Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande

Band: 35 (1909)

Heft: 7

Artikel: Attelage partiellement automatique pour vagons de chemins de fer (Système Vinzio) (suite)

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-27561

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: 03.07.2025

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

CONCOURS POUR UNE ÉCOLE PRIMAIRE, A CHAILLY

Perspective.

1er prix : Projet « Ohé la marmaille ! », de MM. M. de Rham et G. Peloux, architectes, à Lausanne.

Attelage partiellement automatique pour vagons de chemins de fer.

(Système Vinzio.)

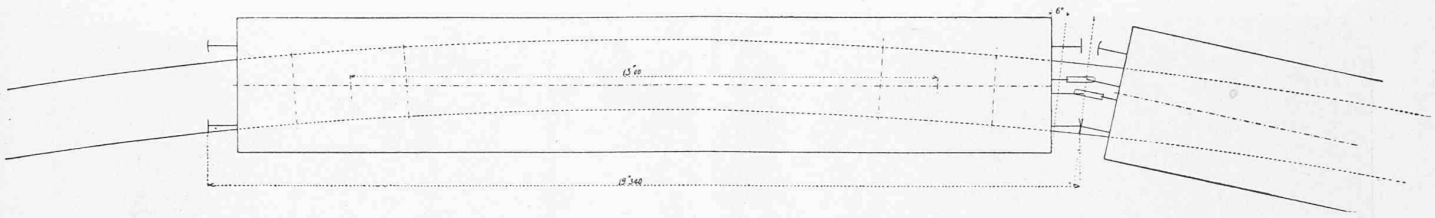
(Suite [1]).

Les figures 3 et 5, rigoureusement exactes, montrent l'accrochage dans une courbe de 90 m. de rayon et cela pour trois types différents de véhicules. Or nous voyons que, dans le cas le plus mauvais, c'est à dire l'accrochage dans une courbe de 90 mètres de rayon de deux vagons C. F. F. à bogies du type AB^4 de 19,340 m. de longueur (les plus longs en circulation) les têtes des vagons font avec la normale à la courbe un angle de 6° soit un angle total de 12° entre les plans des deux têtes des vagons et qu'il suffit dans ce cas extrême d'allonger les deux attelages chacun de 0,13 m. ce qui s'obtient par quelques tours au volant de chaque tendeur, pour que l'accrochage automatique s'accomplisse parfaitement et cela sans que les tampons soient comprimés, c'est-à-dire sans choc.

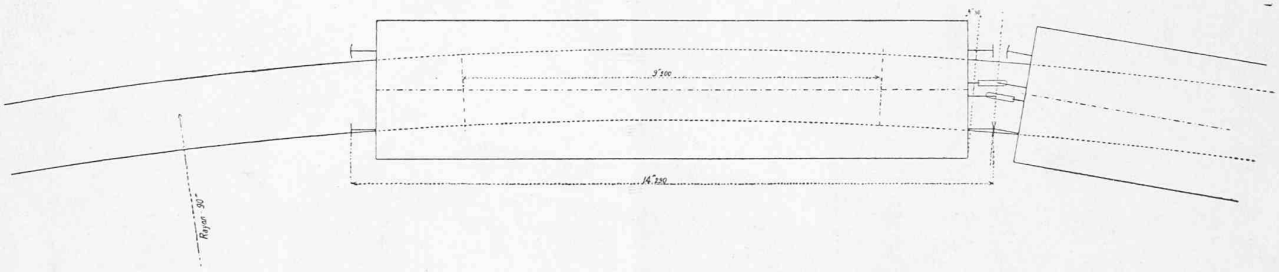
C'est ici que nous avons vu qu'il est impossible d'effectuer l'accrochage (sans comprimer les tampons) avec un dispositif à fonctionnement précis. Il est clair que sous un choc assez violent, pour comprimer à fond les deux tampons intérieurs à la courbe, l'accrochage se produira parfaitement sans qu'il soit nécessaire d'allonger les attelages. Si l'attelage a été effectué en ligne droite et qu'il s'agisse du passage dans une courbe de 90 m. de rayon, ce passage aura lieu sans aucun effort, attendu que ce sont les deux balanciers qui compenseront les différences de traction et qui effectueront une oscillation proportionnelle à l'inclinaison des têtes des vagons, soit pour le cas qui nous occupe, une oscillation de 0,019 m.

