

Objekttyp: **TableOfContent**

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

Band (Jahr): **32 (1906)**

Heft 12

PDF erstellt am: **17.04.2024**

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.

Bulletin technique de la Suisse romande

ORGANE EN LANGUE FRANÇAISE DE LA SOCIÉTÉ SUISSE DES INGÉNIEURS ET DES ARCHITECTES. — Paraissant deux fois par mois.

Rédacteur en chef: M. P. HOFFET, professeur à l'Ecole d'Ingénieurs de l'Université de Lausanne.

Secrétaire de la Rédaction: M. F. GILLIARD, ingénieur.

SOMMAIRE: *Le moteur Diesel et son application à la navigation sur le lac Léman*, par M. P. Hoffet, professeur à l'Université de Lausanne (Planches 4 et 5). — **Divers**: Concours pour un hôtel de la Caisse d'Epargne de Neuchâtel, à la Chaux-de-Fonds. Rapport du jury. — Fêtes d'inauguration du tunnel du Simplon.

Le moteur Diesel et son application à la navigation sur le lac Léman.

Par M. P. HOFFET, professeur à l'Université de Lausanne.

L'emploi de moteurs à pétrole ou à benzine pour la propulsion de bateaux s'est généralisé depuis quelques années sur les lacs suisses. La petite navigation de plaisance emploie maintenant presque exclusivement ces moteurs, et la navigation marchande en fait usage sur une grande échelle, notamment sur les lacs de Zurich et des Quatre-Cantons.

Les bateaux du lac Léman n'ont pas suivi le même progrès en ce qui concerne leur propulsion, probablement parce qu'ici les barques à voiles sont très supérieures à celles qui sont en usage sur les autres lacs suisses et peut-

être aussi parce que la navigation y est plus difficile, vu l'absence de ports sûrs pouvant offrir un abri en cas de panne d'un moteur. C'est pour ce dernier motif, entre autres, que la *Compagnie générale de Navigation sur le lac Léman* a préféré en rester au remorquage de ses chalands, malgré les inconvénients de ce système, plutôt que de les munir de moteurs à benzine.

Cependant, lorsque le moteur *Diesel* eut fait son apparition sur le marché et que ses avantages incontestables furent démontrés, elle n'hésita pas à commander, en août 1904, un chaland avec moteur Diesel à MM. Sulzer frères, à Winterthour, pour en étudier l'emploi.

Parmi tous les moteurs thermiques qui ont été exécutés jusqu'à ce jour, le moteur Diesel tient de beaucoup le record en fait de rendement économique. On sait que le rendement économique d'un moteur thermique est le rapport de la chaleur transformée en travail mécanique à la chaleur

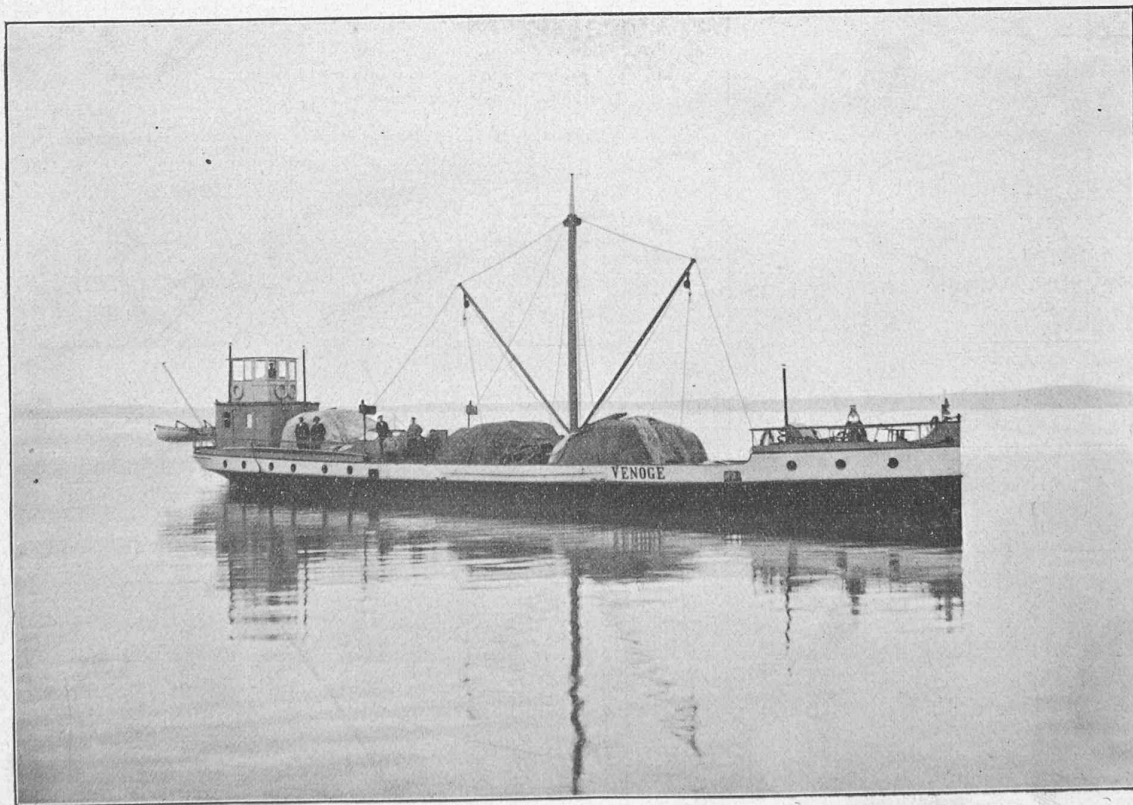


Fig. 1. — La « Venoge », chaland de la Compagnie générale de Navigation sur le lac Léman.