

# L'industrie des machines à l'exposition cantonale de Winterthur (suite et fin)

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **50 (1924)**

Heft 24

PDF erstellt am: **11.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-39107>

## **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.

# BULLETIN TECHNIQUE

Réd. : D<sup>r</sup> H. DEMIERRE, ing.

DE LA SUISSE ROMANDE

Paraissant tous les 15 jours

ORGANE AGRÉÉ PAR LA COMMISSION CENTRALE POUR LA NAVIGATION DU RHIN

ORGANE DE L'ASSOCIATION SUISSE D'HYGIÈNE ET DE TECHNIQUE URBAINES

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

SOMMAIRE : *L'industrie des machines à l'Exposition cantonale de Winterthur (suite et fin).* — *Locomotive à turbines, système Zoelly.* — *Concours pour l'étude des plans du Pénitencier de Bochuz (suite et fin).* — *Controverses au sujet des barrages.* — *Méthodes modernes d'épuration des eaux d'égout en Europe et en Amérique,* par le D<sup>r</sup> HANS PETER, ingénieur. — *L'éducation professionnelle des ingénieurs et techniciens électriciens suisses,* par J.-EUGÈNE WEBER. — *L'inauguration du pont de Zehringen, à Fribourg.* — *Foire internationale de Produits coloniaux et exotiques, à Lausanne.* — *International Federation for Town & Country Planning & Garden Cities.* — SOCIÉTÉS : *Rapport du Comité de la Société vaudoise des Ingénieurs et des Architectes sur la commémoration du cinquantenaire de la Société.* — *Société suisse des Ingénieurs et des Architectes.* — BIBLIOGRAPHIE. — CARNET DES CONCOURS. — *Service de placement.*

## L'industrie des machines à l'exposition cantonale de Winterthur

(Suite et fin.)<sup>1</sup>

*Rouleau-compresseur de 15 tonnes à vapeur surchauffée.* La chaudière de ce rouleau ne fait plus comme d'ordinaire partie du châssis ; sa construction est celle des chaudières normales du type locomobile et elle repose sur un robuste châssis en tôle qui amortit les chocs pendant le travail. La chaudière est ainsi moins affectée par ces chocs et peut être de construction plus légère.

La machine à vapeur a également été déplacée : elle ne se trouve plus sur la chaudière mais sur le châssis, en dessous de celle-ci. De ce fait elle est plus accessible. La chaudière n'a plus à supporter les secousses de la machine, et le mécanicien a la vue sur la route plus libre que sur les rouleaux-compresseurs de constructions connues. Les rouleaux de ce type ont déjà donné maintes preuves de leur excellente qualité en service régulier. (Fig. 8.)

Les caractéristiques de cet engin sont résumées au tableau suivant :

Largeur max. . . . .	1850 mm
Diamètre des cylindres . . . . .	140 »
Course des pistons . . . . .	165 »

<sup>1</sup> Voir *Bulletin technique* du 8 novembre 1924, page 290.

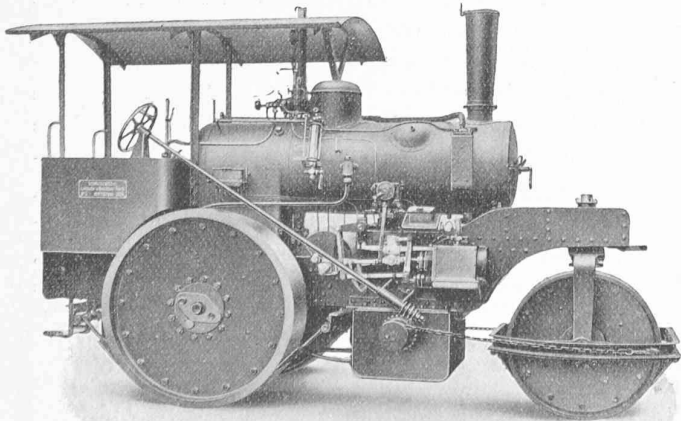


Fig. 8. — Rouleau compresseur, système S. L. M.

Diamètre du rouleau-guide. . . . .	1050 mm.
» des rouleaux principaux . . . . .	1450 »
Surface de chauffe . . . . .	7,3 m <sup>2</sup>
» du surchauffeur . . . . .	2,2 »
» de chauffe totale . . . . .	9,5 »
» de la grille . . . . .	0,32 »
Timbre de la chaudière . . . . .	12 atm.
Eau dans les soutes. . . . .	500 l.
Combustible . . . . .	150 kg
Poids à vide . . . . .	12—14 t
» en service . . . . .	13,1—15,1 t
Rampes admissibles. . . . .	18 %

## Locomotive à turbines, système Zoelly.

Dans la première moitié du mois d'août de cette année des essais concluants ont été exécutés sur la ligne Winterthur-Romanshorn au moyen d'une locomotive à turbines construite par la Société pour la construction de locomotives et de machines, à Winterthur, et la Société Escher, Wyss et C<sup>ie</sup>, à Zurich, avec l'appui des Chemins de fer fédéraux. Parallèlement à ces essais, les mêmes transports, avec le même horaire et les mêmes charges furent exécutés par des locomotives ordinaires à vapeur surchauffée afin de confirmer expérimentalement la supériorité théorique de la locomotive à turbine en ce qui concerne la consommation d'eau et de charbon.

La locomotive à turbine a été l'objet, depuis 1920, de recherches approfondies dans toutes les directions. Les résultats de ces expériences et des essais d'exploitation ont motivé des modifications et des perfectionnements qui ont été successivement apportés à la machine. Aujourd'hui la turbolocomotive est si bien mise au point que la construction de ce nouveau type de locomotive est complètement maîtrisée, et que l'acquéreur de ces machines n'encourt plus aucun risque.

La puissance de la turbolocomotive est de 1000 ch. mais elle peut être portée temporairement à 1500 ch. La vitesse maximum normale est de 75 km/h. Poids, en ordre de marche, y compris le tender, 108 tonnes.

Le groupe turbo, dont l'encombrement est réduit au minimum, composé de deux turbines, une pour la marche