

martre royale de Russie; que le singe, le lynx, le chies, le renard, le putois, le rat musqué, le chat et toutes les différentes sortes de fourrures, sont vendues sous toutes sortes de vocables ronflants. Savent-elles les personnes de qui nous parlons, que l'on introduit des poils blancs dans les peaux de renard et même dans celles de martre? Sûrement tous nos marchands ne connaissent pas ces détails.

La Chambre de Commerce de Londres, afin de signaler toutes les fraudes pratiquées sur les fourrures, a nommé un comité, chargé d'informer le public à cet égard. Nous présumons qu'en Amérique, nous n'avons besoin de rien de pareil, — ajoutez notre confrère. — parce qu'en ce pays, nous aimons à être trompés.

LES TURBINES DES NAVIRES DE COMMERCE

Récemment, on a discuté aux États-Unis la question de savoir: si l'emploi des turbines est, ou n'est pas convenable, pour les cargo-boats ne filant pas plus de 9 à 10 nœuds par heure. C'est, on le sait, la vitesse moyenne de cette classe de navires de commerce, dit le "Scientific American" auquel nous empruntons ces lignes. Les considérations dont nous parlons, ont été présentées récemment par l'Hon. C. A. Parsons, au cours du discours présidentiel, qu'il adressait à l'Institut des Ingénieurs de la Marine Américaine. On en conviendra, nul mieux que l'orateur sus-nommé, n'est à même de parler savamment, en la matière.

Or, le problème de la propulsion de navires à petite vitesse, par des turbines, offre le dilemme suivant, d'après M. Parsons:

Dans un navire à marche lente les révolutions de la machine doivent être lentes, parce qu'il faut donner à l'hélice une certaine surface et lui ajouter une certaine branche, si l'on veut éviter une trop grande vitesse. Mais, la proportion ne peut être, de beaucoup, réduite au-dessous de 0,8, sans risque d'avoir trop de friction en surface sur les lames. C'est cette particularité qui nécessite l'emploi du plus grand nombre de révolutions possible dans ces circonstances, lesquelles pour un navire de 10 nœuds, doivent être forcément en nombre très limité. D'autre part, une certaine surface de vitesse des lames de la turbine, et un certain nombre de rangées de lames, sont nécessaires pour que la turbine donne une économie raisonnable. Or, si le nombre des révolutions doit être petit, le diamètre et le nombre des rangées de lames doivent être augmentés. Il en résulte, que pour une vitesse de 10 nœuds, le diamètre et le nombre des dites rangées de lames deviennent excessivement grands; partant, le poids de la machine

FONDERIE ST-JEROME

POELES,
CHAUDRONS,
EVIERS,
CANARDS,

SUR COMMANDE.

Nous en avons un fort stock en mains.

Ecrivez-nous pour les prix et escomptes spéciaux au Commerce.

M. J. VIAU & Fils, Manufacturiers
ST-JEROME, P.Q.



CLING - SURFACE

pour COURROIES

C'est un préservatif pour les COURROIES. Non pas un enduit gluant. Leur conserve la souplesse, assure leur longue durée.

Les empêche de glisser de sorte que les COURROIES fonctionnent facilement avec pleine charge.

Commandez-en à l'essai. Demandez les Noms des Firmes qui l'emploient.

CLING SURFACE MFC. CO.

BUFFALO, N.Y.

Adressez-vous au Bureau de BOSTON, MASS.

170 SUMMER ST.

FAUCHER & FILS

IMPORTATEURS ET MARCHANDS-FERRONNIERS

Bois et Garnitures de Voitures

Fournitures pour Carrossiers et Forgerons, telles que Fer en barres, Acier, Charbon de forge, Peintures, Vernis, etc.

Nos. 796 à 802, Rue Craig,

MONTREAL.

Téléphone Main 576.



Courroies en Coton, piquées, huilées, saturées de peinture, spécialement adaptées pour Machineries Agricoles, Fabriques de Pulpe et Machineries à Papier, Moulins à Scie, Crémères, etc., etc.

La moins chère des Courroies sur le marché et celle qui rend le plus de services.

MANUFACTUREE PAR

DOMINION BELTING CO.,
Limited.
HAMILTON.

En vente chez les principaux Marchands

et son coût deviennent aussi excessifs. Alors, bien entendu, l'efficacité de la turbine est en quelque sorte compromise par l'usage de proportions aussi extravagantes, et par rapport à l'énergie utilisée.

Cependant, les ingénieurs maritimes du monde entier, apprendront certainement avec grand intérêt, que M. Parsons dit avoir résolu, de façon satisfaisante, ce problème difficile. Car, il prétend avoir trouvé le moyen de réaliser une turbine à petite vitesse, qui donnerait en même temps toute la force voulue, requise par l'économie. Economie qui serait supérieure à celle fournie par n'importe quel cargo-boat actuellement connu de l'inventeur. M. Parsons dit avoir imaginé une turbine qui travaillera économiquement sous une très basse pression, même quand elle aura une petite vitesse. M. Parsons ajoute que les machines d'un cargo boat, donnent de la vapeur à la faible pression de 7 livres, lorsque celle-ci est envoyée dans le condenseur. Le reste de l'énergie, entre autres, disons, une pression de 7 livres et celle de 1-2 livre, est pratiquement perdue. Or, le nouveau type de turbine permettrait d'économiser environ 70 pour cent de cette énergie perdue; et la force additionnelle due à l'emploi de cette turbine à basse pression est estimée entre 15 et 20 pour cent de toute l'énergie maintenant obtenue — gain que M. Parsons compare à celui que l'on obtient lors de la transformation des machines composées en machines réciproques.

Parlant de la possibilité de machines à gaz ou à pétrole, comme moteurs maritimes de l'avenir, et à mettre en concurrence avec les turbines, M. Parsons remarque que malgré que ces moteurs aient fourni la force d'un cheval, en ne demandant que la moitié ou les deux tiers de la dépense nécessitée par les machines à vapeur à condensation, il n'est pas prouvé que le combustible de ce nouveau genre de moteurs puisse prendre place dans les soutes à charbon ordinaires. Mais, si, dans l'avenir un producteur de gaz pour moteur, (gaz qui proviendrait du charbon), était inventé, et que les différents détails de transformation puissent être réalisés de satisfaisante façon, alors bien entendu la machine à vapeur devra faire place aux nouveaux modèles de moteurs à gaz.

Telle est aujourd'hui la situation. Dès que les ingénieurs auront inventé un appareil à gaz, permettant d'employer le pétrole des mines, ces moteurs deviendront d'une application mécanique générale. Avis aux inventeurs, car nous croyons qu'aucun problème plus riche et plus intéressant, ne leur est maintenant soumis.

Le bon annonceur a toujours l'ambition de faire une meilleure publicité.