

# L'éclairage du Salon de l'automobile à Paris en 1938

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

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

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

Heft 3

PDF erstellt am: **11.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-49980>

## **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.

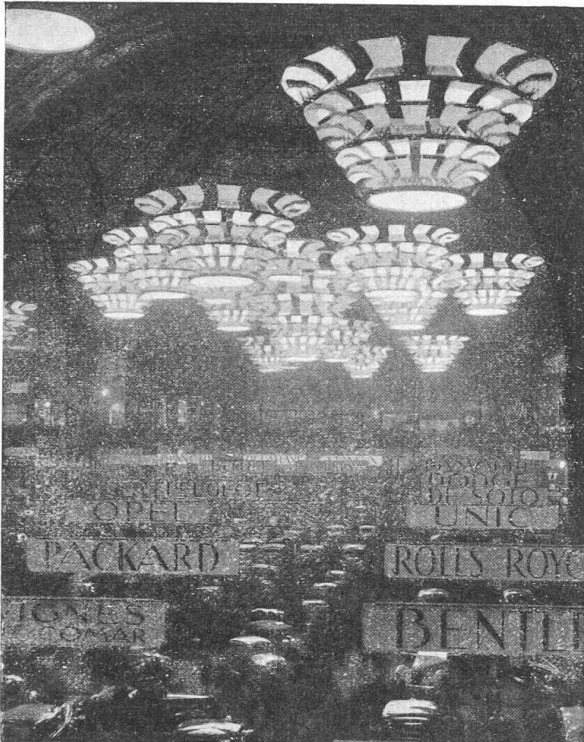


Fig. 1. — Vue générale du Salon de l'automobile, à Paris. Les lustres meublent l'immense nef de façon vraiment curieuse.

ment, en interprétant sa courbe en fonction de  $\sigma$ , des maxima et minima absolus

$$\xi = \pm (5,47 - 0,97 \cdot \sigma) \rho_0$$

entre  $\sigma = 0,1$  et  $\sigma = 0,7$ .

En plus d'ailleurs de l'expression du maximum, la théorie de la conduite à caractéristiques variables *linéairement le long de l'axe* a l'avantage de fournir le calcul des valeurs nécessaires pour tracer une image de la courbe des surpressions (abstraction faite toutefois encore des effets du frottement) qui reste *plus longtemps* exacte, une fois la manœuvre terminée, que la courbe à tirer des théories dans lesquelles on diviserait la conduite en tronçons différents, de nombre forcément limité. Elle offre d'ailleurs la possibilité de s'adapter d'aussi près que possible au profil réel des conduites telles qu'on les construit actuellement, ainsi que le montre un exemple numérique, choisi défavorablement.

Ce bref compte rendu voudrait encore signaler, en passant, la limpidité du texte, la rigueur de la démonstration, compliquée pourtant par l'introduction des termes de la conicité, et qui aboutit, par une méthode de tendance plus analytique, à des conclusions d'une architecture comparable à celle d'Allievi. L'étude de détail de la discontinuité, provoquée dans la

surpression au début et à la fin de la manœuvre, sa répercussion aux instants suivants, le calcul de la courbure dans les diagrammes de surpression, celui de la durée de la phase en tenant compte de  $\sigma$ , montrent à l'envi la conscience et l'habileté avec lesquelles l'auteur a su se jouer, dans ce remarquable exposé, de difficultés qui n'étaient certes pas légères. Si un vœu pouvait être exprimé ici, ce serait que le professeur Favre, malgré ses nouvelles fonctions, ait un jour le loisir et la patience de s'attaquer, dans la même hypothèse, au problème de l'ouverture brusque, à celui de la fermeture d'une vanne d'amont, et aussi aux résultats provoqués par les conditions de fonctionnement des pompes, toutes conditions qui intéressent au plus haut point l'exploitation des usines hydrauliques actuelles.

Genève, le 31 décembre 1938. JULES CALAME.

