Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande

Band: 67 (1941)

Heft: 4

Inhaltsverzeichnis

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: 13.07.2025

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

67e année — 22 février 1941 — N° 4

BULLETIN TECHNIQUE
DE LA SUISSE ROMANDE

ABONNEMENTS :
Suisse : 1 an, 13.50 francs
Etranger : 16 francs
Pour sociétaires :
Suisse : 1 an, 11 francs
Etranger : 13.50 francs
Prix du numéro :
75 centimes.
Pour les abonnements s'adresser à la librairie F. Rouge & Cie, à Lausanne.

Paraissant tous les 15 jours

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 ; *Valais :* M. J. Dubuis, ingénieur ; A. de Kalbermatten, architecte.

Rédaction : D. Bonnard, ingénieur, Case postale Chauderon 475, Lausanne.

Publicité :
TARIF DES ANNONCES
Le millimètre (larg. 47 mm.) 20 cts.
Tarif spécial pour fractions de pages.
Rabais pour annonces répétées.
ANNONCES-SUISSES S. A.
8, Rue Centrale,
LAUSANNE
& Succursales.

CONSEIL D'ADMINISTRATION DE LA SOCIÉTÉ ANONYME DU BULLETIN TECHNIQUE
A. Stucky, ingénieur, président ; M. Bridel ; G. Epitaux, architecte ; M. Imer.

SOMMAIRE : Les problèmes de l'heure : *Le bois : carburant de remplacement,* par Ed. Delley, ingénieur, à Fribourg. — *Un abattoir moderne.* — *Association amicale des anciens élèves de l'Ecole d'ingénieurs de l'Université de Lausanne et Société vaudoise des ingénieurs et des architectes.* — Bibliographie. — Service de placement.

LES PROBLÈMES DE L'HEURE

Le bois : carburant de remplacement

par Ed. DELLEY, ingénieur, à Fribourg [1].

Celui qui, il y a une année seulement, mettait encore en doute l'importance du bois pour la traction automobile, ne pensait pas que le temps lui infligerait un démenti aussi brutal ; et la véhémence avec laquelle il réclame aujourd'hui une intensification — hors de mesure parfois avec nos possibilités — de l'emploi de ce carburant, estimé tout à coup précieux, n'est pas pour nous étonner. Le progrès scientifique exige deux facteurs : une intelligence clairvoyante qui se lance en avant, en plein inconnu, pour y jeter une sorte de jalon, et la maturation intellectuelle de ceux qui doivent l'atteindre.

Après bientôt vingt ans d'efforts soutenus on reconnaît, enfin, chez nous, la portée économique, politique et sociale de l'emploi du bois comme carburant. On ne met plus en doute que les moteurs à gazogène, convenablement étudiés, sont au point, de sorte que la cause paraît être entendue, définitivement. Les preuves en sont : la création d'une centrale pour l'étude et l'utilisation immédiate des carburants de remplacement ; la réglementation de l'utilisation des gazogènes ; la limitation des types de générateurs à gaz de bois et de charbon de bois ; la transformation massive de camions automobiles à essence en vue de leur adaptation aux carburants nouveaux ; la formation, dans des cours spéciaux, des bûcherons nécessaires au surcroît de travail occasionné par des besoins nouveaux, etc. : tout autant d'indices heureux d'un réveil en sursaut de notre énergie.

Brusquement, l'économie forestière se trouve placée devant un problème ardu. Jusqu'à l'automne prochain, quinze cents camions à essence doivent être transformés pour la marche au bois et munis de gazogènes *ad hoc*. Ceux-ci consommeront, au cours de cette période d'adaptation, environ 60 000 stères de bois, la plus grande partie du hêtre. Au cours de l'année suivante, ils en utiliseront le double. L'économie forestière suisse est en mesure de fournir ces quantités supplémentaires d'une façon continue. La question s'est posée seulement de savoir s'il lui serait possible de mettre à la disposition du consommateur, la première année au moins, la quantité de bois nécessaire et si ce bois serait assez sec. Heureusement, des mesures appropriées ont été prises en temps opportun pour mettre sans retard à disposition de l'économie nationale les assortiments de bois de feu convenant le mieux à la préparation du bois-carburant et susceptibles de sécher rapidement. Lorsqu'il s'agit de l'intérêt supérieur du pays, les associations forestières défient les obstacles de tout genre et le surcroît de travail que ce nouvel état de fait impose, même lorsqu'il est la conséquence de la nonchalance d'autrui.

* * *

On a déjà démontré ici [1], l'intérêt que présente pour notre économie nationale et pour notre sécurité le camion à gazogène ; nous n'y reviendrons pas. Chacun est à même de refaire les calculs relatifs au gain réalisable par l'emploi du bois au lieu d'essence et de tenir compte, dans leur établissement, des conditions nouvelles.

Le bois, traité dans un gazogène, dégage un gaz combustible, ou carburant, qui constitue avec l'air un mélange déto-

[1] Nous sommes heureux d'offrir à nouveau à nos lecteurs une étude de M. *Delley* dont, à plus d'une reprise déjà, ils purent apprécier la compétence en pareille matière. La question des carburants de remplacement n'est pas traitée ici dans son ensemble, et c'est intentionnellement. L'auteur a jugé, et nous avec lui, qu'il importait avant tout aujourd'hui d'orienter parfaitement nos milieux techniques sur les propriétés du gaz de bois et les modalités de son utilisation pour la traction automobile. C'est en effet de tous les produits de remplacement préconisés le seul qui soit chez nous, pour l'instant, susceptible d'une grande généralisation. (Réd.)

[1] « Les véhicules routiers à gazogène au service de la défense et de l'économie nationale », par *Ed. Delley, Bulletin technique* du 30 décembre 1939, p. 327. (Réd.)