Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 58 (1932)
Heft: 16

Artikel: La descente du Rhône
Autor: [s.n.]
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-44866

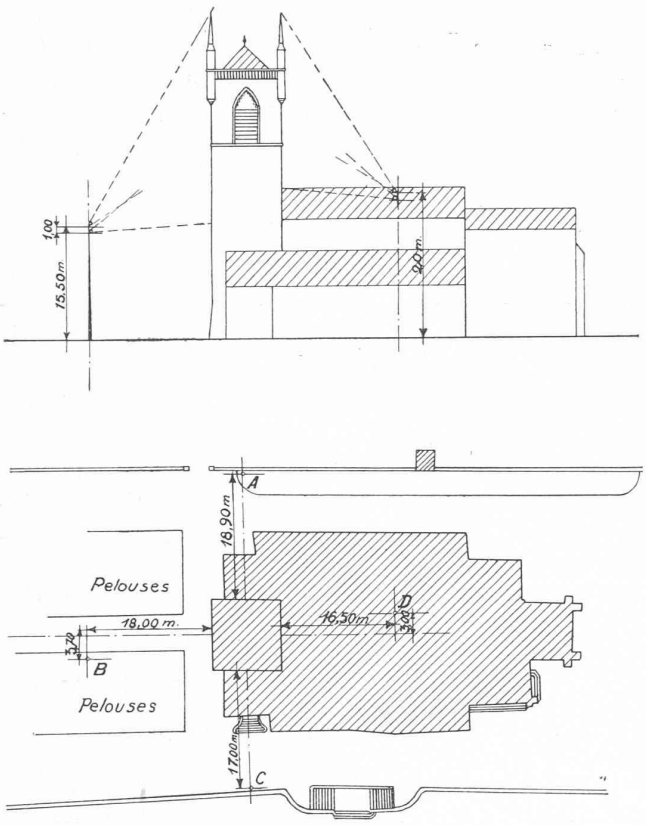
Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. 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: 28.04.2026

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



Temple de St-Martin, à Vevey.
Représentation schématique de l'éclairage de la tour par projecteurs système Jacopozzi. Echelle 1 : 1000.

A, B, C = poteaux en acier Mannesmann, hauts de 17 m.
D = tuyau galvanisé, de 3" fixé dans la poutraison.
Nombre total de projecteurs : 8.
Nombre de projecteurs par face : 2.
Lampes Philips ciné-projection, 130 V, 1000 W.
Consommation, lue au compteur, pour 3 ½ h. d'éclairage : 28,5 kWh.

Toutefois, pour les édifices d'une certaine importance, les clochers d'église, par exemple, l'illumination au moyen de cordons de lampes à incandescence présente de sérieux inconvénients : le montage est souvent très délicat, à cause du grand danger auquel sont exposés les monteurs appelés à s'en occuper ; ces installations ne permettent pas toujours d'obtenir l'effet désiré ; enfin les lampes sont sujettes à détérioration rapide, étant exposées aux intempéries comme ce fut le cas à la Fête des vignerons, où un orage détruisit en peu de temps une centaine de lampes servant à l'illumination de l'église de Saint-Martin.

C'est pour cette dernière qu'en 1930 la Municipalité de Vevey demanda à la Société romande d'électricité d'étudier une installation permanente d'illumination de la tour de cet édifice. Ensuite des expériences précédentes, le cordon souple avec lampes à incandescence fut abandonné d'emblée, comme trop coûteux, visible le jour, dangereux à établir, facilement détérioré, malgré toutes les précautions qu'on aurait pu prendre ; il aurait été également difficile, avec ce système, de faire ressortir nettement certaines parties intéressantes de la tour, comme les fenêtres ogivales, les clochetons avec la balustrade qui les relie. Après plusieurs essais faits au moyen de projecteurs, il fut décidé d'exécuter une installation fixe, dissimulée dans les arbres qui entourent l'édifice et dont le détail est représenté sur le plan ci-contre. La photographie montre le résultat obtenu avec huit projecteurs d'un kilowatt, soit 2 par façade montés à 1 m de distance sur poteau Mannesmann. Cet éclairage fit valoir dans ses détails toute la beauté architecturale de la tour de cet édifice.