### L'éclairage du Salon de l'automobile à Paris, en 1938<sup>1</sup>.

Tous les ans, le Salon de l'automobile nous offre, en plus de ses merveilles de mécanique, le spectacle d'un éclairage technique et décoratif.

Le système d'éclairage indirect, qui régnait en maître depuis plusieurs années, s'est effacé en 1937 devant les tubes luminescents pour reparaitre l'année suivante, renouvelé.

La grande nef était éclairée par de larges lustres affectant la forme d'un tronc de cône renversé. Ces immenses luminaires étaient constitués par plusieurs couronnes réunissant un certain nombre d'éléments diffusants ou de réflecteurs à surface mate.

Tous ces éléments se présentaient sous la forme d'une espèce de volute constituée par une surface plane prolongée par une

<sup>1</sup> Extrait de B. I. P. « Bulletin d'informations pratiques concernant les applications de l'électricité » (Paris).

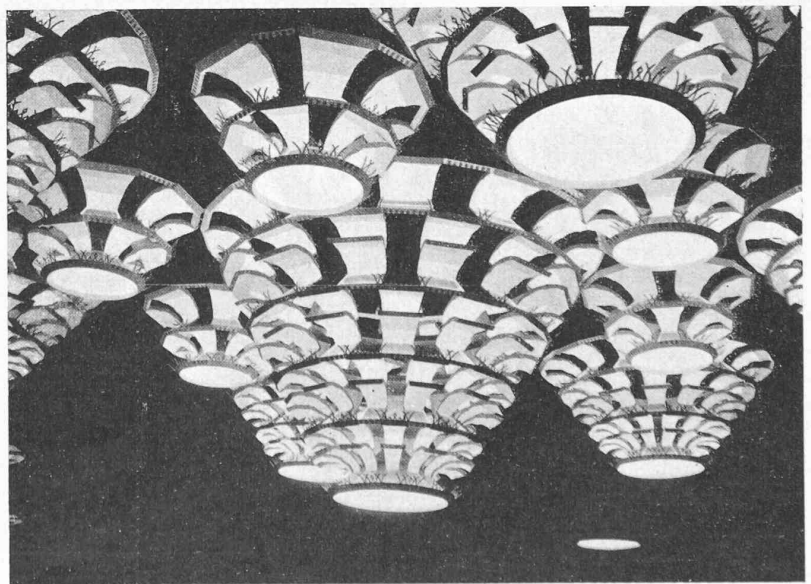


Fig. 2. — Vue rapprochée des lustres du Salon de l'automobile, à Paris, montrant la disposition des éléments diffusants et des couronnes.

surface cylindrique, l'ensemble étant recouvert d'une peinture blanche et mate.

Les volutes étaient assemblées de façon à former les couronnes qui elles-mêmes, habilement superposées, formaient les lustres.

Il y avait trois types de lustres suivant le nombre de couronnes. Ils étaient répartis de la façon suivante: 1 grand lustre; 17 lustres de grandeur moyenne; 6 petits lustres.

L'éclairage était complété par 11 cônes renversés, placés aux extrémités, procurant également un éclairage indirect supplémentaire.

La puissance totale installée était de 500 kW. Le nombre des lampes à incandescence était de 8500 (y compris celles du Salon de thé). Leur puissance variait de 40 à 60 W suivant les dimensions des éléments qu'elles équipaient.

Le Salon de thé était éclairé par des éléments du même type disposés le long de la paroi.

L'éclairage obtenu était de 160 lux au centre et d'environ 35 lux aux extrémités. Lorsqu'ils étaient allumés, les cônes donnaient un supplément d'éclairage qui portait l'éclairage aux extrémités du hall à 45 lux.

Cette intéressante réalisation est due comme les précédentes à M. André Granet, architecte.