Quant à la différence de hauteur des attelages au-dessus des rails, étant donnés les différents types de

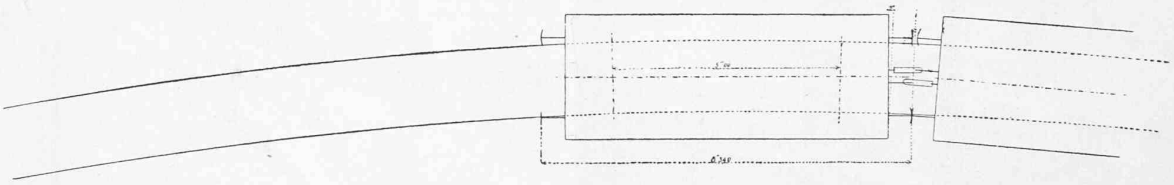
[1] Voir N° du 25 mars 1909, page 70.



Type *C. F. F. AB*[4]. Cas le plus mauvais.



C. F. F. B[2].



C. F. F. K[2].

Fig. 3. — Plan schématique de l'attelage dans une courbe minimum. — 1 : 80

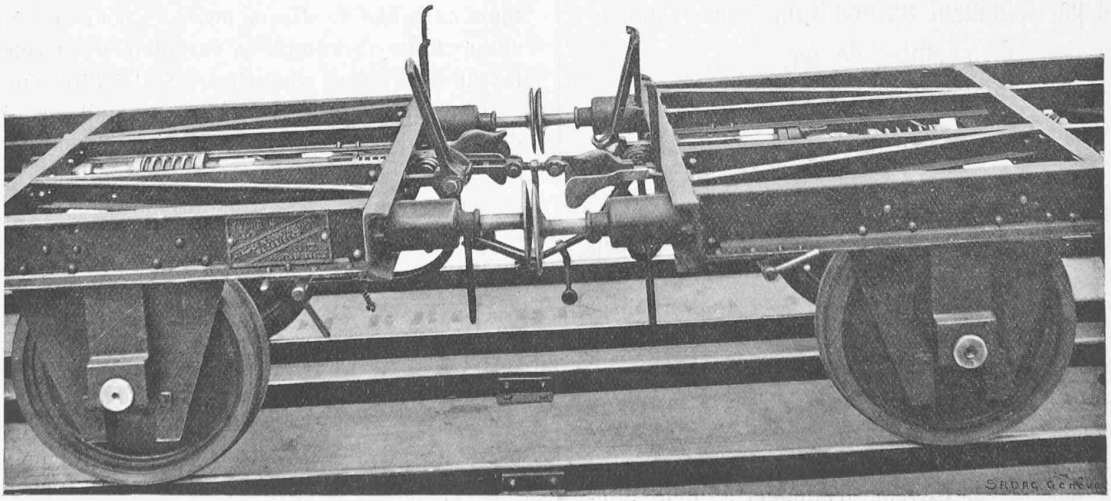


Fig. 4. — Période de transition, la boucle relevée permet l'accrochage de l'ancien attelage, conformément aux conventions internationales, entre une voiture munie d'un nouvel attelage et une ancienne voiture.