Cette installation a coûté près de 7000 fr., prix élevé, mais qui s'explique par le fait que toutes lignes aériennes devant être supprimées aux abords de l'église, l'alimentation des projecteurs a nécessité la pose de 150 m de câble souterrain armé. — Une installation avec lampes à incandescence aurait coûté, d'après le premier devis établi, au minimum 11 000 fr.

L. Dénéréaz, ing. E. P. Z.

Concours d'architecture ouvert par la Banque Cantonale Vaudoise, à Lausanne.

(Suite) [1]

N° 15. *Modèle 32.* — Implantation générale satisfaisante. Plan bien étudié pour les Services de l'annexe. Le défaut d'éclairage des locaux du centre, au rez-de-chaussée de l'immeuble actuel est regrettable. Le Service des titres est bien disposé, à l'exception de deux bureaux de réception mal éclairés. Le peu de modifications à apporter dans la partie centrale du rez-de-chaussée actuel présente un avantage. Au premier sous-sol, les locaux pour classements et encaissements ont une lumière insuffisante. Au premier étage, la distribution des locaux de la direction et du Conseil de banque est mal comprise. L'architecture des façades est bien étudiée.

(A suivre.)

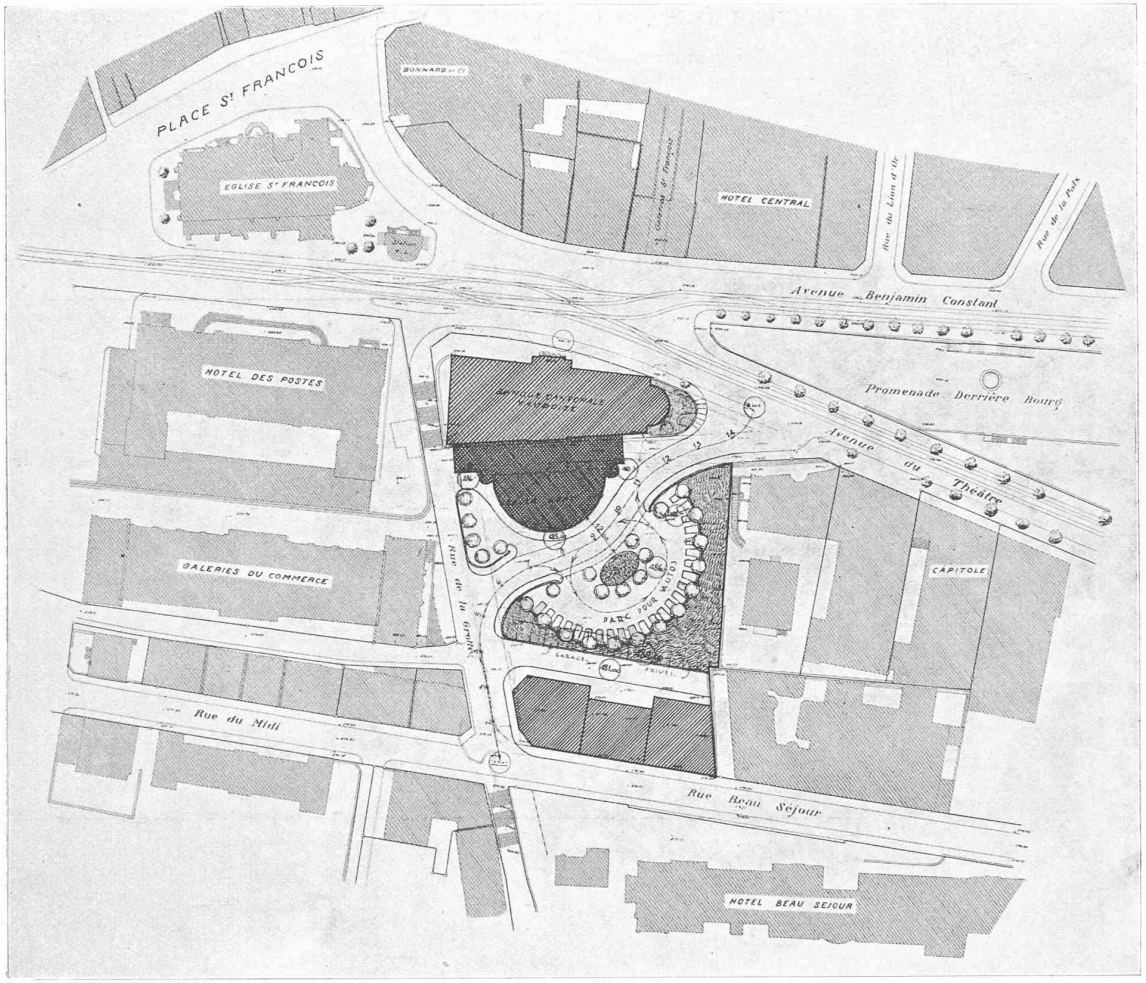
La descente du Rhône.