## UN JUBILÉ

*Que Monsieur Auguste Dommer nous pardonne :*

*Nous savons que sa modestie, vite effarouchée, eût préféré qu'on laissât passer l'événement sans mention spéciale; mais nous nous en voudrions de ne pas profiter, au moment où nous présentons au jubilaire nos vœux les meilleurs à l'occasion de ses 70 ans, de jeter un regard sur une vie fort remplie et riche en grandes réalisations.*

*M. Dommer, né à Lausanne en 1869, fit ses études d'ingénieur à l'Ecole d'ingénieurs de l'Université de Lausanne,*

*où il conquit, dans les délais les plus courts, son diplôme d'ingénieur, sans rester pourtant confiné étroitement à son champ d'études; il porta la casquette blanche de Zofingue. Il avait eu, en particulier, comme condisciples M. H. Payot, administrateur délégué de la Société romande d'électricité, M. C. Panchaud, ancien directeur du Service des eaux de Vevey-Montreux, M. Ch. Rochat, directeur général honoraire des tramways électriques, Genève, M. de Steiger, ingénieur en chef à l'Inspectorat fédéral des travaux publics à Berne.*

*Il travailla tout d'abord dans les bureaux de M. Clément-Chessex à Montreux, puis pendant quelques années à la Compagnie Jura-Simplon.*

*Mais dès l'automne 1901, il commença sa carrière universitaire à l'Ecole d'ingénieurs dont il avait été l'élève, en donnant les cours de résistance des matériaux et de construction métallique. Nommé professeur ordinaire le 15 avril 1904, il a enseigné jusqu'à l'automne 1933; il a été directeur de l'Ecole de mai 1904 à l'été 1907. Cette belle carrière universitaire lui a valu le titre de professeur honoraire de l'Université, qui lui a été décerné le 2 mars 1934.*

*Mais M. Dommer ne limitait pas son activité à l'enseignement. En 1907, il était appelé à administrer comme délégué les « Ateliers de constructions mécaniques de Vevey », auxquels il a donné une large part d'une activité qui fut toujours intense. Sous son énergique direction et sous son impulsion, les « Ateliers de Vevey », qui avaient passé par une période difficile, se sont réaffirmés dans la vie industrielle de la Suisse, et même dans les périodes de marasme économique maintiennent une activité qui sait s'adapter aux circonstances et aux besoins de l'heure.*

*Dans un autre domaine encore, M. Dommer, exerce une activité féconde. Appelé à faire partie du Conseil d'administration de l'Assurance Mutuelle Vaudoise, en 1902, il en est devenu le vice-président en 1913, et fait partie de son comité de direction. Il a pu suivre ainsi, semaine après semaine, le travail de cette institution et contribuer à son affermissement et à son développement, qu'avait mis en question, un moment, la création de la Caisse Nationale.*

*Le « Bulletin technique de la Suisse romande » a aussi le grand privilège de bénéficier de son activité. Membre de son conseil depuis 1912, il le préside depuis 1929.*

*A chacune des activités dont il s'est chargé, M. Dommer s'est donné corps et âme. Il prend à cœur les intérêts et la prospérité des institutions qu'on lui confie. Professeur et directeur de l'Ecole d'ingénieurs, il s'est dévoué non seulement à son enseignement, mais encore à ses élèves. Grand travailleur lui-même, il a toujours pensé qu'il devait former ses élèves non seulement dans la connaissance des disciplines dont il était plus spécialement chargé, mais dans les méthodes de travail, dans le goût du travail. Il les a encouragés d'ailleurs par des dons à destinations diverses. En 1921, il a institué à l'Ecole d'ingénieurs le prix Dommer. Mais à côté de cela, il a largement doté le fonds des laboratoires et récemment encore a fait à son Ecole un don magnifique.*

*On comprend que l'Association amicale des anciens élèves de l'Ecole d'ingénieurs lui ait décerné le titre de président d'honneur.*



+ D<sup>r</sup> h. c. A. Dommer, président du Conseil d'administration de la S. A. du « Bulletin technique de la Suisse romande ».

++ D<sup>r</sup> h. c. R. Neeser, président du Comité de patronage du « Bulletin technique ».