite). — Société suisse des Ingénieurs et des Architectes. — Soudure autogène.

Camion automobile

pour le transport des ordures ménagères et de matériaux quelconques.

PAR L. ARCHINARD, Ingénieur en chef de la Ville de Genève¹.

L'une des conséquences de la crise actuelle a été une très grande diminution des disponibilités en main-d'œuvre et en chevaux, accompagnée d'un renchérissement qui n'a certainement pas encore atteint son maximum.

Ceci provient du fait que certaines industries ont pris un développement inattendu et ont vu augmenter leurs transports d'une façon considérable au moment où nous ne pouvons compter sûrement que sur nos ressources nationales et où l'armée en occupe une forte proportion, de sorte que les disponibilités en hommes et en chevaux pour les travaux et transports ordinaires sont excessivement réduites, malgré la mise en service de nombreux camions automobiles.

Nous nous trouvons donc devant une double difficulté : on ne peut qu'à grand peine se procurer la main-d'œuvre et les moyens de transport, et le prix en est très élevé.

Il faut reconnaître que le renchérissement général de la vie des hommes et des chevaux et l'augmentation des frais généraux sont tels que les prix actuels ne paraissent pas exagérés.

Il nous a paru intéressant de faire connaître un nouveau camion automobile créé par la maison *Adolphe Saurer*, d'Arbon.

Les camions ordinaires sont assez connus pour qu'il n'y ait plus besoin de signaler l'apparition de nouveaux types, mais celui-ci présente des détails de construction et des solutions heureuses de divers problèmes qui méritent une mention spéciale.

Ce nouveau type a été étudié par la maison Saurer sur la demande de la Ville de Genève et en collaboration avec elle. Les circonstances seules ont fait que cette dernière n'a pas été la première à l'utiliser pour son service d'enlèvement des ordures ménagères.

La plupart des photographies et des plans illustrant

cette description ont été très obligeamment mis à ma disposition par le constructeur, et c'est grâce à son aide précieuse que j'ai pu donner à mon exposé une forme un peu complète ; je lui exprime ici ma reconnaissance. Je tiens également à rendre hommage à la complaisance avec laquelle la maison Saurer, bien que surchargée de travail, se plia à toutes mes exigences et s'engagea à fond dans cette étude, à un moment où beaucoup de fabriques ne répondent même pas aux demandes.

Le camion est représenté par les fig. 1 et 2. Il peut être adapté à un système quelconque de poubelles, mais il a été étudié pour fonctionner avec le matériel bien connu créé par la maison *J. Ochsner* de Zurich (fig. 3).

Cette dernière a cherché à réaliser l'enlèvement des ordures sans poussière, et il faut reconnaître qu'elle y est parvenue d'une manière très satisfaisante ; de tous les systèmes que j'ai vus fonctionner dans différents pays, c'est celui qui m'a paru le plus simple et le plus près de remplir toutes les conditions du problème.

Le camion comprend :

1. Un châssis spécial de 3 tonnes, long et bas, avec moteur 30 HP. à 4 cylindres et tous ses accessoires ;
2. Une benne de 6 mètres cubes, en tôle galvanisée, avec un toit du système Ochsner, amélioré par Saurer, et une porte à l'arrière pour vider la benne ; le toit peut s'ouvrir par quarts (fig. 4) ou même s'enlever complètement pour permettre le chargement de poubelles de formes variées ou de matériaux quelconques ;
3. La commande du basculement de la benne actionnée par le moteur, par l'intermédiaire d'une presse hydraulique.

Châssis. — Le châssis est d'une construction analogue à celle des types normaux pour camions de 3 tonnes à cardan, mais les conditions imposées pour la benne ont obligé à le faire plus long et plus bas que les châssis ordinaires. Les roues d'arrière sont de 100 mm. plus petites que celles des types normaux.

Le moteur de 30 HP. à 4 cylindres et les organes de transmission du mouvement sont normaux. Aux fortes descentes, on peut faire travailler le moteur comme compresseur à air. Ce dispositif est appelé le frein-moteur ; il donne un freinage sûr et très puissant qui ne fatigue pas la machine et n'est jamais bloqué.

Pendant la levée, la consommation de benzine atteindrait un chiffre élevé, à cause de la marche lente et des arrêts fréquents. Pour éviter cet inconvénient, le moteur

¹ Une partie de cet article est extraite d'une communication faite en 1916, par l'auteur, à l'Association générale des Hygiénistes et Techniciens municipaux et publiée dans la *Technique sanitaire et municipale*.