

Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 32 (1906)
Heft: 12

Inhaltsverzeichnis

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 16.03.2025

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

Bulletin technique de la Suisse romande

ORGANE EN LANGUE FRANÇAISE DE LA SOCIÉTÉ SUISSE DES INGÉNIEURS ET DES ARCHITECTES. — Paraissant deux fois par mois.

Rédacteur en chef: M. P. HOFFET, professeur à l'Ecole d'Ingénieurs de l'Université de Lausanne.

Secrétaire de la Rédaction: M. F. GILLIARD, ingénieur.

SOMMAIRE: *Le moteur Diesel et son application à la navigation sur le lac Léman*, par M. P. Hoffet, professeur à l'Université de Lausanne (Planches 4 et 5). — **Divers**: Concours pour un hôtel de la Caisse d'Epargne de Neuchâtel, à la Chaux-de-Fonds. Rapport du jury. — Fêtes d'inauguration du tunnel du Simplon.

Le moteur Diesel et son application à la navigation sur le lac Léman.

Par M. P. HOFFET, professeur à l'Université de Lausanne.

L'emploi de moteurs à pétrole ou à benzine pour la propulsion de bateaux s'est généralisé depuis quelques années sur les lacs suisses. La petite navigation de plaisance emploie maintenant presque exclusivement ces moteurs, et la navigation marchande en fait usage sur une grande échelle, notamment sur les lacs de Zurich et des Quatre-Cantons.

Les bateaux du lac Léman n'ont pas suivi le même progrès en ce qui concerne leur propulsion, probablement parce qu'ici les barques à voiles sont très supérieures à celles qui sont en usage sur les autres lacs suisses et peut-

être aussi parce que la navigation y est plus difficile, vu l'absence de ports sûrs pouvant offrir un abri en cas de panne d'un moteur. C'est pour ce dernier motif, entre autres, que la *Compagnie générale de Navigation sur le lac Léman* a préféré en rester au remorquage de ses chalands, malgré les inconvénients de ce système, plutôt que de les munir de moteurs à benzine.

Cependant, lorsque le moteur *Diesel* eut fait son apparition sur le marché et que ses avantages incontestables furent démontrés, elle n'hésita pas à commander, en août 1904, un chaland avec moteur Diesel à MM. Sulzer frères, à Winterthur, pour en étudier l'emploi.

Parmi tous les moteurs thermiques qui ont été exécutés jusqu'à ce jour, le moteur Diesel tient de beaucoup le record en fait de rendement économique. On sait que le rendement économique d'un moteur thermique est le rapport de la chaleur transformée en travail mécanique à la chaleur

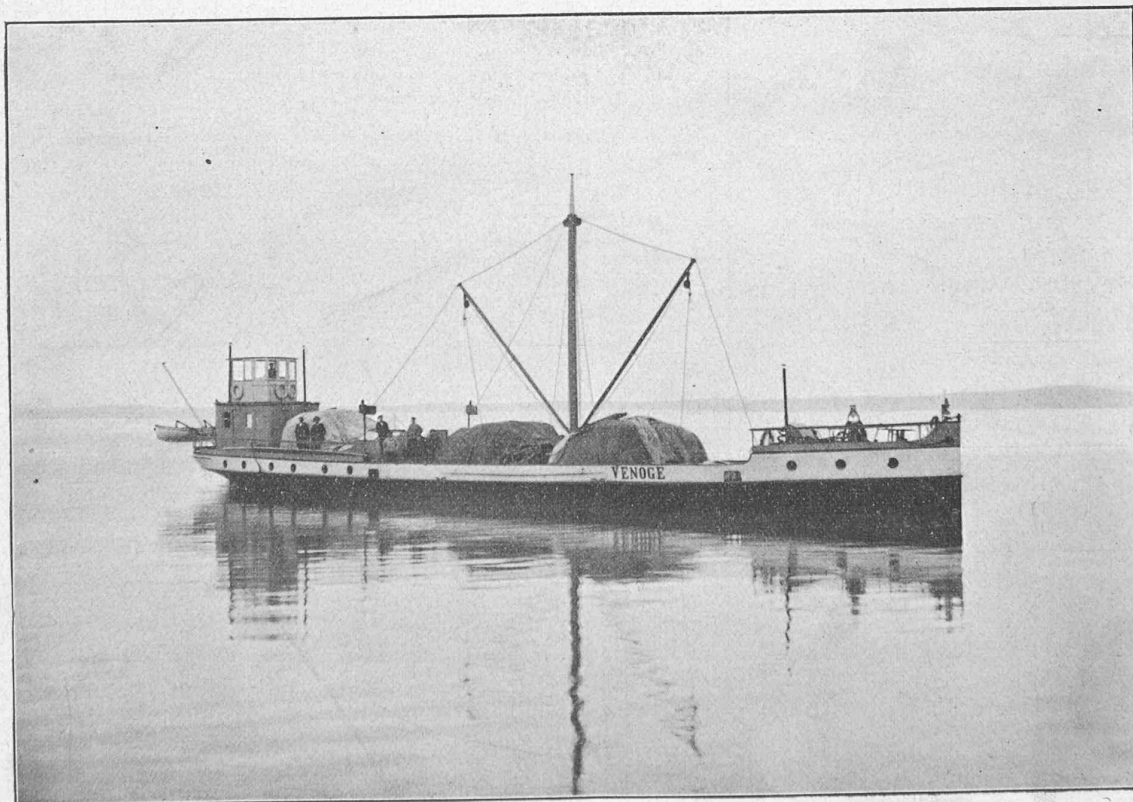


Fig. 1. — La « Venoge », chaland de la Compagnie générale de Navigation sur le lac Léman.