

Objekttyp: **Miscellaneous**

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

Band (Jahr): **79 (1953)**

Heft 17

PDF erstellt am: **13.09.2024**

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>

NÉCROLOGIE

Henri Matti, ingénieur

1902-1953

Le 2 juillet dernier, *Henri Matti*, ingénieur, professeur à l'Ecole polytechnique de l'Université de Lausanne, frappé d'une maladie subite, était brutalement enlevé à l'affection des siens, ainsi qu'à celle des très nombreux amis qu'il comptait à Lausanne et en Suisse romande.

Né en 1902, H. Matti avait fait toutes ses études à Lausanne, puis ayant complété les connaissances acquises à l'Ecole polytechnique par des stages pratiques à Paris et en Suisse, il était entré aux *Chemins de fer fédéraux* le 1^{er} novembre 1930. De 1941 à 1948 il dirigea avec talent la première section de la voie à Lausanne ; dès lors il occupait le poste d'adjoint de l'ingénieur en chef du 1^{er} arrondissement.

En 1949, l'*Ecole polytechnique de l'Université de Lausanne* lui confiait la chaire de construction de chemins de fer et de routes. Les élèves appréciaient en lui non seulement le maître compétent, mais l'ami et le conseiller alliant une grande fermeté de caractère à beaucoup de bienveillance.

En dehors de ses activités professionnelles et du temps qu'il devait à sa famille, H. Matti se dévoua sans compter pour ses collègues et joua un rôle en vue dans diverses sociétés ou conseils. Dès la création du Groupe d'étude des ingénieurs de la *Société vaudoise des ingénieurs et des architectes*, H. Matti, toujours fort attiré par les questions sociales, s'en montra l'un des membres les plus assidus et les plus écoutés. Aussi, en 1946, le groupe, appelé à faire une proposition pour la présidence de la société, porta sans hésiter et unanimement son choix sur lui. La Société vaudoise connut alors une période d'intense activité ; plusieurs initiatives, nées à la fin de la guerre, furent amenées à d'heureuses réalisations : le Groupe d'études des ingénieurs et le Conseil paritaire reçurent une consécration officielle au sein de la Société par une révision des statuts. Vis-à-vis des autorités, H. Matti sauvegarda avec succès les intérêts de la S.V.I.A. ; il obtint en particulier la reconnaissance de la société par le Conseil d'Etat, comme organisation professionnelle légale, seule habilitée à traiter avec le canton des questions concernant les ingénieurs et les architectes. Au sein des assemblées de la Société suisse (S.I.A.), il se dépensa sans compter et s'y montra un ferme défenseur des opinions romandes, soucieux toujours d'élever le débat au-dessus des questions d'intérêt et de prestige personnels.



HENRI MATTI, ingénieur
1902-1953

H. Matti avait en outre été président de la Société des ingénieurs C.F.F. et tout récemment il avait eu la grande satisfaction d'être appelé à siéger au sein du Comité directeur de l'Orchestre romand. Au militaire, il fut un excellent officier d'artillerie, puis versé dans le corps des officiers du chemin de fer il y avait obtenu le grade de lieutenant-colonel.

Dans ces multiples activités il s'est distingué par une conception élevée de sa tâche, par son sens de l'humain ; chacun appréciait en lui à la fois sa haute compétence, sa culture, sa probité intellectuelle, sa conscience du devoir, son esprit d'équité, sa parfaite courtoisie et sa bienveillance. Travailleur acharné, modeste mais décidé, il était sévère pour lui-même et les autres ; exigeant une très grande honnêteté dans l'action et un respect complet de la personnalité d'autrui.

C'est dire les regrets unanimes que suscite le départ de H. Matti qui gagnait sans peine la sympathie de ceux qui l'approchaient et qui jouissait d'une grande autorité qu'il mit sans réserve au service des nombreuses tâches qui lui furent confiées.

Ceux qui perdent en lui un collègue et un ami sûr et dévoué en garderont longtemps un souvenir ému et reconnaissant.

Notre périodique, qui l'avait appelé à siéger au sein de son comité de patronage, s'associe aujourd'hui aux très nombreux et émouvants témoignages de sympathie que reçut à l'occasion de ce grand deuil sa famille si cruellement frappée.

D. BRD.

LES CONGRÈS

III^e Congrès international de mécanique des sols et des travaux de fondation

Le III^e Congrès international de mécanique des sols et des travaux de fondation s'est ouvert à Zurich le samedi 15 août¹, et prendra fin à Lausanne le mercredi 26 août.

Nous rappelons aujourd'hui le programme des manifestations de Lausanne auxquelles prendront part plus de 400 congressistes venus du monde entier :

Mardi 25 août

16 h. à 17 h. 10 : Réception au Château de Chillon offerte par le Conseil d'Etat du canton de Vaud.