On nous écrit :

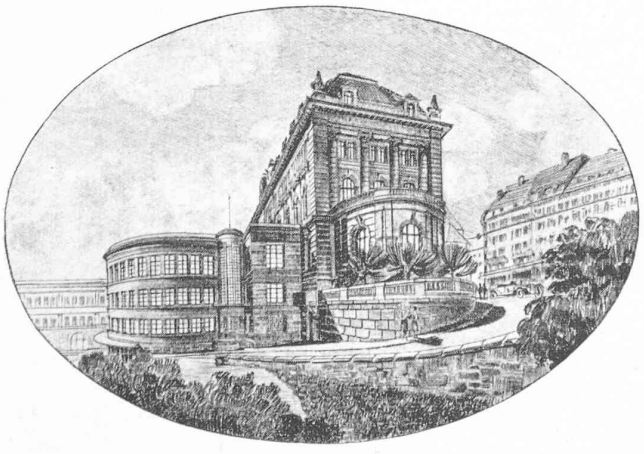
Le 31 juillet, la Société des pontonniers de Berne et de la région environnante, au nombre d'environ cinquante hommes, invités compris, s'embarquera à Genève sur des bateaux à rames pour descendre le Rhône jusqu'à la mer.

L'expédition en vue sera au plus haut degré instructive et intéressante, mais elle exigera des bateliers une habileté consommée et une vigilance soutenue. On sait que la navigation sur les rivières présente des dangereuses surprises et des passes difficiles à franchir. C'est la partie supérieure du cours d'eau qui, bien que peu large, présente le plus de risques par son courant impétueux, ses changements brusques de direction, ses tourbillons, ses rapides, ses berges mouvementées, déchirées, les ponts fréquents, les barrages d'usines. La partie médiane et inférieure du fleuve dont le courant s'est assagi et qui coule plus doucement et régulièrement entre des rives devenues plus uniformes, n'excite pas au même degré la tension des nerfs. Cependant, le fleuve reprend parfois momentanément le caractère emporté du torrent mettant le batelier durement à l'épreuve. Les ponts que l'on rencontre sont souvent à arches étroites ou franchissent de biais l'obstacle ; les piles obliques par rapport au courant sont autant d'écueils au travers du passage. Ailleurs, le lit se divise en plusieurs bras séparés par des îles ou des bancs de gravier, ce qui ne facilite pas non plus la tâche du pilote. Sur le Rhône, après

[1] Voir *Bulletin technique* du 23 juillet 1932, page 180.



Plan de situation. — 1 : 2000.



