Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande

Band: 54 (1928)

Heft: 10

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: 12.07.2025

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

risques de grippement en cas de baisse du niveau d'huile ou d'obstruction de la circulation d'eau. Ce n'est donc pas l'organe de tout repos dont parlent les constructeurs. Il est indispensable, étant donnée la gravité d'un accident de pivoterie, d'avoir des pivots de rechange, ce qui est très coûteux et, malgré cette précaution, il n'en demeure pas moins que la réparation sera beaucoup plus longue que dans le cas du grippement d'un simple palier horizontal.

c) Dans les groupes verticaux, on a souvent des ennuis au sujet de la circulation d'huile entre les paliers-guides supérieur et inférieur par suite d'obstructions, ou de fuites ou d'avaries à la pompe.

d) Le porte à faux important de l'excitatrice en bout d'arbre peut créer des vibrations.

e) En cas d'éclatement de l'alternateur à la suite d'un emballement, les conséquences de cet accident seront toujours beaucoup plus graves qu'avec l'axe horizontal.

3. *Au point de vue génie civil.* — L'axe vertical présentant son maximum d'encombrement dans le sens de la hauteur, on est conduit à des aménagements d'usines à plusieurs étages, comportant des planchers intermédiaires ayant à supporter de lourdes charges et soumis aux vibrations provoquées par les variations de la poussée de l'eau. De telles installations sont beaucoup plus compliquées et coûteuses que celles d'un simple plancher de machines à axe horizontal.

4. *Au point de vue exploitation.* — *a*) La surveillance et l'entretien des groupes à axe horizontal sont bien plus faciles à exercer que dans le cas de l'axe vertical. Les risques d'accidents sont ainsi réduits et, en tout cas, leur gravité peut être considérablement limitée.

b) Les visites et les réparations sont beaucoup plus simples et plus rapides, surtout en ce qui concerne l'alternateur qui est accessible des deux côtés. Ainsi, le simple démontage d'un coussinet exige au moins dix jours de travail dans un groupe à axe vertical, tandis qu'il peut s'exécuter en deux ou trois jours dans un groupe à axe horizontal ; le changement d'une section d'induit dans un alternateur à axe vertical exige quinze ou vingt fois plus de temps que dans un alternateur à axe horizontal.

Il résulte de ces quelques considérations que l'exploitation des groupes à axe horizontal est plus régulière, plus facile et beaucoup moins coûteuse que celle des groupes à axe vertical.

Conclusion.

On voit que si les constructeurs donnent des arguments intéressants en faveur de l'axe vertical, les exploitants peuvent formuler par contre des critiques sérieuses et fondées au sujet de cette disposition. Ils estiment en particulier que l'amélioration de rendement que les constructeurs font valoir n'est pas susceptible de compenser les nombreux désavantages signalés ci-dessus.

Il faut également remarquer que la solidarité étroite qui existe, dans un groupe à axe vertical, entre la turbine et l'alternateur, est une source de difficultés et de discussions entre l'exploitant et les deux constructeurs, avant le montage, au moment des essais en atelier et pendant le montage. Les responsabilités sont difficiles à départager même en cours d'exploitation. Il faut donc, de toute nécessité, pour éviter ces difficultés, n'avoir en face de soi qu'un seul responsable.

Il serait à souhaiter qu'une discussion approfondie de tous ces arguments puisse avoir lieu entre les intéressés, en vue d'aboutir à des conclusions d'une portée véritablement pratique.

E. Dusaugey.

Pont roulant de la Fabrique de Cellulose, à Attisholz (Soleure).

Le pont roulant représenté par les croquis ci-joints et construit par les *Ateliers de Constructions Mécaniques de Vevey*, en collaboration avec la maison *Demag*, de Duisbourg, comporte une charpente métallique longue de 164 m, reposant à une hauteur de 14 m, sur deux pieds, dont l'un est articulé, distants l'un de l'autre de 95 m. Le poids total de la charpente est d'environ 350 tonnes.