17 h. 29 à 19 h. : Promenade en bateau, Chillon-Lausanne.

¹ Selon le programme donné au *Bulletin technique* du 7 février 1953, p. 37.

20 h. : Dîner dans les hôtels.

21 h. 45 : Réunion dans les jardins de l'Hôtel Beau-Rivage, à Ouchy.

Mercredi 26 août

9 h. 15 à 11 h. 20 : Aula du Palais de Rumine :

Conférence de M. R. PELTIER, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, Paris, sur : *Considérations géotechniques sur la force portante des fondations de chaussées*.
Conférence de M. le professeur A. STUCKY, directeur de l'Ecole polytechnique de Lausanne, sur : *Problèmes relatifs à la fondation des grands barrages*.

11 h. 20 à 12 h. : Rafrâichissements offerts dans les salles du Musée des Beaux-Arts.

12 h. à 13 h. : Séance de clôture.

Allocutions de MM. K. TERZAGHI, président de la Société internationale de mécanique des sols et des travaux de fondation ; A. STUCKY, vice-président du Comité d'organisation du congrès.

13 h. 30 à 16 h. : Banquet de clôture à l'Hôtel Lausanne-Palace.

19 h. : Dîner dans les hôtels.

20 h. 30 : Spectacle en plein air dans les jardins de l'Abbaye de l'Arc. Les Tréteaux d'été du centre dramatique romand (dir. Paul Pasquier) présenteront : *Arlequin, serviteur de deux maîtres*, de Goldoni.

Le jeudi 27 août, deux excursions sont organisées aux chantiers des barrages de la Grande Dixence et de Mauvoisin.

Nous rappelons que les membres des sociétés techniques de Lausanne (S.V.I.A. — A³E²P.L. — G.E.P.) n'ayant pas pris part à l'ensemble des manifestations pourront obtenir auprès du bureau du congrès, ouvert au Palais de Rumine le 26 août, de 8 h. 30 à 13 h., des cartes journalières donnant accès aux conférences.

Tous renseignements concernant le congrès peuvent être obtenus auprès du président du Comité local d'organisation : M. le professeur D. Bonnard, Laboratoire de géotechnique de l'Ecole polytechnique de Lausanne, rue de Genève 67 (tél. 24 13 41).

**V^e Congrès international de fabrications mécaniques
9-15 octobre 1953, à Turin**

Ce congrès est organisé par quatorze associations nationales. Il a pour thème :

*Les méthodes de production et d'assemblage
des pièces dans les fabrications mécaniques.*

Il sera suivi de visites d'usines.

Tout renseignement peut être obtenu auprès de la *Société suisse de constructeurs de machines*, Postfach, Zurich 27.

BIBLIOGRAPHIE

Mesures des vibrations et isolation des assises de machines, par A. Tenot, ingénieur, docteur ès sciences de l'Université. Paris, Dunod, 1953. — Un volume 14 × 22 cm, xvi + 244 pages, nombreuses figures. Prix : broché, 1950 fr. français.

Dans cet ouvrage, l'auteur expose les principes essentiels à la base de l'étude des oscillations et des vibrations en vue d'interpréter leurs mesures (à l'aide de vibromètres, accéléromètres, fréquence-mètres, appareils dont il décrit les types qui se sont affirmés à

l'usage) et en vue également de limiter les vibrations des machines et les forces dynamiques parasites à des amplitudes correctes (par le choix d'assises de masses d'élasticité et de formes appropriées). Pensé, avant tout, en vue de son application à la construction et à la mise en œuvre des machines-outils, sa portée est cependant générale.

Le grand mérite de l'auteur est d'avoir écrit sur le sujet un livre qui ne fait pas double emploi avec les traités fondamentaux en la matière. Suivant la méthode qui fait la qualité et le succès de ses ouvrages de mécanique appliquée, il s'est attaché, ici encore, à donner par des exemples d'applications vécues, les éléments essentiels pour résoudre en ingénieur, donc en réalisateur, les problèmes qui se posent dans la pratique industrielle. Son clair exposé de l'analyse et de la mesure des vibrations sera particulièrement apprécié des praticiens et les garantira des illusions qu'entraînent trop souvent les solutions sommaires données à ces difficiles problèmes.

Tel qu'il est présenté, cet ouvrage constitue pour les ingénieurs, dans tous les secteurs de l'activité industrielle, un précieux instrument de travail et une documentation de choix et pour les élèves des grandes écoles un guide sans équivalent.

Extrait de la table des matières

Appareils de mesure des accélérations, des fréquences et des amplitudes : Base fondamentale d'études des trois types d'appareils : vibromètres, accéléromètres, fréquence-mètres.

Assises des machines et isolation : Propagation des forces d'excitation internes à une machine. Causes de vibrations. Choix et calcul d'une assise. Exemple-type d'assise souple. Assises dures. Amortissement. Réglage des machines-outils. Protection des hommes contre les vibrations.

