

Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 77 (1951)
Heft: 13

Sonstiges

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 14.03.2025

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

BULLETIN TECHNIQUE DE LA SUISSE ROMANDE

Paraissant tous les quinze jours

Abonnements :
Suisse : 1 an, 24 francs
Etranger : 28 francs
Pour sociétaires :
Suisse : 1 an, 20 francs
Etranger : 25 francs
Pour les abonnements
s'adresser à :
Administration
du « Bulletin technique
de la Suisse romande »,
Case postale Riponne 21,
Lausanne
Compte de chèques pos-
taux II. 8775, à Lausanne
Prix du numéro : Fr. 1,40

Organe de la Société suisse des ingénieurs et des architectes, des Sociétés vaudoise et genevoise des ingénieurs et des architectes, de l'Association des anciens élèves de l'Ecole polytechnique de l'Université de Lausanne et des Groupes romands des anciens élèves de l'Ecole polytechnique fédérale.

Comité de patronage — Président: R. Neeser, ingénieur, à Genève; Vice-président: G. Epitoux, architecte, à Lausanne; Secrétaire: J. Calame, ingénieur, à Genève — Membres, Fribourg: MM. P. Joye, professeur; E. Latelin, architecte — Vaud: MM. F. Chenaux, ingénieur; E. d'Okolski, architecte; A. Paris, ingénieur; Ch. Thévenaz, architecte — Genève: MM. L. Archinard, ingénieur; Cl. Groscurin, architecte; E. Martin, architecte; V. Rochat, ingénieur — Neuchâtel: MM. J. Béguin, architecte; G. Furter, ingénieur; R. Guye, ingénieur — Valais: MM. J. Dubuis, ingénieur; D. Burgener, architecte.

Rédaction: D. Bonnard, ingénieur. Case postale Chauderon 475, Lausanne.

Conseil d'administration de la Société anonyme du Bulletin Technique: A. Stucky, ingénieur, président; M. Bridel; G. Epitoux, architecte; R. Neeser, ingénieur.

Tarif des annonces

Le millimètre
(larg. 47 mm) 20 cts
Réclames: 60 cts le mm
(largeur 95 mm)
Rabais pour annonces
répétées

Annonces Suisses S.A.



5, Rue Centrale Tél. 22 33 26
Lausanne et succursales

SOMMAIRE : *Les voitures des C. F. F. montées sur pneumatiques « Michelin »* (suite et fin), par R. GUIGNARD, ing. dipl., Berne. — *La forme de l'amphithéâtre de Pola*, par A. ANSERMET, professeur à l'E. P. U. L. — Société suisse des ingénieurs et des architectes: *Extrait du procès-verbal de l'assemblée des délégués de la S. I. A.* — **NÉCROLOGIE :** *Léon Bolle (1888-1951)*. — **SERVICE DE PLACEMENT.** — **NOUVEAUTÉS, INFORMATION DIVERSES.**

LES VOITURES DES CHEMINS DE FER FÉDÉRAUX MONTÉES SUR PNEUMATIQUES « MICHELIN »

par R. GUIGNARD, Ing. dipl., Berne

(Suite et fin.)¹

g) Installation de freinage

La disposition générale des conduites et des appareils de frein est donnée par le schéma de la figure 15. L'installation de freinage comprend deux parties principales: une partie pneumatique, représentée dans la moitié supérieure de la figure, en principe identique à celle d'une voiture normale de chemin de fer et une partie hydraulique, occupant la moitié inférieure du schéma, semblable à celle d'un véhicule automobile.

La partie pneumatique comprend essentiellement les conduites générales du frein modérable 1, ou à action directe, et du frein automatique 2, le distributeur « Oerlikon » 6, les réservoirs auxiliaires 3 et de commande 8. Le cylindre de frein classique est ici remplacé par deux cylindres hydropneumatiques 11 (un pour chaque bogie) ayant pour fonction de transformer la pression d'air en pression d'huile. Le réservoir d'expansion 5 sert à augmenter le volume de la partie pneumatique du cylindre 11 de manière à ce que les temps de remplissage et de desserrage puissent être obtenus à l'aide d'orifices calibrés de grandeurs normales.

Rappelons brièvement le fonctionnement du frein automatique à air comprimé. En position desserrée, la conduite générale 2 et les réservoirs auxiliaires 3 et de commande 8 sont remplis d'air

comprimé à la pression de 5 kg/cm². Pour effectuer un freinage, le mécanicien crée à l'aide de son robinet une dépression dans la conduite principale. Le distributeur 6 met alors le réservoir auxiliaire 3 en communication avec le réservoir d'expansion 5. La pression d'équilibre qui

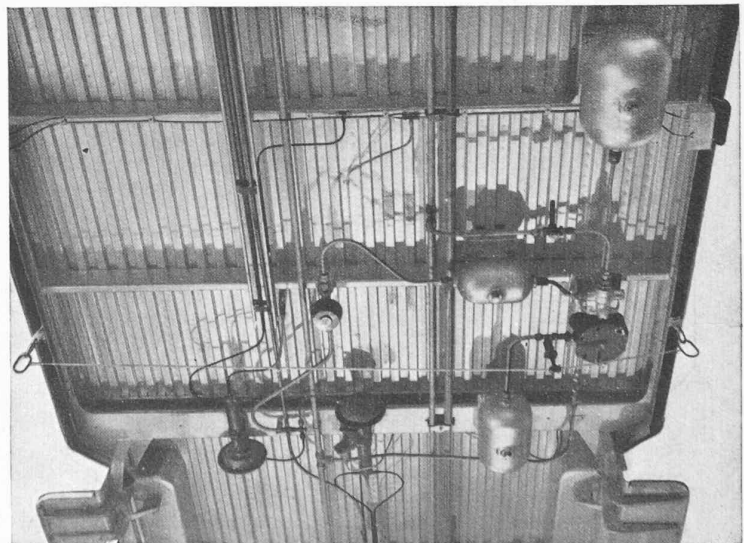


Fig. 17. — Disposition des appareils de frein sous la caisse.

¹ Voir *Bulletin technique* du 16 juin 1951.