

Objekttyp: **TableOfContent**

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

Band (Jahr): **65 (1939)**

Heft 26

PDF erstellt am: **10.07.2024**

### **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.library.ethz.ch)

<http://www.e-periodica.ch>

# BULLETIN TECHNIQUE

## DE LA SUISSE ROMANDE

Paraissant tous les 15 jours

**ABONNEMENTS :**Suisse : 1 an, 12 francs  
Etranger : 14 francs

Pour sociétaires :

Suisse : 1 an, 10 francs  
Etranger : 12 francs

Prix du numéro :

75 centimes.

Pour les abonnements  
s'adresser à la librairie  
F. Rouge & C<sup>ie</sup>, à Lausanne.**ANNONCES**Le millimètre sur 1 colonne,  
largeur 47 mm :  
20 centimes.Rabais pour annonces  
répétées.Tarif spécial  
pour fractions de pages.Fermeture des annonces :  
Annonces Suisses S. A.  
8, Rue Centrale (Pl. Pépinet)  
Lausanne

Organe de la Société suisse des ingénieurs et des architectes, des Sociétés vaudoise et genevoise des ingénieurs et des architectes, de l'Association des anciens élèves de l'Ecole d'ingénieurs de l'Université de Lausanne et des Groupes romands des anciens élèves de l'Ecole polytechnique fédérale. —

COMITÉ DE PATRONAGE. — Président: R. NEESER, ingénieur, à Genève; Vice-président: M. IMER, à Genève; secrétaire: J. CALAME, ingénieur, à Genève. Membres: *Fribourg*: MM. L. HERTLING, architecte; A. ROSSIER, ingénieur; *Vaud*: MM. F. CHENAUX, ingénieur; E. ELSKES, ingénieur; EPITAUX, architecte; E. JOST, architecte; A. PARIS, ingénieur; CH. THÉVENAZ, architecte; *Genève*: MM. L. ARCHINARD, ingénieur; E. ODIER, architecte; CH. WEIBEL, architecte; *Neuchâtel*: MM. J. BÉGUIN, architecte; R. GUYE, ingénieur; A. MÉAN, ingénieur cantonal; *Valais*: M. J. DUBUIS, ingénieur, à Sion.

RÉDACTION: D. BONNARD, ingénieur, Case postale Chauderon 475, LAUSANNE.

## CONSEIL D'ADMINISTRATION DE LA SOCIÉTÉ ANONYME DU BULLETIN TECHNIQUE

A. STUCKY, ingénieur, président; G. EPITAUX, architecte; M. IMER.

SOMMAIRE: *Les véhicules routiers à gazogène au service de la défense et de l'économie nationale*, par ED. DELLEY, ingénieur-mécanicien, Fribourg. — *Problèmes actuels des concours d'architecture*, par W. VETTER, architecte, à Paris. — *Comment se chauffer rationnellement au bois?* par F. AUBERT, inspecteur des forêts, à Rolle. — DIVERS: *Le Bureau d'entraide technique de Genève*. — BIBLIOGRAPHIE. — SERVICE DE PLACEMENT.

## Les véhicules routiers à gazogène au service de la défense et de l'économie nationale,

par ED. DELLEY, ingénieur-mécanicien, Fribourg.

La motorisation qui s'est développée tant dans l'armée que dans l'ensemble du pays conditionne leur vie en temps de guerre aussi bien qu'en temps de paix. La question des carburants se pose donc chaque jour avec plus d'acuité. La motorisation a, en effet, ses avantages et ses exigences; parmi ces dernières, l'alimentation des moteurs tient la première place. Aussi, pousser à la motorisation sans avoir résolu le problème des carburants, c'est tendre vers une situation dangereuse car le ravitaillement de l'armée et du pays en carburants étrangers, en temps de guerre, risque de ne pas toujours être en rapport avec le nombre des véhicules à moteurs en circulation. La motorisation peut donc être, en cas de conflit, la source de grosses difficultés tant que toute l'économie des moteurs de nos véhicules routiers continuera à être établie sur les qualités spéciales, indéniables d'ailleurs, de carburants d'importation: essence et huile lourde minérale.

Jusqu'à il y a quelque vingt ans, la quasi-totalité des transports de la vie civile et de l'armée était assurée par les chemins de fer et par des moyens hippomobiles. Au cours de la guerre mondiale de 1914-1918, l'automobile avait bien pris, avec la prolongation des hostilités, une part sans cesse croissante aux transports; jamais cependant cette part n'était devenue prépondérante<sup>1</sup>. Pour les chevaux, l'avantage en pareil moment réside dans le fait qu'ils peuvent vivre sur le pays; la question de leur affouragement ne saurait soulever de problème vraiment angoissant. Les moteurs thermiques,

au contraire, tirent pour la plupart leur alimentation d'outre-mer. Durant la guerre mondiale où les besoins en carburants liquides avaient été encore relativement modestes, le ravitaillement en essences de pétrole avait causé, à plusieurs reprises, de très vifs soucis aux pays belligérants. Le conflit actuel a vu renaître ces soucis. La consommation accrue dans des proportions considérables des pays voisins sur le territoire desquels a lieu le transit de notre contingent de carburants ainsi que la guerre sur mer, nous oblige, par contre-coup, à une grande parcimonie. Pour parer à cette difficulté, il faut mettre le moteur à même de vivre sur le pays et de se passer, dans la mesure compatible avec nos réserves naturelles d'énergie et avec les principes d'une sage économie, de l'importation. A ce sujet, il ne suffit pas de rechercher et de découvrir des carburants nouveaux; il faut les obtenir à des prix de revient suffisamment avantageux.

Les moteurs, qu'ils soient à explosion ou à combustion, s'accommodent d'une variété considérable de produits comme carburants. Dans ces conditions, ce serait, *a priori*, folie que de vouloir se limiter à un seul de ces produits en écartant ou en négligeant volontairement les autres. Nous sommes trop pauvres pour pouvoir faire fi d'une part quelconque de nos ressources. Cependant, les carburants liquides, légers et lourds, prennent presque toujours leur source dans le charbon. Et comme notre sous-sol n'en contient pour ainsi dire pas, force nous est bien de chercher ailleurs un carburant de complément. Acétylène dissous, gaz de ville comprimé ne sauraient non plus se substituer largement aux carburants usuels, du moins en Suisse. L'emploi direct ou indirect du charbon pour la traction implique, chez nous, la dépendance de l'étranger. Il en serait de même de la fabrication d'un carburant liquide de synthèse qui ne serait pas uniquement basée sur les formes mineures de la houille: tourbe et lignite dont la Suisse possède heureusement quelques réserves naturelles, insuffisantes toutefois pour assurer une production convenable de carburants. En effet, pour qu'un carburant mérite le

<sup>1</sup> Revue des Deux Mondes, 1<sup>er</sup> février 1936, Général Serrigny: Poids lourds et autostrades.