Objekttyp: **AssociationNews**

Zeitschrift: **Bulletin de la Société vaudoise des ingénieurs et des architectes**

Band (Jahr): **3 (1877)**

Heft 4

PDF erstellt am: **22.05.2024**

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>

A cette grande vitesse, la machine s'est admirablement comportée et, grâce à sa légèreté et à son mode de fixation, ses vibrations étaient presque insensibles. Le bateau s'inclinait et l'eau se creusait sur ses flancs, de telle sorte qu'il paraissait porté sur ses extrémités. L'hélice, émergée au repos, était recouverte en marche par une nappe d'eau retombant sur une autre en plan incliné uni.

En somme, le yacht *la Gitana* est un succès incontestable pour ses constructeurs et, croyons-nous, leur chef-d'œuvre jusqu'à ce jour, mais il serait fort intéressant de déterminer, par des essais suffisamment prolongés, l'excédant de consommation de combustible qui correspond à chaque accroissement de la vitesse.

Voici, pour terminer, quelques données sur l'embarcation fournie par MM. Thornycroft et C^e au gouvernement français et dont nous avons parlé au commencement de cette note, données extraites du rapport de M. de Fréminville à la Société d'encouragement :

Longueur 19^m,70; largeur 2^m,60; tirant d'eau moyen 0^m,635.

Poids de la coque 4500 kilog.; poids de la machine y compris l'eau des chaudières 7300 kilog.; poids total y compris chargement 15 000 kilog.

Puissance développée à la vitesse de 34 kilomètres : 220 chevaux, correspondant à 196 chevaux par mètre carré de mâtrasse section immergée.

Vitesse de la machine 430 révolutions par minute.

Le poids de la machine ressort, d'après ce qui précède, seulement à 33 kilog. par cheval, tandis que ce poids s'élève sur les grands navires, malgré les perfectionnements les plus récents, à 200 kilog. Par contre, la consommation, par cheval et par heure, qui n'est que de 0,9 kilog. dans les machines de

ces navires, atteint 1,6 kilog. dans celle du bateau rapide Thornycroft.

SOCIÉTÉ VAUDOISE

DES INGÉNIEURS ET DES ARCHITECTES

La Société s'est réunie à Lausanne le 10 novembre dernier et a entendu diverses communications, entre autres un rapport intéressant de M. de Molin sur le projet de tunnel sous-marin de la Manche, et une notice de M. W. Fraisse sur le port de Trieste et les affaissements de terrain qui se sont produits dans cette construction.

Nous espérons pouvoir insérer dans un des prochains numéros du *Bulletin* le rapport présenté par M. Fraisse.

La Société a procédé au renouvellement du Comité de rédaction du *Bulletin*. Elle a maintenu les membres actuels, en leur adjoignant de nouveaux collègues. Ce comité sera composé comme suit : MM. Louis Gonin, ingénieur cantonal, président; Fr. Sudheimer, architecte, inspecteur des bâtiments de l'état; W. Fraisse, ingénieur; Gateuil, architecte; J. Gaudard, professeur; J. Meyer, ingénieur; Ed. van Muyden, architecte; Ed. Pellis, ingénieur, et J. Verrey, architecte.

Le *Bulletin* paraîtra en 1878 aux mêmes conditions que précédemment.

La Société a reçu les livraisons N^{os} 6 à 12 de l'ouvrage de MM. R. Brommy et von Littrow, intitulé *Die Marine*, ouvrage déjà mentionné et qui nous est adressé par M. l'éditeur Hartleben de Vienne. Ce livre, écrit en allemand, offrira une lecture intéressante à ceux de nos membres qui en prendront connaissance.