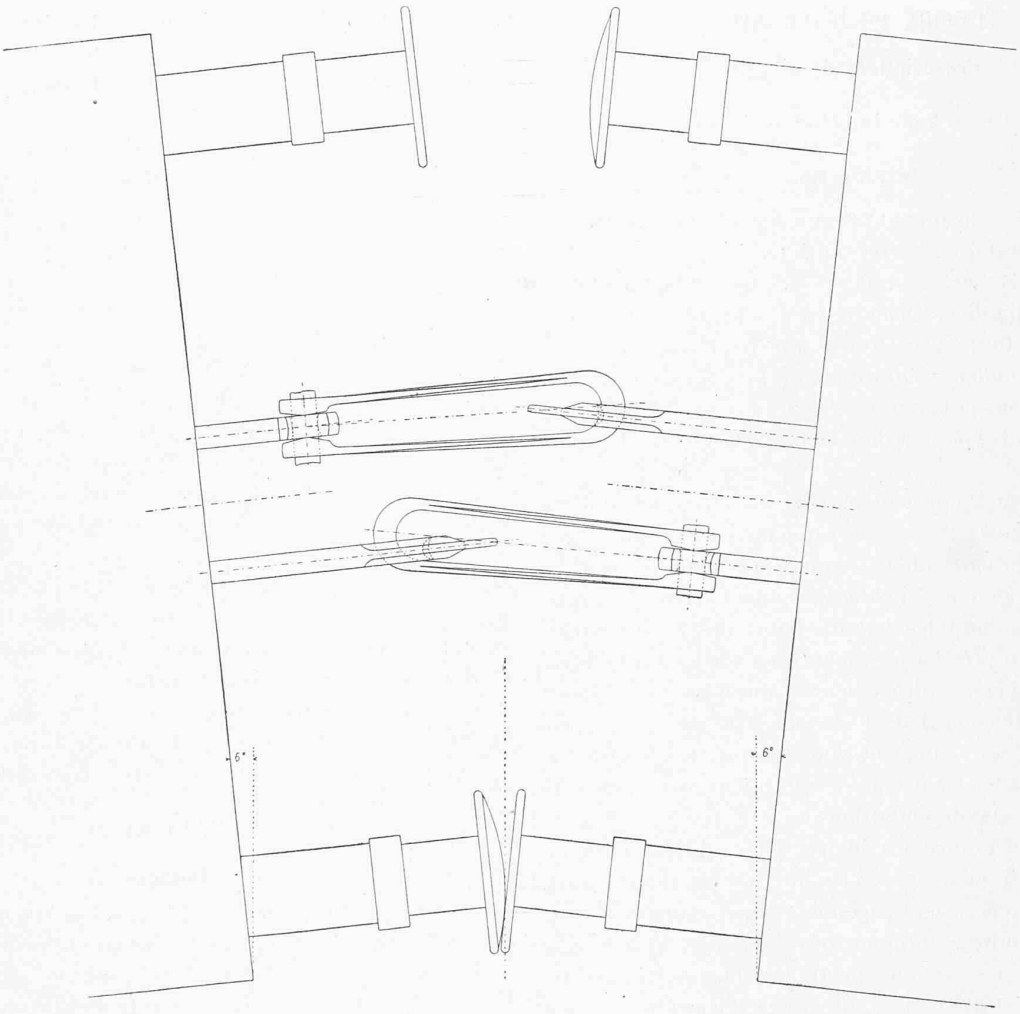


Fig. 5. — Plan schématique dans le cas le plus mauvais sans compression des tampons, l'accouplement se produit simplement par l'allongement de la barre de traction.

vagons, tenons compte que le crochet, grâce à son prolongement vertical, a une hauteur utile de 200 mm. La différence exigée n'étant que de 135 mm. nous satisfaisons donc pleinement à cette condition.

Il résulte des essais faits que tout danger de décrochement en cas de compression entre les vagons est absolument écarté. En effet, au moment de la compression, les boucles *C* glissent sur les plans inclinés formés par le fond des crochets *A*. Ces plans inclinés font abaisser les boucles et celles-ci passent sous les tiges de traction et sous les châssis où rien ne gêne leur mouvement.

Au moment où la réaction des tampons se produit, les boucles reviennent en arrière, et les contre-poids *E* n'étant plus contrariés ramènent les boucles suivant l'horizontale. L'extrémité inférieure des crochets étant suffisamment longue, arrête forcément les boucles, ce qui rend le décrochage impossible.

(A suivre).

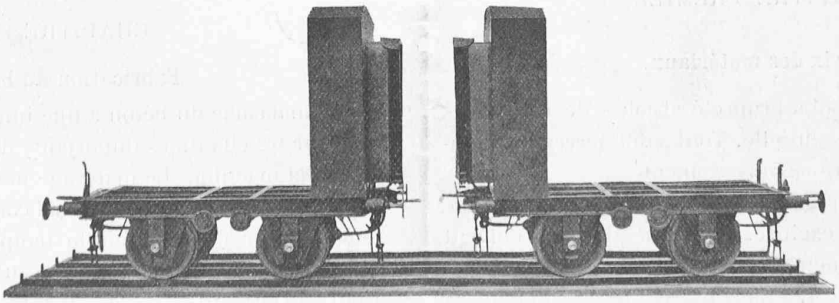


Fig. 6. — Vue des nouveaux soufflets, ceux-ci réduits à la dimension utile pour les courbes et les compressions n'ont plus besoin d'être repliés.