Etude sur modèle réduit pour les vannes des aqueducs de l'écluse de la Sambre, à Namur, par J. Lamoën, professeur à l'Université libre de Bruxelles. Extrait de la « Revue universelle des Mines », 9^e série, tome IX, n^o 3, 1953. Liège, H. Vaillant-Carmanne S. A., 1953. — Une brochure 21 × 30 cm, 19 pages, 22 figures.

Etude des vannes planes, à axe vertical, installées dans les aqueducs de remplissage et de vidange de l'écluse de la Sambre à Namur. Inconvénients de ces vannes. Essais sur un modèle de vanne non amendée et comparaison avec les résultats de mesures effectuées sur une vanne réelle. Expériences sur une maquette de vanne améliorée et comparaison avec les observations sur une vanne en vraie grandeur. Etude entreprise pour diminuer le moment au décollement.

Energy sources — The wealth of the world, par Eugene Ayres et Charles A. Scarlott. London E.C. 4 (Farrington Street, 95), Mc Graw-Hill Book Company, Inc., 1952. — Un volume 16 × 24 cm, vii + 344 pages, figures. Prix : relié, 5 dollars.

L'auteur aborde dans cet ouvrage l'important problème des sources d'énergie disponibles à la surface du globe. Il montre ce qu'elles furent dans le passé, dresse le bilan de leur état actuel et essaie de déterminer ce qu'elles seront demain.

Cette étude constitue un tableau d'ensemble de la situation énergétique mondiale et l'auteur y examine la plupart des formes de l'énergie exploitables par l'homme : pétrole, huiles minérales diverses, charbon, tourbe, gaz naturels, énergie solaire, végétaux, pluie, vents, marées, électricité atmosphérique, énergie thermique des mers, etc. Il y expose également des vues générales sur l'utilisation de l'énergie et les différentes possibilités de récupérer l'énergie de déchet.

Ce livre contient en outre des renseignements numériques fort instructifs et de nombreuses références bibliographiques.

STS

SCHWEIZER. TECHNISCHE STELLENVERMITTLUNG
 SERVICE TECHNIQUE SUISSE DE PLACEMENT
 SERVIZIO TECNICO SVIZZERO DI COLLOCAMENTO
 SWISS TECHNICAL SERVICE OF EMPLOYMENT

ZÜRICH, Lutherstrasse 14 (près Stauffacherplatz)
 Tél. (051) 23 54 26 — Télégr. : STSINGENIEUR ZÜRICH

Emplois vacants :*Section du bâtiment et du génie civil*

1052. Jeune *architecte*. Bureau et chantier. Zurich.
 1054. Jeune *ingénieur civil*. Béton armé. Bureau d'ingénieur. Canton de Zurich.
 1056. Jeune *ingénieur civil*. Bureau et chantier. Bureau d'ingénieur. Suisse centrale.
 1060. *Dessinateur*. Béton armé. Bureau d'ingénieur. Zurich.
 1062. Jeune *ingénieur civil*. Bureau d'ingénieur. Suisse romande.
 1064. *Ingénieur civil*. Béton armé. Bureau d'ingénieur. Ville du Nord-ouest de la Suisse.
 1066. Jeune *technicien en bâtiment* ou *dessinateur*. Bureau d'architecte. Suisse romande.
 1074. Jeune *dessinateur*. Béton armé. Bureau d'ingénieur. Ville du Nord-ouest de la Suisse.
 1080. Jeune *technicien en bâtiment* ou *dessinateur*. Bureau d'architecte. Ville de Suisse romande.
 1084. *Technicien en bâtiment* ou *dessinateur*. Langue maternelle française. Bureau d'architecte, Jura.
 1086. Jeune *architecte* ou *technicien en bâtiment*. Bureau d'architecte. Canton du Valais.
 1090. *Architecte* ou *technicien en bâtiment*. Français indispensable. Bureau d'architecte. Ville de Suisse romande.
 Sont pourvus les numéros, de 1951 : 1208 ; de 1952 : 378, 382, 384, 386, 392, 410, 412, 414, 416, 420, 1418 ; de 1953 : 238, 420, 686, 794, 868, 914, 1022.

Section industrielle

405. *Ingénieur mécanicien* E.P.F. ou E.P.U.L. Bonne formation théorique. Deux à trois ans de pratique du calcul des Turbo-machines et de leur réglage. Place bien rétribuée. Bureau d'ingénieurs-conseils à Washington, U.S.A. Offres sur formules-avion du S.T.S.
 425. Jeune *technicien*. Chauffage et installations sanitaires. Zurich.
 427. Jeune *technicien mécanicien*. Dessins d'atelier. Engrenages et machines-outils. Petite fabrique de machines. Canton de Zurich.
 429. *Dessinateur mécanicien*. Fabrique. Canton de Zurich.
 431. *Dessinateur*. Ventilation. Canton de Zurich.
 Sont pourvus les numéros, 1952 : 709 ; 1953 : 107, 125, 139, 261, 317, 337, 349, 365.
 P.-S. — Sur demande de notre commettant, nous répétons mention de la place N° 405 concernant Washington. L'employeur renonce à un candidat sachant l'anglais, en espérant avoir plus de chance de trouver le spécialiste qu'il lui faut.