CONCOURS

BANQUE CANTONALE VAUDOISE

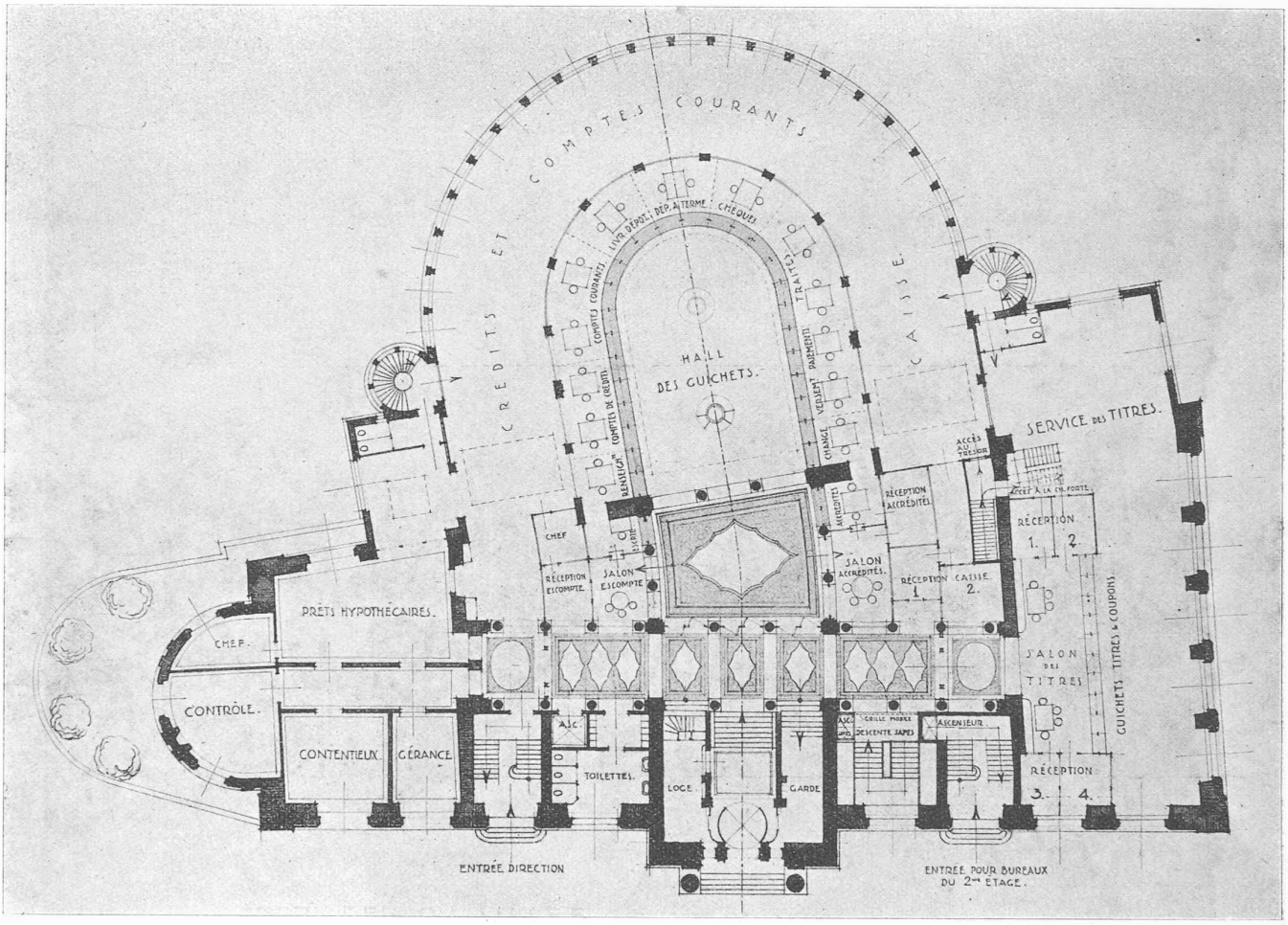
IIme prix : « Modèle 32 »,
de M. *L. Buche*,
architecte, à Yverdon.

avoir atteint Lyon, il ne s'agit pas de se relâcher ni dans la vigilance, ni dans la promptitude de la manœuvre.

