Zeitschrift: Ingénieurs et architectes suisses

Band: 105 (1979)

Heft: 22

Sonstiges

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: 21.11.2025

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

- étudier le problème de la participation de collaborateurs (la participation n'étant pas simplement une participation aux bénéfices ou la remise de primes, mais un changement de statut);
- étudier le problème de remise d'un bureau, de succession, de liquidation.

Esprit du séminaire

Ce séminaire ne se veut pas un cours de droit théorique, mais fera, au contraire, ressortir la relation entre problèmes juridiques et situations réelles se présentant dans les bureaux d'études.

La matière étudiée le sera sous trois aspects:

Juridique

- formes d'entreprises et divers éléments de choix :

 participation, nouveaux associés, sortie, décès.
Direction: M. Tercier, professeur à l'Université de Fribourg. Economique

éléments économique, financier et commercial.

Direction: M. Perrudet, ingénieur SIA.

Décision

processus de décision. Direction: MM. Bader, ingénieur SIA, et Décoppet, architecte SIA, professeur EPFL.

Cas pratiques

Cas 1: Deux jeunes architectes, ne possédant pas de bureau, gagnent un concours d'architecture. Ils mettent en place une structure de travail pour l'exécution de ce mandat :

- association pour cet objet, suite de leur collaboration,
- etc.

Cas 2: Un ingénieur âgé de 60 ans veut intégrer un jeune ingénieur à son affaire et l'y faire participer:

- participation,
- évolution,
- reprise à moyen terme,

Cas 3: Deux architectes ou ingénieurs, âgés de 45-50 ans, veulent intégrer un collaborateur âgé de 35 ans. Ils veulent profiter de régler leurs rapport internes :

- mutation,
- participation,
- suite, succession à long terme,
- autres associés ultérieurs.

Chaque cas est étudié, sous l'aspect juridique, économique et décisionnel, par plusieurs groupes de travail. L'examen de conclusions divergentes pourrait se révéler très intéressant.

Déroulement du séminaire Soir 1, de 19 h. 45 à 22 h. 15, 6 novembre 1979. Introduction au séminaire.

Thème juridique:

- formes d'entreprises et divers éléments de choix;
- participation, nouveaux associés, sortie, décès.

Exposé de M. Tercier, professeur à l'Université de Fribourg. Thème économique:

éléments économique, financier et commercial.

Exposé de M. Perrudet, ingénieur SIA, OFISA Omnium Fiduciaire SA, Lausanne. Pause, rafraîchissements.

Thème décision:

processus de décision. Exposé de M. Bader, ingénieur SIA, Bureau Réalini et Bader, ingénieurs SIA, Epalinges, et Décoppet, architecte SIA, professeur EPFL, Lausanne. Discussion, questions, réponses

par les trois conférenciers. Formation des groupes.

Soir 2, de 19 h. 45 à 22 h. 15, 13 novembre 1979

Travail de groupes sur les cas pratiques.

Pause.

Bref rapport des groupes, choix et arguments.

Discussion globale. Synthèse.

Animation par le professeur Tercier.

Lieu: Salle 500 du bâtiment principal de l'Ecole polytechnique fédérale de Lausanne (EPFL), av. de Cour 33.

Prix: Fr. 100.— (membres SIA-GSG-Liste SIA des bureaux d'études : Fr. 80.—, étudiants : Fr. 20.—).

Délai d'inscription : 2 novembre 1979.

Secrétariat : Société vaudoise des ingénieurs et des architectes, av. Jomini 8, case postale 944, 1004 Lausanne (tél. (021) 36 34 21).

Coordination: M. Paul Vallotton, architecte SIA, Bureau Musy et Vallotton, architectes, Lausanne.

