

*Charbonnage de la Batterie : Installation d'un triage.*

Dans la paire que ce charbonnage possède rue Vivegnis, à Liège, à proximité de l'œil du tunnel partant de son siège de la Batterie, on a installé un triage pour charbons maigres construit par les ateliers Humboldt, à Kalk, près de Cologne, et que M. l'Ingénieur Raven décrit succinctement comme suit :

« Les charbons arrivant dans les wagonnets sont culbutés sur une table à secousses comprenant deux grilles superposées et formant du 0-50, du 50-100 et du plus gros que 100.

» Le 0-50 tombe sur une grille qui le classe en 0-20 et 20-50. Ces deux classes sont déversées sur un transporteur qui amène le charbon aux trémies de chargement.

» Le 50-100 et les houilles supérieures à 100 sont déversées séparément sur un autre transporteur qui les conduit à un concasseur.

» Les charbons concassés sont repris par une chaîne à godets et culbutés sur une table à secousses à trois grilles superposées qui donne du 0-20, du 20-30, du 30-55 et du 55-70. Le 0-20 est dirigé sur le premier transporteur. Le 20-30 tombe dans une caisse munie d'une trémie où il peut être directement chargé. Les deux autres classes 30-55 et 55-70 sont reçues par un troisième transporteur qui les dirige dans des trémies de chargement.

» Les trois transporteurs sont d'assez grande largeur ; ils reçoivent chacun deux catégories de charbons, qui s'y étalent en sillons distincts le long des deux côtés, et qui sont amenées simultanément soit aux trémies, soit au concasseur. Cette division du charbon sur le même transporteur a pour but de faciliter l'épierrage qui se fait à la main.

» Cet atelier, qui est actionné par un moteur électrique de 35 H. P., n'étant pas encore en marche normale, il est assez difficile d'être exactement fixé dès à présent sur sa capacité réelle de production. »

*Usine de Grivegnée : Installation de moteurs à gaz pauvre.*

A l'usine de Grivegnée, de la Société anonyme de Grivegnée, on a monté un des deux moteurs à gaz pauvre dont l'installation est décidée.

Ce moteur, d'une force de 400 H. P., a été construit par la Société Saint-Léonard, à Liège. Il est du système Koerting à double effet,

comme une machine à vapeur, résultat que l'on obtient par l'emploi du cycle à deux temps sur chacune des faces du piston.

Le cylindre moteur comporte, à chacune de ses extrémités, une soupape permettant l'entrée du mélange d'air et de gaz et, en son milieu, une couronne d'ouvertures d'échappement. Extérieurement se trouvent deux pompes, une à air, l'autre à gaz, qui préparent le mélange explosif.

Avant l'introduction de ce mélange dans le cylindre, il se produit dans celui-ci une chasse d'air pur destinée à balayer complètement les gaz brûlés restants.

Ce moteur est alimenté par les gaz du haut-fourneau. Mais, lorsque ceux-ci feront défaut, un système de valves papillons automatiques permettra l'alimentation au moyen de gaz provenant directement d'un gazogène à aspiration, qui sera toujours à feu.

De cette façon la marche du moteur ne peut jamais être entravée par l'allure du haut-fourneau.

*Appareils à vapeur : Chaudières à double corps ; Extension de l'emploi de moteurs à gaz pauvre.*

La Société anonyme des établissements Piedbœuf, à Jupille, dotée d'un outillage très perfectionné, construit actuellement des chaudières à double corps superposés, timbrées à 13 atmosphères. Le corps inférieur est traversé par deux tubes foyers et le corps supérieur contient un faisceau tubulaire de retour de flamme.

Je signalerai aussi que le moteur à gaz pauvre par aspiration s'introduit de plus en plus dans l'industrie.

Nombreux, en effet, sont les industriels qui remplacent leurs chaudières et machines à vapeur par des gazogènes et des moteurs à gaz.

Ceux qui ont effectué cette transformation affirment généralement qu'elle est économique.

Le fait semble peu douteux, surtout si l'on considère que la plupart de ces industriels, appartenant à la petite industrie, possédaient des machines à vapeur de faible puissance, de construction peu soignée, souvent mal réglées et consommant, par conséquent, beaucoup de vapeur par cheval utile-heure.