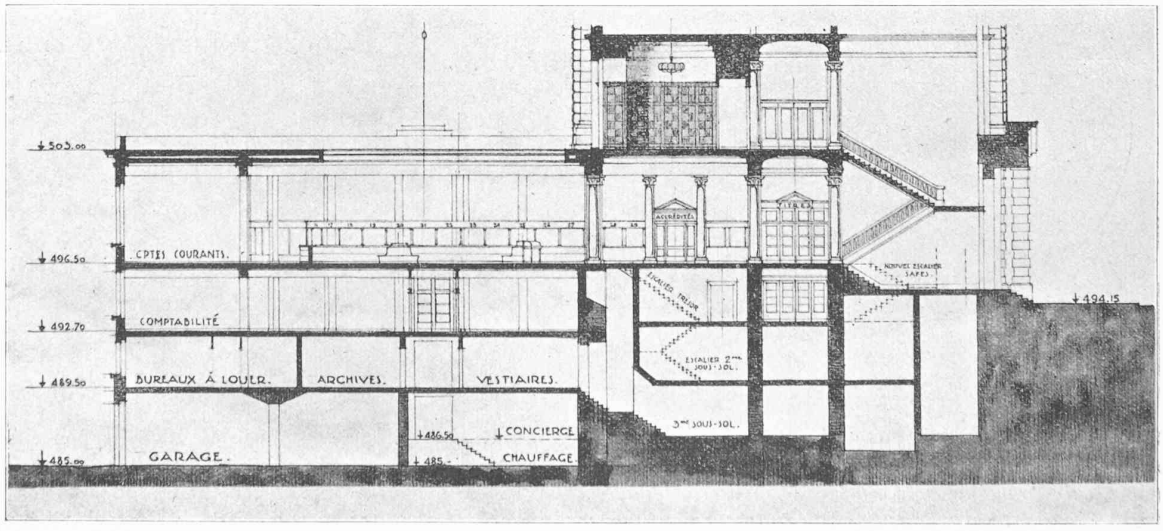
Nous sommes heureux de voir renaître le vieil esprit d'entreprise chez nos pontonniers. Après différentes expéditions, telles que la descente du Rhin jusqu'à Strasbourg, une autre fois jusqu'à Cologne, la descente du haut Danube jusqu'à Vienne, nos camarades de Berne vont exécuter celle du Rhône comme l'ont faite en 1908 les pontonniers et les sapeurs de la Société vaudoise du Génie.

Cette dernière expédition pour laquelle les formalités auprès des autorités françaises avaient été remplies par le colonel Etier, a été dirigée par le major du génie *C. Butticaz*, l'éminent ingénieur connu au loin par ses nombreux et hardis travaux dont bon nombre sur le Rhône. Cet officier avait