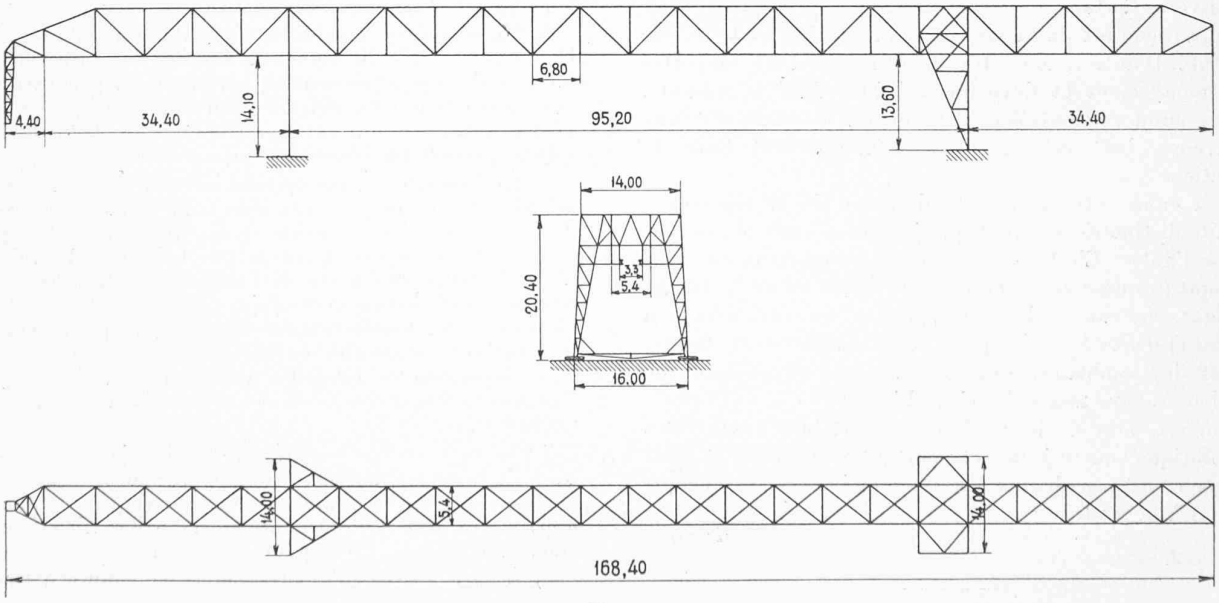
Sur cette charpente circulera, à une vitesse de 4 m par seconde, une grue pivotante d'une force utile de 5000 kg et pesant 28 tonnes.

Toute la construction roulera, à une vitesse de 20 m par minute, sur une voie de 350 m de long et de 95 m d'écartement.

En vue d'économiser des échafaudages coûteux, la charpente métallique a été montée à peu près au niveau du sol et, au moment où la présente livraison paraîtra, elle aura été probablement mise en place, à 14 m de hauteur, au moyen de quatre vérins hydrauliques, d'une force de 200 t, se hissant progressivement dans des tours métalliques.

Nous reviendrons sur cet important ouvrage, le plus grand de son espèce, en Suisse, destiné au déchargement rapide des bois importés de Styrie.

Elévation.



Plan.

Pont roulant de la Fabrique de cellulose, à Attisholz. — Echelle 1 : 1000.

2me Congrès de la Tourbe.

(1er Congrès International)

Ce Congrès, qui se tiendra à Laon, du 8 au 12 juillet prochain, comportera la lecture et la discussion de communications, une exposition de matériel d'extraction, de traitement et d'utilisation de la tourbe, des expériences contrôlées et un concours de tireurs de tourbe. L'Automobile Club de France a bien voulu prévoir le passage du Rallye des Carburants Nationaux par Laon le 10 juillet.

On est prié de s'inscrire le plus tôt possible au *Secrétariat du Congrès International de la Tourbe, Office National des Combustibles Liquides, 85, Boulevard Montparnasse, Paris (6e).*

NÉCROLOGIE

Henri Verrey.

Henri Verrey, décédé le 26 avril dernier, était né le 27 avril 1852, à Melun, où son père, Jules-Louis Verrey, était établi comme architecte. Dix ans plus tard, J.-L. Verrey rentrait au pays et se fixait à Lausanne, où il fondait le bureau d'architecte qu'Henri Verrey devait reprendre à la mort de son père et que M. J.-H. Verrey-de Sinner, fils aîné d'Henri Verrey, dirige, avec son père, depuis plusieurs années. Henri Verrey fit ses premières études à Lausanne, au Collège Gaillard puis à l'Ecole spéciale, ancêtre de l'Ecole d'ingénieurs. Il y conquiert en 1872 son diplôme d'ingénieur, l'année même où son père achevait la construction du Théâtre municipal de Lausanne. Henri Verrey fait un stage à Dresde, où il est l'élève de Semper, poursuit ses études d'architecte à Stuttgart et à Paris et en 1876, devient l'associé de son père.

