

Objekttyp: **TableOfContent**

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

Band (Jahr): **44 (1918)**

Heft 17

PDF erstellt am: **21.07.2024**

### **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.

# BULLETIN TECHNIQUE DE LA SUISSE ROMANDE

Réd. : D<sup>r</sup> H. DEMIERRE, ing.  
2, Valentin, Lausanne

Paraissant tous les  
15 jours

ORGANE EN LANGUE FRANÇAISE DE LA SOCIÉTÉ SUISSE DES INGÉNIEURS ET DES ARCHITECTES

SOMMAIRE : *Automotrices Diesel-électriques* (suite et fin). — Emploi et traitement des aciers utilisés dans la construction des moteurs légers, par M. L. Barbillon, professeur à la Faculté des Sciences, Directeur de l'Institut Polytechnique de Grenoble (suite et fin). — *Les tourbières de Dirlaret*, par M. P.-J. Blaser, ingénieur à Fribourg. — La métallographie. — *Nécrologie* : Adrien Peyrot. — Société suisse des Ingénieurs et des Architectes. — *Bibliographie*. — *Carnet des concours*.

## Automotrices Diesel-électriques.

(Suite et fin).<sup>1</sup>

### Installations de dépôt et essais de marche.

Pour la première période d'exploitation, les voitures ont été rangées dans un dépôt de locomotives dont on se servait peu. Les combustibles sont contenus dans des récipients en forme de chaudron de 15 mètres cubes de capacité enfoncés dans le sol et entourés de serpentins de chauffage destinés à conserver l'huile à l'état liquide, même aux basses températures.

<sup>1</sup> Voir *Bulletin technique* 1918, p. 145.

Au moyen de pompes à main, les combustibles sont conduits par des tuyaux en fer à des récipients surélevés de 650 litres de capacité chacun, chauffés au moyen de la vapeur prise à une locomotive. On fait communiquer ces récipients avec les réservoirs de la voiture au moyen d'un tuyau métallique mobile fermé par une soupape. Le filtrage rapide de l'huile présente certaines difficultés. On avait d'abord inséré des filtres dans les tuyauteries destinées à remplir les réservoirs de l'automotrice, mais l'huile passait si lentement à travers les filtres en drap ou en feutre que le remplissage du réservoir avait duré plus longtemps que les arrêts prévus par l'horaire. Pour cette raison, le filtre de la voiture

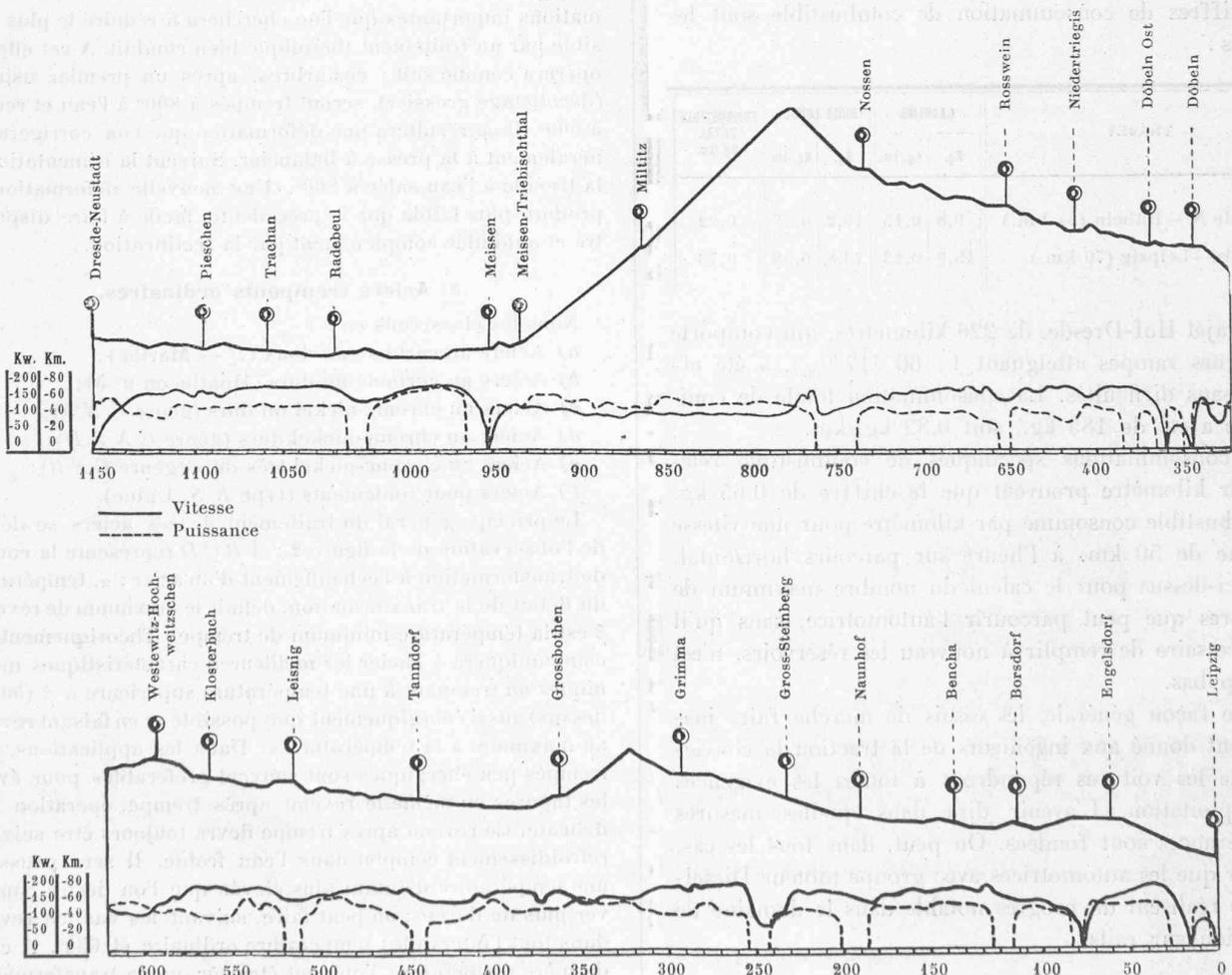


Fig. 13. — Diagramme relevé sur un trajet Dresde-Neustadt et Leipzig.