Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande

Band: 35 (1909)

Heft: 6

Sonstiges

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 01.07.2025

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

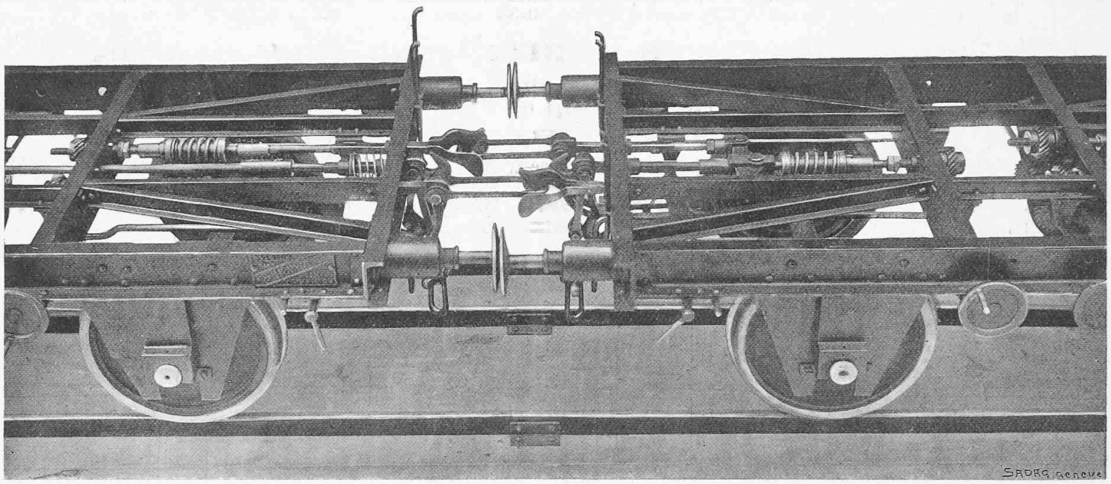

Fig. 2. — Vue d'ensemble de l'accrochage, à gauche création primitive, à droite adjonction du balancier pour le passage dans les courbes, la position des manettes abaissées permet la vérification des accrochages effectués.

produise l'accrochage, sans autre besoin de tension, ceci quels que soient les types de tampon.

Décrochage. — Pour le décrochage on procède de la manière suivante: l'attelage étant tendu, il suffit de desserrer légèrement un des tendeurs (pour produire l'allongement de la boucle), puis de relever les contre-poids E au moyen des manettes d-d placées de chaque côté des vagons. Ces manettes commandent un arbre e qui porte une manivelle f à laquelle est suspendue une tringle g, supportant la branche F du contre-poids E. La branche F repose sur une rondelle h qui s'appuie elle-même sur un ressort à boudin k fixé par un écrou l à l'extrémité de la tringle g.

Ce ressort à boudin k donne du jeu à la branche F et par suite à la boucle C pour que celle-ci puisse atteindre le fond du crochet sous la tension de l'attelage et lorsque le crochet se trouve plus haut que la boucle par suite des différences de hauteur des véhicules. (Cet écrou sert aussi à régler l'horizontalité des boucles si besoin est).

Au moment où on relève les manettes d, on relève donc le contre-poids E et la boucle C qui est maintenue par les deux tringles b et c et abaissée dans la position indiquée en pointillé. Le décrochage est accompli : on peut écarter les vagons car l'attelage automatique est paralysé.

Pour le remettre en état de fonctionner, il suffit d'abaisser les manettes d de chaque vagon, les contre-poids E retombant dans leur position normale ramènent de nouveau les boucles C à l'horizontale et l'attelage est prêt à s'accoupler automatiquement.

Ici, nous faisons remarquer que toute cette manœuvre décrite ci-dessus, nécessitée par le fonctionnement normal de l'attelage est effectuée complètement en dehors des tampons par un seul homme sans exiger pour celui-ci aucun effort.

* * *

Comme son titre l'indique, l'attelage est partiellement automatique, c'est-à-dire que l'accrochage seul s'effectue automatiquement (le tendeur restant à disposition de l'employé pour compenser les différences possibles).

Des essais faits avec deux vagons des Chemins de fer fédéraux munis du nouvel attelage, il résulte que l'accrochage se produit quel que soit le choc avec lequel les vagons s'abordent. En effet les boucles touchent les crochets un peu avant que les tampons se rencontrent, de sorte que si léger que soit le choc, la force d'inertie des vagons étant très grande par rapport à l'effort minime exigé pour faire glisser les boucles sous les crochets, l'accouplement s'effectue sûrement. De même pour un choc très violent, les boucles passent rapidement sous les crochets sans rencontrer d'obstacles, jusqu'à complète compression des tampons. Au moment de la réaction, les boucles reviennent en arrière et entrent directement dans les crochets.

Le temps nécessaire pour accoupler deux vagons avec le nouvel appareil est déjà bien plus court qu'avec l'attelage actuel, mais où une très grande différence se produit en faveur du nouvel attelage, c'est lorsqu'il s'agit d'accoupler une tranche d'un certain nombre de vagons, attendu que tous les accrochages s'effectuent simultanément et qu'il ne reste plus qu'à courir le long du train pour les vérifier et les corriger s'il y a lieu.

(A suivre).

Association amicale des anciens élèves de l'Ecole d'ingénieurs de l'Université de Lausanne.

Demande d'emploi.

Un ingénieur-constructeur ayant quelques années de pratique cherche emploi.

S'adresser au secrétariat de l'Ecole d'ingénieurs, Valentin, 2, Lausanne.

Lausanne. — Imprimerie H. Vallotton & Toso, Louve, 8.