

Ferronneries, Peintures,

Construction et Immeubles

BRIQUETTES AU PETROLE POUR LES TORPILLEURS

L'Information Industrielle publie sur ce sujet l'article suivant de M. Paul Montigny :

Nous venons de voir partir pour l'arsenal de Toulon, avec toutes les précautions voulues, un wagon de briquettes de pétrole, fabriquées par une jeune société montée il y a deux ans, par M. P. Monnier, la Société stéphanoise de produits chimiques.

Le pétrole est solidifié par un procédé imaginé par M. Gonnet, directeur de cette Société, un chimiste éminent. La briquette a à peu près l'aspect d'un savon ; elle n'a aucune odeur, elle brûle complètement sans couler, absolument comme un morceau de charbon très flambant, et sans fumée. Elle a tous les avantages du charbon et du pétrole sans avoir leurs inconvénients. Le poids des résidus ne dépassent pas 2 à 3 p. c.

Le pouvoir calorifique est de 12,000 calories ; à poids égal un torpilleur a donc une fois et demie autant d'approvisionnement qu'avec la meilleure houille, et a besoin de quatre fois moins de temps pour se mettre en pression. Chauffé avec cette briquette, il n'est plus, comme avec la houille et surtout l'aggloméré, dénoncé de loin par un panache de fumée.

Le prix de la briquette de pétrole sera sensiblement équivalent à celui du charbon, quand elle sera fabriquée en grand et avec des pétroles à bon prix ; on nous dit qu'un groupe de capitalistes marseillais et une grande maison de pétrole des Etats Unis sont en pourparlers, mais on pense que la marine française voudra en conserver le monopole.

CHAUDIERES A VAPEUR.

Plusieurs de nos confrères, rapportent d'après *L'Electro-Techniker*, de Vienne, que la fabrication d'aluminium et de magnésium de Hemelinger vient de faire une découverte importante, qui doit empêcher la corrosion des parois intérieures des chaudières à vapeur ainsi que la formation, sur les mêmes parois, d'incrustations très adhérentes. Le procédé consiste à suspendre, dans la chaudière, des plaques en zinc qui ont été soumises à une préparation, jusqu'ici tenue secrète, et dont la présence empêche toute action nuisible des sels contenus dans l'eau d'alimentation. L'on suspend ces plaques de zinc de manière qu'elles se trouvent en contact avec les parois de la chaudière et, en même temps on les fait plonger dans l'eau. On obtient alors les effets suivants : le contact du fer et du zinc provoque, dans l'eau chargée de sels, un courant qui oxyde les plaques de zinc ; de plus, il se dégage en même temps, sur les parois des chaudières, des bulles d'hydrogène qui empêchent les dépôts d'incrustation d'adhérer fortement au fer. Avec ce dispositif, les sels nuisibles en suspension dans l'eau d'alimentation, notamment les chlorures, n'agissent plus que sur le zinc, et les parois en fer demeurent exemptes de toute corrosion. Quant aux incrustations peu adhérentes qui se forment encore, on peut facilement les enlever au moyen d'un simple brossage.

Il nous semble que la découverte de la fabrique d'aluminium et de magnésium de Hemelinger ne doit pas avoir l'importance que nos confrères lui attribuent. La Société anonyme des mines et fonderies de zinc de la Vieille-Montagne ayant fait depuis longtemps de nombreuses expériences à ce sujet, expériences confirmées par l'Amirauté anglaise et par la Marine française dans les circulaires de 1880 et de 1889, c'est-à-dire datant de plus de douze ans, évaluant la consommation de zinc par chaudière à environ 1 kilog. 10 par mètre caré de surface de chauffe.

La campagne de chasse à la baleine pour 1901 n'a pas donné de bons résultats, comparés avec ceux de 1900. Toutefois, les trois vapeurs de la Herlofoan n'ont pas capturé moins de cent trente-deux baleines, cétacés longs de 95 à 125 pieds pour la plupart et d'une valeur de \$1200 à \$1400 chacun, ce qui représente un bénéfice considérable.

Tramway Maritime pour navires :

Pour remplacer l'emploi de la cale sèche pour les réparations de navires, on vient d'installer à Oakland (Californie) une sorte de tramway pour soulever les navires hors de l'eau.

Ce chemin de fer, consiste en une plate-forme de 255 pieds de longueur sur 76 de largeur qui repose sur des trucks glissant sur quatre lignes de rails plats.

La plate-forme porte, sur les côtés, une série de varangues mobiles qui soutiennent le navire hors de l'eau et en épousent les formes. Quatre chaînes de 570 pds de longueur servent à heler ce chariot, capable de supporter un navire de 3,000 tonnes de déplacement. Le système de treuil servant au halage n'utilise qu'une force initiale de 240 chevaux.

La voie du tramway repose sur les fondations massives de béton encastrées dans des poteaux enfoncés à une très grande profondeur. On comprend que le treuil, capable de haler un navire de 3,000 tonnes sur le tramway, doit être robuste et d'une résistance peu commune, aussi ses engrenages principaux pèsent-ils, à eux seuls, 24,000 livres. Un frein puissant modère la vitesse de la forme lorsqu'elle descend automatiquement sous une lourde charge.

Le tramway peut être immergé jusqu'à 10 pieds sous les eaux pour permettre au navire que l'on veut mettre hors de l'eau de venir échouer doucement sur la plateforme mobile. Il paraît que ce système est beaucoup plus expéditif que celui de la cale sèche et, en tous cas, beaucoup plus simple.

La Canada Hardware Co Ltd. a en stock un bon assortiment de chaînes dans les petits Nos 6, 5, 4, 3. $\frac{1}{2}$ pces ; marchandise actuellement très recherchée.