Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 40 (1914)
Heft: 20

Wettbewerbe

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: 15.07.2025

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

six ou huit. Pour les deux vitesses inférieures, les deux moteurs sont connectés en cascade, tandis que pour les deux vitesses supérieures ils sont branchés chacun directement sur le réseau et travaillent en parallèle. Pendant la période de démarrage et lors du passage d'une vitesse inférieure à une vitesse supérieure, des résistances sont intercalées, puis mises en court-circuit lorsque le nombre de tours normal est atteint. Les vitesses normales sont de 26, 35, 53 et 71 km. à l'heure, comme pour les locomotives existantes de la série F^b $^4/_4$. L'effort de traction à la jante des roues est de 13 000 kg. pour toutes les vitesses. La puissance de la locomotive augmente avec la vitesse et passe de 1050 chevaux à 26 km., à 2800 chevaux à 71 km. à l'heure.

Les changements de vitesse s'opèrent au moyen du *commutateur des pôles*. Le verrouillage de cet appareil ne permet pas de passer à une vitesse supérieure avant que le nombre de tours normal correspondant à la vitesse inférieure soit atteint. La manœuvre du commutateur des pôles et du *commutateur de changement de direction* s'opère au moyen de l'air comprimé. L'insertion des résistances pendant les périodes de démarrage et d'accélération s'obtient au moyen d'un *rhéostat* qui commande un moteur à coutant continu accouplé au rouleau de contacts des résistances. Ce moteur est alimenté par le courant continu du groupe convertisseur d'éclairage. En cas de non-fonctionnement de cet asservissement électrique, l'insertion des résistances peut se faire à la main, au moyen d'une manivelle.

Les *résistances*, qui consistent en rubans de rhéotan, sont disposées dans une caisse placée au-dessus des moteurs de traction.

Au milieu de la locomotive, dans la cabine à haute tension, se trouve l'*interrupteur principal* des moteurs, qui se déclenche automatiquement à l'aide de l'air comprimé dans les cas de serrage du frein rapide, et à l'aide d'un relais en cas d'excès de courant. Cet interrupteur peut, en outre, être déclenché en tout temps à la main, à l'aide du levier monté sur le robinet de manœuvre du frein.

La locomotive est munie de deux *archets de prise de courant*. Ces archets diffèrent de la construction habituelle par la fixation, sur la traverse qui relie l'extrémité des deux bras, de deux petits archets distincts, qui prennent chacun le courant sur l'une des deux phases. Ces deux petits archets peuvent se mouvoir indépendamment l'un de l'autre, et au repos ils se placent toujours perpendiculairement à la ligne de contact. Pendant la marche, leur position est inclinée dans le sens opposé à la direction de marche ; ils sont maintenus en position par un ressort. Les pièces de frottement sont en tubes de laiton à section triangulaire, pouvant pivoter sur leur axe et s'appuyant contre la ligne aérienne avec une pression de 6 kg. environ.

Les cabines à haute tension et les échelles pour monter sur le toit sont en communication avec les conduites d'air des archets et ne sont rendues accessibles que si ces conduites sont vides et les archets par conséquent abaissés.

L'éclairage de la locomotive n'est pas fourni directement par le courant de traction, mais par une petite dynamo à courant continu actionnée par un moteur, ou par une batterie branchée en parallèle avec la dynamo. L'éclairage des signaux est ainsi rendu indépendant du courant de traction et peut être maintenu en tout temps.

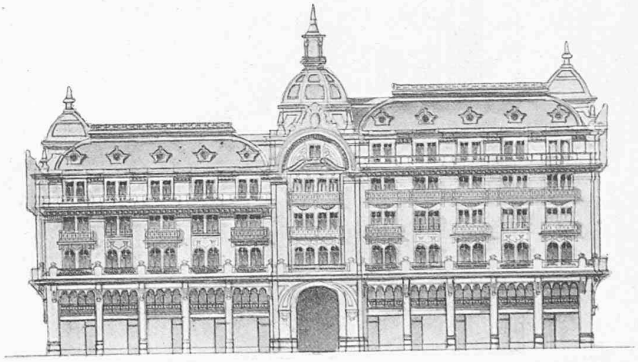
La locomotive est munie du frein Westinghouse double, du tachygraphe Hasler, des sablières à air et d'une pompe à air avec commande à main pour lever les archets ; celle-ci n'est utilisée que si les réservoirs à air sont vides.

Concours pour l'utilisation des terrains de l'ancienne Poste, à Lausanne.

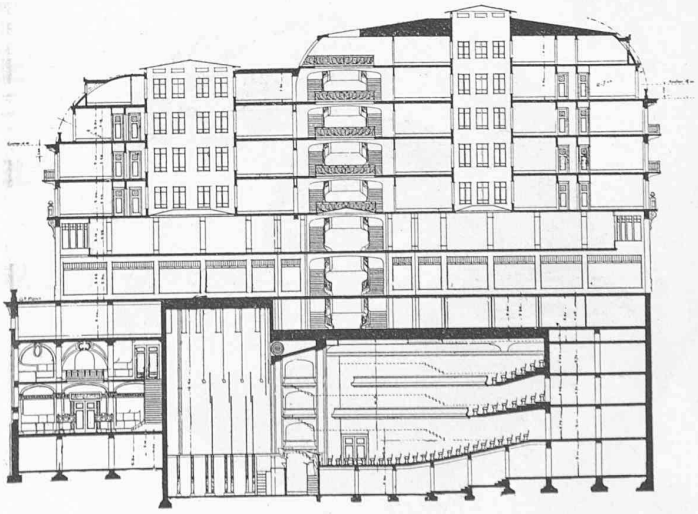
(Suite et fin)[1].