CONCOURS BANQUE CANTONALE VAUDOISE



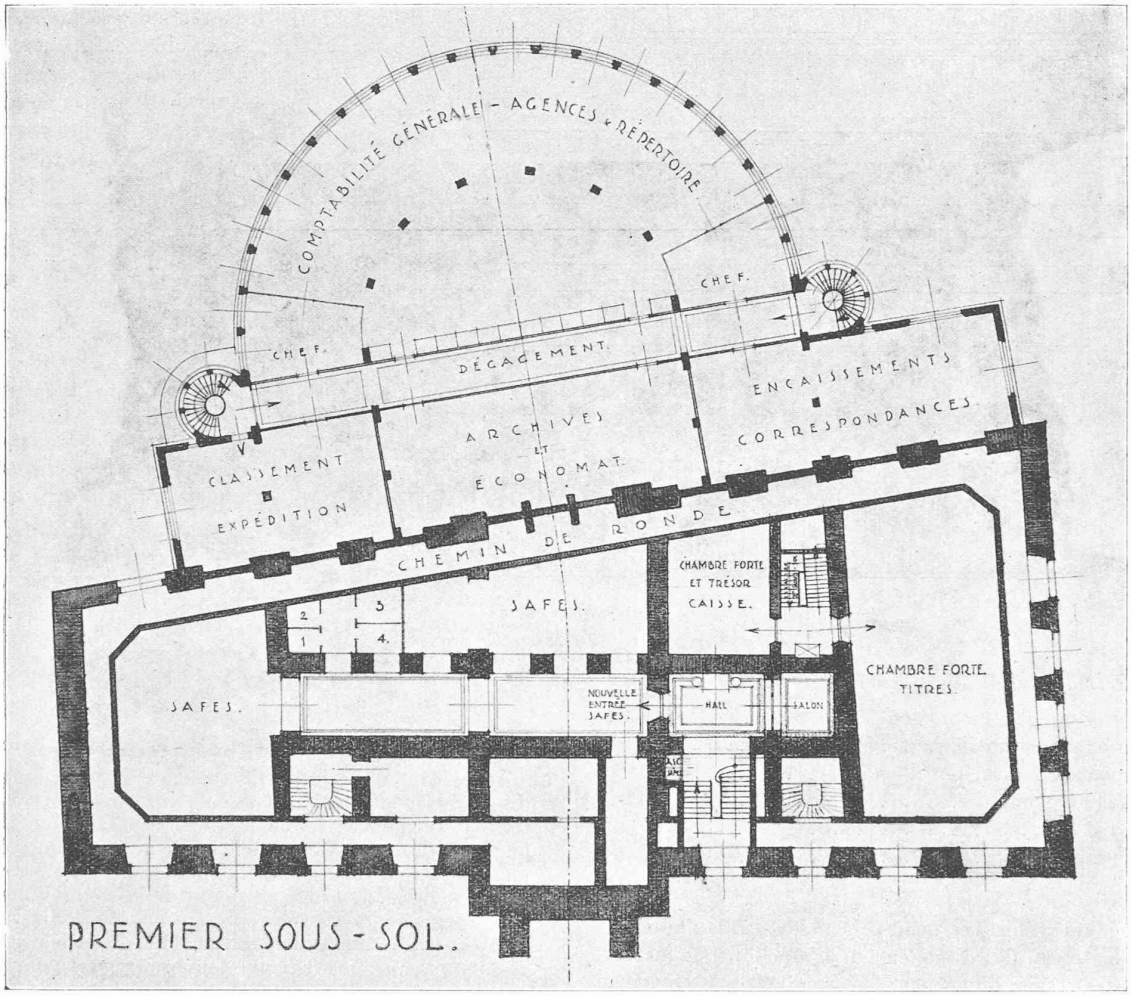
Plan du rez-de-chaussée. — 1 : 400.



Coupe par l'axe. — 1 : 400.

IIme prix : M. *L. Buche*, architecte.

CONCOURS BANQUE CANTONALE VAUDOISE



Plan du 1er sous-sol. — 1 : 400.
IIme prix : M. *L. Buche*, architecte.

toutes les qualités requises pour inspirer confiance et assumer la responsabilité de l'audacieuse entreprise ; il la mena à bonne fin.

Sur le désir de la Direction de la nouvelle descente, le commandant de la flottille de 1908, à l'aide des notes relevées par quelques participants, fit un rapport [1] succinct, qui a été remis aux camarades de Berne en vue de leur prochain voyage.

Nous leur souhaitons pleine réussite.

Lausanne, juillet 1932. Colonel PFUND.

Les automotrices légères « Renault ».

Le Réseau de l'Etat français a confié aux *Usines Renault* la fourniture de 10 automotrices légères, à combustion interne, type autocar, décrites dans le numéro de juillet 1932 de la *Revue générale des chemins de fer*, dont les caractéristiques constructives sont représentées par le croquis ci-contre.

Le moteur est un Diesel, à 4 temps, à injection mécanique par pompe et injecteur du système Bosch, qui a donné les résultats suivants, aux essais au banc :

[1] Ce rapport (une brochure 14×21 cm. de 31 pages), est un document du plus vif intérêt. *(Réd.)*.

1. *Essais à charge variable et vitesse constante.*

	Consommation d'huile combustible par cheval-heure
à pleine charge	0,208 kg
trois quarts de charge	0,211
demi-charge	0,260

2. *Essais de vitesse variable et couple constant.*

Nombre de tours/min	Puissance correspondante en chevaux	Consommation d'huile combustible par cheval-heure
1200	72	0,201 kg
1000	60	0,196
830	49,8	0,187
620	37,2	0,207
500	36	0,200
Surcharge et pointe	89,7ch à 1300 tours/min.	

3. *Essai de marche pendant 50 heures consécutives.*

Puissance moyenne	72,6 ch
Consommation par cheval-heure :	
huile combustible	0,207 kg
huile de graissage	1,36 g