Henri Verrey.

En 1896, à la mort de J.-L. Verrey, Henri Verrey reprend en association la direction des bureaux de son père, installés dans l'immeuble par lui construit à l'avenue Agassiz.

Dès 1890, Henri Verrey travaille à faire du hameau montagnard de Leysin, auquel des liens de famille le rattachaient l'une des plus célèbres stations climatiques du monde. Ce fut la grande œuvre de sa vie. Il construit successivement le Sanatorium Grand Hôtel (1890) ; celui du Mont-Blanc (1894) ; du Chamossaire (1900) ; le Sanatorium populaire du canton de Vaud (1901) ; des Enfants (1908) ; la chapelle catholique (1909) ; le Grand Hôtel du Mont-Blanc et le Sanatorium des Anglais (1910) ; les nouvelles gares de Fédey-Leysin et de Fédey-Grand-Hôtel (1915) ; sans compter un nombre très grand de chalets, villas, bâtiments de tous genres, avec tous les travaux d'adduction d'eaux et d'utilité publique que suppose le développeemnt rapide et considérable de la station.

Mais l'activité de Verrey ne se borne pas à cela. Il a édifié à Lausanne, entre autres immeubles : la chapelle des Terreaux (en collaboration avec M. van Muyden), l'Eglise de Chailly, la Clinique de Bois-Cerf, le collège de Champittet, l'Hôtel de la Banque nationale, l'Hôpital de La Source ; dans le canton : les asiles de Lavigny, le musée et la chapelle de Sainte-Croix ; nombre de bâtiments et de cliniques — dans l'organisation desquels son sens pratique et son expérience l'avaient un peu spécialisé — en Suisse et à l'étranger.

Avec l'entreprise de Leysin, Verrey attachait un prix tout spécial à celle de l'Hospice de l'Enfance de Lausanne, qu'il a construit et développé et du Comité duquel il faisait partie depuis plus de trente ans.

Grand voyageur, Verrey avait étudié sur place, avec cette intelligence vive et profonde qu'il mettait à toutes choses, les styles et les architectures de tous les pays d'Europe. Il avait une foule de relations partout et dirigea la construction de châteaux, de villas, d'hôtels en France, en Italie et ailleurs.

Chef du plus ancien bureau d'architecte existant dans notre canton (le cinquantenaire en a été fêté en 1911), Henri Verrey était le doyen des architectes vaudois pratiquants. Il présida la Société vaudoise des architectes et des ingénieurs, fondée par son père, la section vaudoise de la Société suisse des architectes et des ingénieurs et il était membre d'honneur de l'Association amicale des Anciens Elèves de l'Ecole d'ingénieurs de Lausanne. Il avait été délégué en 1908 au Congrès universel de la tuberculose à Washington, en 1910, au Congrès d'architecture urbaine à Londres.

SOCIÉTÉS

Société suisse des ingénieurs et des architectes

La *S. I. A.* sera représentée par M. *J. Buchi*, ingénieur, à la célébration du « Centenary of the Incorporation by Royal Charter of the Institution of Civil Engineers » qui aura lieu, à Londres, le 3 juin prochain.

A l'occasion de cette cérémonie, il a été organisé des conférences et des séances de discussion auxquelles les membres de la S. I. A. sont conviés.

Prière aux intéressés de se faire connaître au Secrétariat de la Société, à Zurich, Tiefenhöfe 11.

* * *

Les comptes de la Société, pour 1927, et le recouvrement de la cotisation annuelle pour 1928 (Fr. 12 pour les adultes et Fr. 6 pour les jeunes membres) seront expédiés au cours du présent mois. Prière : 1° de ne pas confondre cette contribution avec celles qui visent les caisses particulières des Sections ; 2° de ne pas laisser impayés ces recouvrements (en cas d'absence de l'intéressé, le montant en peut être versé au compte de chèques postaux VIII. 5594) ; 3° de communiquer au Secrétariat, au plus tôt, les changements d'adresse.

* * *

Le délai pour le retour du questionnaire concernant une nouvelle *Carte topographique de la Suisse* est prorogé au 15 juin. Les formules sont délivrées gratuitement par le Secrétariat.