Nous publions aux pages 228 et 229 le projet de M. *E. Quillet*.

[1] Voir N° du 10 octobre 1914, page 204.

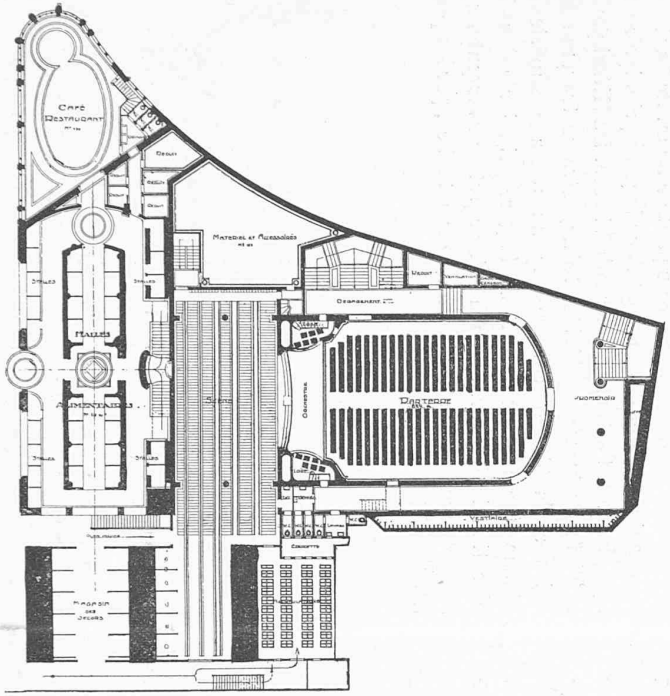


Façade sur le Gd-Pont.

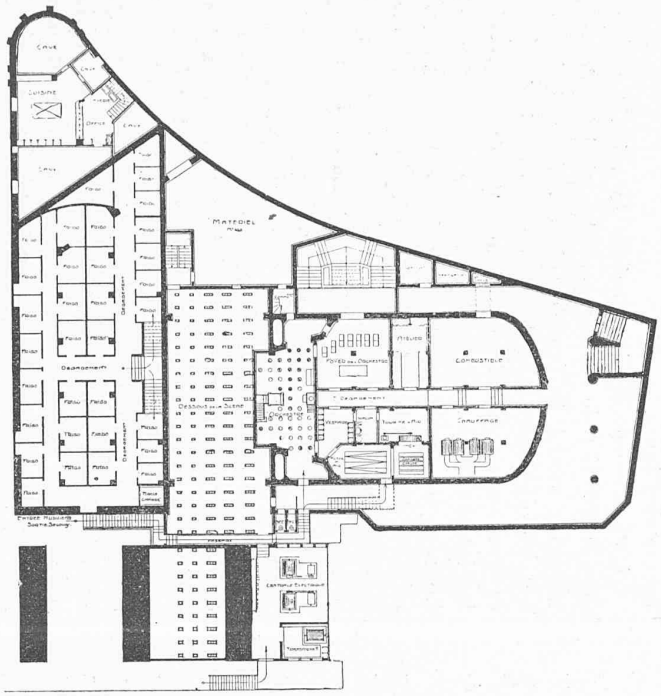


Coupe — 1 : 600.

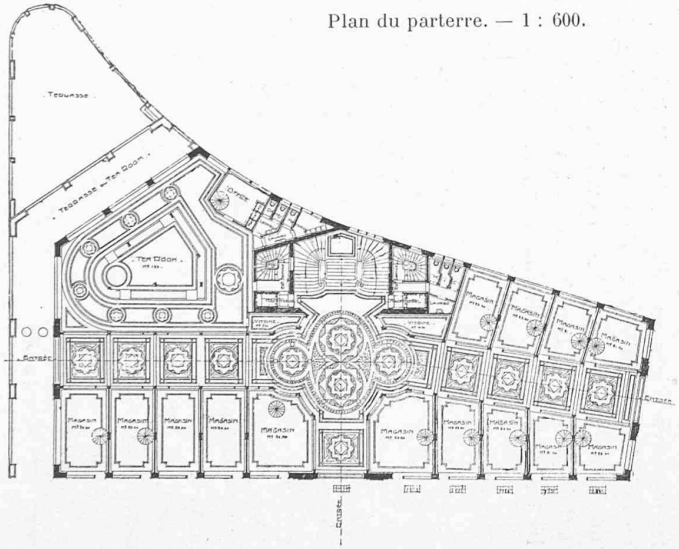
CONCOURS POUR L'UTILISATION DES TERRAINS DE L'ANCIENNE POSTE, A LAUSANNE



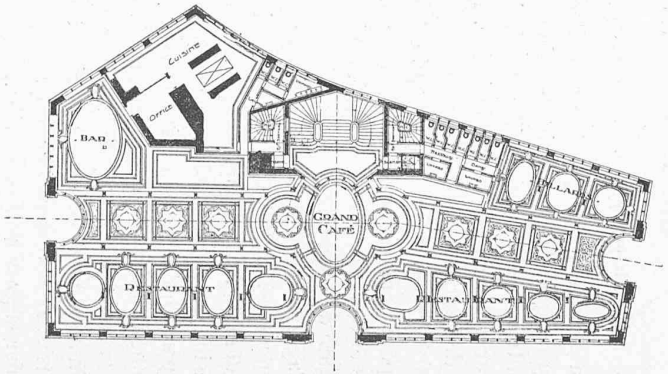
Plan du parterre. — 1 : 600.



Plan du sous-sol. — 1 : 600.



Plan au niveau du Gd-Pont. — 1 : 600.



Plan de l'entresol. — 1 : 600.

Projet de M. *E. Quillet*, architecte à Lausanne.