Objekttyp: **TableOfContent**

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

Band (Jahr): **57 (1931)**

Heft 3

PDF erstellt am: **24.05.2024**

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

57e année 7 février 1931 N° 3

BULLETIN TECHNIQUE DE LA SUISSE ROMANDE

Réd.: Dr H. Demierre, ing. Paraissant tous les 15 jours

ORGANE DE PUBLICATION DE LA COMMISSION CENTRALE POUR LA NAVIGATION DU RHIN

ORGANE DE L'ASSOCIATION SUISSE DE TECHNIQUE SANITAIRE

ORGANE EN LANGUE FRANÇAISE DE LA SOCIÉTÉ SUISSE DES INGÉNIEURS ET DES ARCHITECTES

SOMMAIRE : *L'extension de la centrale thermique de secours de la Ville de Genève par l'installation de deux groupes Diesel à alternateur de 3000 CV chacun* (suite et fin). — *Etude théorique et expérimentale des dalles plates à champignons et de leurs lignes d'appui*, par A. Paris, ingénieur, professeur à l'Université de Lausanne. — *Concours pour la Plage de Géronde* (suite). — *Les ponts en béton armé de très grande portée.* — *Béton autofretté, coûtains en béton armé et « Supercilor ».* — *Turbines hydrauliques.* — *Routes et Ponts.* — *L' « Institute of Metals » à Zurich.* — *Congrès international de l'habitation à Berlin.* — *Etude du sous-sol par les procédés géophysiques modernes.* — Nécrologie : *Georges Fatio.* — Bibliographie. — *Service de placement.*

L'extension de la centrale thermique de secours de la Ville de Genève par l'installation de deux groupes Diesel à alternateur de 3000 CV chacun.

(Suite et fin.)[1]

C. *Alternateurs :* Les alternateurs livrés par la S. A. des Ateliers de Sécheron (fig. 6 et 7) sont des machines à roue polaire extérieure, tournante, de 2880 kVA, à courant diphasé, 3000 volts, 50 périodes/seconde, 125 tours/minute. Leur moment de giration atteint 900 000 kg.m². Ils comptent parmi les plus grands alternateurs à pôles extérieurs exécutés. Il est à remarquer que, pour ces machines, on aurait pu, sans qu'il en résultât une augmentation de prix, choisir le type à pôles intérieurs. Toutefois le diamètre d'un alternateur de ce type, pour le moment de giration ci-dessus indiqué, aurait été de quelque 8 m, ce qui aurait été inadmissible, vu la place restreinte dont on disposait.

[1] Voir *Bulletin technique* du 24 janvier 1931, page 17.

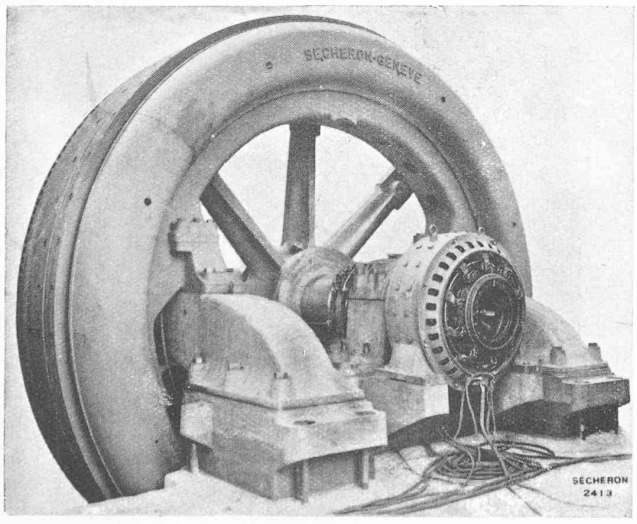

Fig. 6. — Alternateur diphasé 2880 kVA, 3000 V, 125 t : min ; montage pour essais en ateliers.

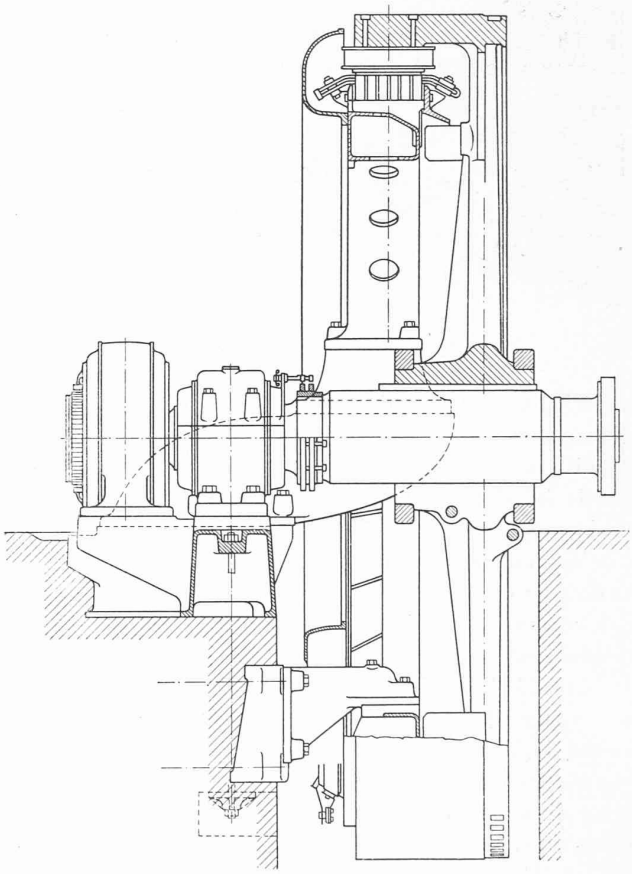

Fig. 7. — Coupe longitudinale de l'alternateur.

La construction du stator ressort des figures 8, 9, 10. La carcasse en fonte ordinaire supporte un anneau de tôles découpées en segments, empilés à recouvrement et fortement serrés, dans le sens axial, au moyen de boulons d'acier, entre une paroi solidaire de la carcasse et un anneau de serrage extrêmement robuste. La coupure partage le stator en une partie supérieure qui embrasse un peu plus d'un tiers de la circonférence et une partie inférieure qui en comprend presque les deux tiers. Cet artifice à permis d'adopter un système des plus robustes pour l'assise du stator. Les appuis latéraux (pieds) ont pu être reportés vers le haut, la portion libre de la partie