Rédaction : D. BONNARD, ingénieur.

DOCUMENTATION GÉNÉRALE

(Voir page 7 des annonces)

DOCUMENTATION DU BATIMENT

(Voir page 10 des annonces)

NOUVEAUTÉS — INFORMATIONS DIVERSES**Machines de l'industrie du bâtiment et des travaux publics****Communiqué de la maison Amann & Cie, Langenthal**

La Harnischfeger Corporation de Milwaukee, Wisconsin, vient de conclure un arrangement avec une société européenne pour la construction de machines P & H destinées à l'industrie du bâtiment et aux travaux publics pour le marché européen. La maison qui a été désignée à cet effet, la Dortmund Union Brueckebau A. G. de Dortmund, Allemagne, a déjà sorti les premières machines P & H fabriquées en Europe. Pour le moment sont livrables les pelles

mécaniques, modèle 255 A, mobiles, 600 litres, montées sur chenilles, qui ont connu un grand succès sur le marché européen.

Un porte-parole de la Harnischfeger Corporation a souligné le fait que ces machines sont en tout point identiques aux modèles américains, à l'exception de l'énergie qui est fournie par un moteur Diesel construit en Europe. Toutes les pièces de la pelle mécanique sont interchangeables avec celles fabriquées aux États-Unis et le service aux clients européens se trouve ainsi grandement amélioré. La vente de ces machines continuera à être assurée par la Harnischfeger Overseas Corporation par l'intermédiaire de ses distributeurs.

L'arrangement avec la Dortmund Union a été rendu nécessaire en raison de l'augmentation constante de la demande européenne de machines P & H. Afin de satisfaire cette demande et d'accélérer le service et la livraison, la Harnischfeger Corporation a mis sur pied ce programme prévoyant la construction en Europe de machines conçues aux États-Unis.

C'est le modèle P & H 255 A qui est produit en premier lieu, en raison du besoin européen de pelles et de grues robustes et maniables, capables d'effectuer rapidement et économiquement une grande variété de travaux. D'autres modèles seront livrables plus tard.

Une des caractéristiques les plus remarquables du modèle 255 A est la facilité avec laquelle il peut être converti pour différents types de travaux d'extraction et de levage. Cette machine peut en effet être convertie rapidement et sur le champ même de travail en pelle, pelle dragline, grue, grue à mâchoires, piocheuse de tranchées, marteau-pilon et grue à aimant. Le modèle P & H sur chenilles réduit les frais d'entretien et prolonge la durée du véhicule. La construction simplifiée et entièrement soudée est un autre avantage important, qui se traduit par un rendement plus élevé, une marche rapide et une puissance de production accrue. La pelle mécanique modèle 255 A se distingue encore tout particulièrement par un accès facile et une stabilité parfaite.

Centrale horaire de gare

(Voir photographie page couverture.)

Le rôle de l'installation horaire dans une gare de triage est très important : il s'agit de distribuer l'heure exacte non seulement le long des voies, sur une distance de plusieurs kilomètres, mais encore dans les postes d'enclenchement et les bâtiments administratifs.

La centrale horaire développée par FAVAG répond aux conditions de sécurité et de précision imposées par les compagnies de chemin de fer. Elle se compose d'une horloge-mère dont le pendule est actionné par le dispositif électromagnétique bien connu de Hipp. Cette horloge-mère commande à son tour un mouvement distributeur qui assume non seulement l'émission des impulsions, chaque minute, sur 2 circuits d'horloges secondaires, mais encore la préparation de la réception d'un signal horaire, ainsi que les opérations de contrôle qui en dépendent.

Une fois par 24 heures, de nuit, la centrale est remise à l'heure automatiquement par un signal téléphonique ; une correction manuelle est aussi possible sur la base de n'importe quel signal horaire.

Sur la partie gauche se trouvent les cadrans de contrôle des circuits secondaires, les instruments de contrôle de la tension, du courant et de l'isolation, ainsi que le tableau portant les clés de commande, les fusibles et les organes d'alarme. Tous ces éléments sont sous clé, à l'abri d'interventions étrangères.

Cette centrale peut commander plus de 50 horloges secondaires de dimensions diverses, réparties sur 2 circuits. Sa précision de marche est de quelques dixièmes de seconde par jour.

FAVAG S. A., Neuchâtel