Communications SVIA

Candidatures

M. Jacques Bonjour, ingénieur mécanicien diplômé EPUL en 1966. (Parrains: MM. Pierre Krafft et Alfred Heller.)

M. Jean-Luc Thibaud, architecte diplômé EPFL en 1977. (Parrains: MM. Danilo Mondada et Mario Bevilacqua.)

Nous rappelons à nos membres que, conformément à l'art. 10 des statuts de la SVIA, ils ont la possibilité de faire une opposition motivée par avis écrit au comité de la SVIA dans un délai de 15 jours. Passé ce délai, les candidatures ci-dessus seront transmises au Comité central de la SIA.

Actualité

Une voiture électrique rapide et avantageuse

Voici désormais le premier « pursang » des voitures électriques. Le véhicule ETV-1 (Electric Test Vehicle-One), moderne, sûr et rapide, mis au point par la General Electric avec la collaboration de Chrysler Corporation et de plusieurs autres maisons, a été récemment présenté au public par le Ministère de l'énergie des Etats-Unis.

Contrairement à une voiture électrique mise au point l'année dernière déjà et construite à partir de pièces disponibles sur le marché, l'ETV-1 repose sur une conception entièrement nouvelle, comportant — un peu comme les véhicules lunaires — des composants ultramodernes, spécialement réalisés à cet effet. Il correspond de ce fait à des exigences élevées de confort, de sécurité et d'esthétique.

Rayon d'action et vitesse élevés Le rayon d'action est supérieur d'environ une fois et demie à celui des autres voitures électriques. Avec quatre passagers, l'ETV-1 peut parcourir de 110 à 180 km selon la façon de conduire, avant qu'il soit nécessaire de recharger ou de changer ses accumulateurs. Conçu surtout pour le trafic urbain, le véhicule peut néanmoins atteindre une vitesse d'environ 100 km/h, tout en restant silencieux et exempt de vibrations. Le freinage engendre un courant électrique utilisé pour charger l'accumulateur. Un essai concluant a démontré que la sécurité des passagers était assurée même en cas d'impact contre une paroi de béton à 50 km/h.

Pas de frais supplémentaires

Dès 1985, on pourrait produire en série la voiture électrique la plus moderne, sur la base d'un prix de 6400 dollars actuels l'unité. Répartis sur une durée de vie prévue pour dix ans, les frais d'utilisation seraient du

même ordre de grandeur que ceux d'une voiture équipée d'un moteur à explosion.

La prochaine génération de voitures avancées se trouve encore au stade de projets. A la demande aussi du Ministère de l'énergie des Etats-Unis, la Ge-

40 à 88 km/h

Vitesse de pointe

Pente franchissable

Vitesse de déplacement

neral Electric et plusieurs autres entreprises sont actuellement en train de concevoir une voiture « hybride » qui soit à même de fonctionner tant avec un moteur électrique qu'avec un moteur à explosion.

(Photo General Electric)

17,6 secondes

17% maximum

88 km/h

96 km/h

Caractéristiques techniques de l'ETV-1

| Caracteristiques techniques de l'ETV-1 | | |
|----------------------------------------------------|------|--------------|
| Nombre de places | 4 | |
| Poids total | 1778 | kp |
| dont charge utile | 272 | kp |
| Longueur | 430 | cm |
| Largeur | 167 | cm |
| Hauteur | 131 | cm |
| Moteur à courant continu | | |
| (à excitation séparée) | | |
| Puissance maximale | 31 | kW (42 ch) |
| Puissance continue | 15 | kW (20 ch) |
| Régime | 0 | à 5000 tr/mn |
| Poids | 97 | kp |
| Accumulateurs principaux (plomb-acide) | | |
| Nombre | 18 | |
| Tension totale | 108 | V |
| Capacité de charge | 174 | Ah |
| Energie accumulée | 1036 | Wh |
| Poids par accumulateur | 27 | kp |
| Rayon d'action (avec quatre passagers) | | |
| A vitesse constante de 56 km/h | 187 | km |
| A vitesse constante de 72 km/h | 155 | km |
| En trafic urbain | 110 | km |
| Accélération | | |
| (avec accus chargés à bloc et pleine charge utile) | | |
| O à 48 km/h | 8,9 | secondes |

