

Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 45 (1919)
Heft: 10

Wettbewerbe

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 14.03.2025

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

Le dynamomètre est accompagné de cadrans 11 gradués d'une manière *ad hoc* pour chaque sensibilité.

Un clapet de retenue 18 est monté dans le raccord 38, afin d'empêcher que le pendule ne retombe brusquement lors d'une rupture d'éprouvette.

Le piston mesureur 5 reçoit un mouvement de rotation par l'intermédiaire de la poulie 35, en vue de supprimer pour ainsi dire complètement le frottement qui pourrait exister entre ce piston et sa fourrure. La commande de la rotation du piston 5 est telle que ce piston ne subisse de ce fait aucune force latérale ou axiale, si petite soit-elle : il est sollicité uniquement par un couple. La poulie 35 reçoit son mouvement par l'axe de la pompe à huile.

L'huile sous pression arrive de la pompe ou de l'accumulateur par le tuyau 31 dans le corps de robinet 32 : de là, elle passe dans le cylindre de la machine d'essais par le tuyau 33. Le robinet 30 établit et intercepte la communication entre les tuyaux 31 et 33. Ce robinet 30 est muni d'un pointeau au moyen duquel on règle avec une grande exactitude la vitesse de l'arrivée de l'huile dans la machine d'essais. Enfin, un régulateur de pression est logé dans le corps de robinet 32 et maintient la vitesse d'arrivée de l'huile dans la machine d'essais rigoureusement constante et indépendante de la force exercée par la machine. La vitesse d'arrivée de l'huile ne dépend que du degré d'ouverture du robinet 30.

Le robinet 29 pourvoit à la décharge de la machine. En l'ouvrant, l'huile revient de la machine par le tuyau 1 et retourne dans le réservoir de la pompe par le tuyau 34. (A suivre).

Concours pour l'élaboration d'un plan d'extension pour la Commune du Châtelard-Montreux.

Extrait du rapport du Jury.

(Suite)¹

Planche n° 2.

2^e prix. Projet « Chamby », de M. G. Epitoux, architecte, à Lausanne :

¹ Voir Bulletin technique 1919, p. 81.

Projet soigneusement étudié. Largeur des chemins proportionnée à leur importance et à leur destination.

Le groupement des zones rurales, semi-rurales et urbaines est bien compris et clairement indiqué, cependant l'ordre contigu sur les quais de Vernex est contraire à la destination des quais.

Le passage sous voie de Vernex, avec de hauts murs de soutènement, est coûteux ; par contre la solution proposée pour le passage supérieur de Crin est intéressante. A relever

le raccordement du port marchand du Basset avec la gare de Clarens, la création d'un jardin anglais et d'un jardin botanique.

Le développement du cimetière paraît exagéré.

La nouvelle position du débarcadère de Clarens est d'un accostage difficile et trop rapprochée de celui de Montreux. (A suivre.)

Electrification des lignes Erstfeld-Lucerne, Arth-Goldau-Zurich, Zoug-Lucerne des C. F. F

La Direction générale a présenté, le 3 avril dernier, au Conseil d'administration des C. F. F. un rapport, d'où nous extrayons ce qui suit :

Dans le projet concernant l'électrification du tronçon Erstfeld-Bellinzone, approuvé le 25 novembre 1913, nous avons exposé que l'électrification des lignes Bellinzone-Chiasso et Erstfeld-Lucerne suivrait. Une nouvelle usine électrique ne sera pas nécessaire à ce développement ; les usines en construction de Ritom et Amsteg devant, après leur achèvement complet, suffire à l'alimentation de tout l'ancien réseau du Saint-Gothard, même si le trafic dépasse de 70 % celui de 1911.

Le 30 août 1918 vous avez approuvé un programme d'électrification de tout le réseau des chemins de fer fédéraux. Le groupe dont les lignes devront être électrifiées dans un délai d'environ 10 ans comprend 1128 km., soit,

déduction faite des tronçons déjà exploités électriquement depuis fin 1918, 1105 km., ce qui correspond à une moyenne de 110 km. par an. Si le délai part du 1^{er} janvier 1919, que 84 km. soient électrifiés d'urgence en 1919 et que 109 km. de la ligne du Gothard se terminent en 1920, il faudra pour rester dans la moyenne de 110 km. par an installer 250 km. environ pendant les années 1921 et 1922. Ces opérations devront s'effectuer dans le rayon des usines de Ritom et Amsteg qui seules, probablement, seront achevées en 1922 et capables de satisfaire alors au trafic prévu des 364 km. du III^e et du V^e arrondissement. Les travaux d'électrification qui s'exécuteront en

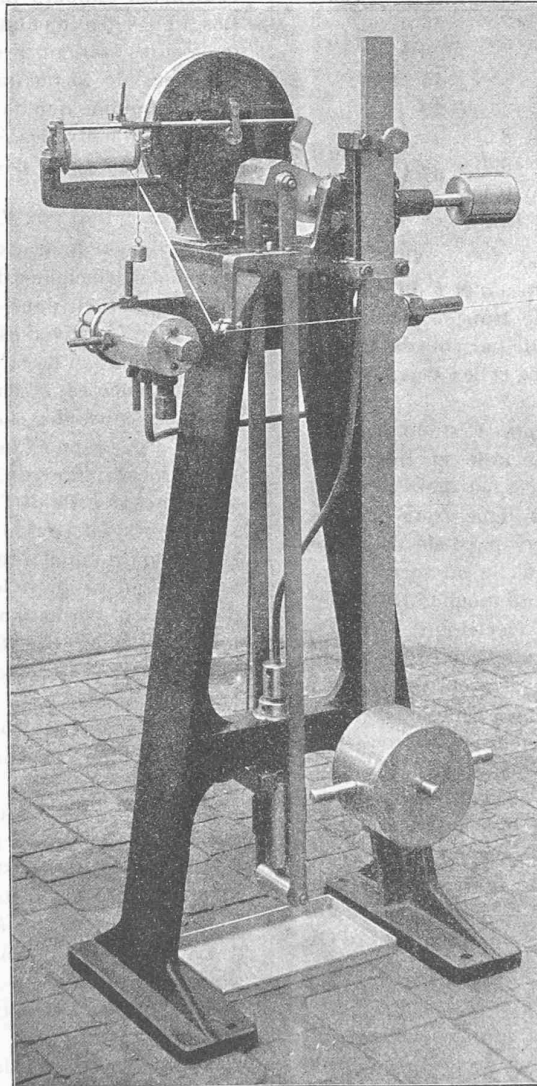


Fig. 15. — Dynamomètre à pendule avec robinets distributeurs. (Vue de derrière).