

Attelage partiellement automatique pour vagrns de chemins de fer (Systme Vinzio) (suite et fin)

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Bulletin technique de la Suisse romande**

Band (Jahr): **35 (1909)**

Heft 8

PDF erstellt am: **08.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-27565>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

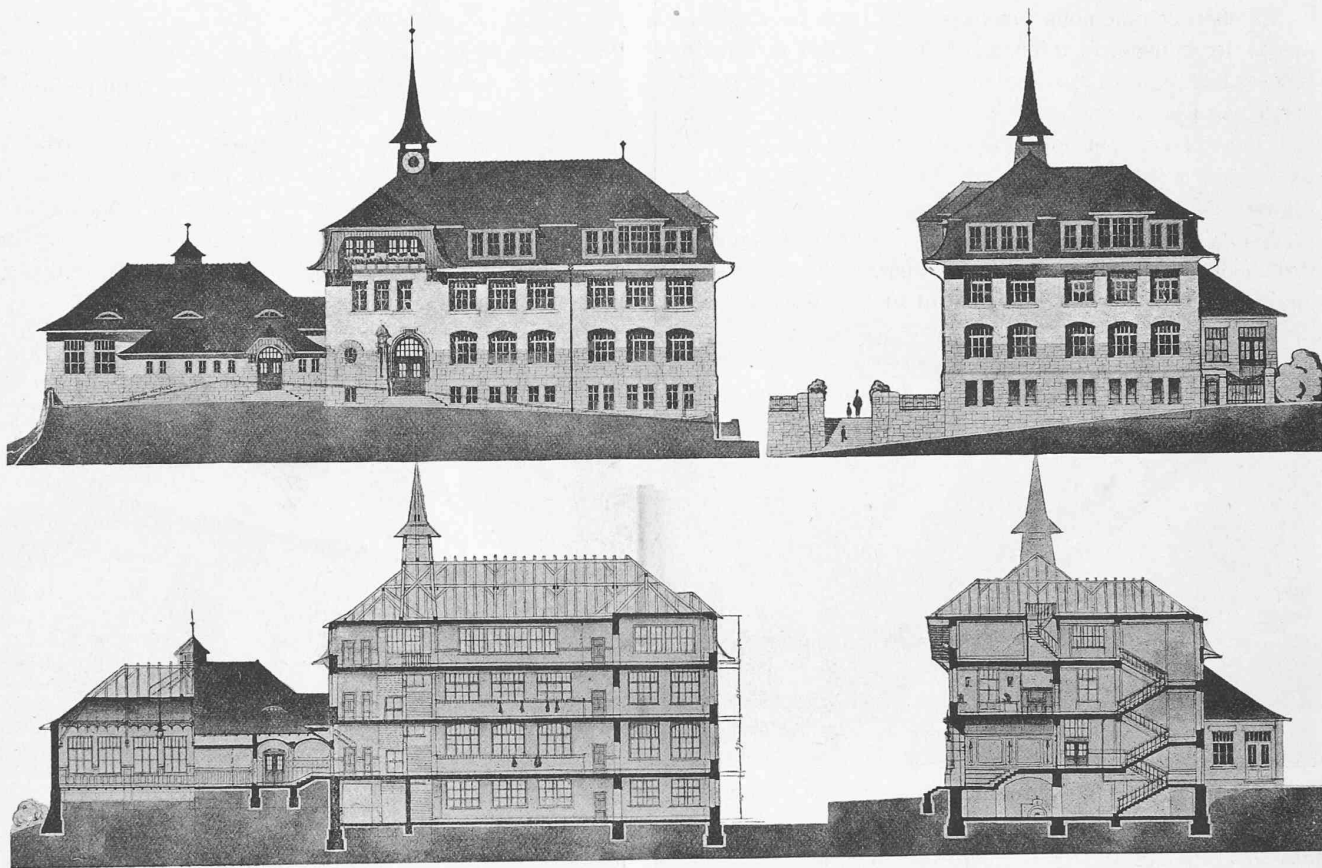
Die auf der Plattform e-periodica verffentlichten Dokumente stehen fr nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie fr die private Nutzung frei zur Verffugung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot knnen zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Verffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverstndnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gwahr fr Vollstndigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung bernommen fr Schden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch fr Inhalte Dritter, die ber dieses Angebot zugnglich sind.

CONCOURS POUR UNE ÉCOLE PRIMAIRE, A CHAILLY



Façade principale, façade latérale, coupe longitudinale et coupe transversale.

IV^e prix : Projet « Labor II », de MM. R. Bonnard et J. Picot, architectes, à Lausanne.

N^o 15. Quatrième prime : MM. R. Bonnard & J. Picot, architectes, à Lausanne.

Montreux, le 27 février 1909.

A. EMERY, Syndic du Châtelard.
 L. VILLARD, architecte, à Clarens.
 Eug. BRON, arch. cantonal, à Lausanne.
 Ch. MELLEY, architecte, à Lausanne.
 L. MAILLARD, architecte, à Vevey.

Le Secrétaire : V. COCHARD, secrét. municipal du Châtelard.

Nous reproduisons aux pages 93 et 94 les principales planches du projet *Labor II*, de MM. Bonnard et Picot, architectes, à Lausanne. Nous publierons, dans notre prochain numéro, une reproduction du projet *Narcisse III*, de M. L. Emery, architecte, à Clarens.

Concours pour les nouvelles constructions et la transformation des bâtiments de l'Ecole Polytechnique fédérale, à Zurich¹.

La Direction des constructions fédérales, à Berne, nous informe qu'elle mettra *gratuitement* à la disposition des architectes qui lui en feront la demande le *programme du concours et son annexe N^o 1* (données destinées à servir de bases pour l'étude des esquisses pour l'Ecole polytechnique fédérale).

Rédaction.

Attelage partiellement automatique pour wagons de chemins de fer.

(Système Vinzio.)

(Suite et fin²).

De plus une fonction très importante du nouvel attelage sur laquelle nous appelons l'attention, est la facilité des manœuvres de triage, lancer, gravité, etc.

¹ Voir N^o du 10 mars 1909, page 58.

² Voir N^o du 10 avril 1909, page 79.

En effet, comme nous l'avons montré pour la manœuvre de décrochage, le relèvement des manettes *d* (fig. 4) met les boucles *c* en position folle ; ce qui fait en quelque sorte disparaître l'attelage.

Cette position permet donc les manœuvres de lancer, sans qu'aucune partie de l'attelage ne subisse de choc quelconque, qui pourrait le détériorer.

Nous devons dire un mot des conséquences très appréciables de cet attelage dont une des particularités est que son fonctionnement tout entier se fait au-dessous du niveau des châssis.

Cela a permis à l'inventeur d'apporter une amélioration économique à l'exploitation des chemins de fer. Toutes les

très minime est supporté par une console articulée et une tige à ressort, les proportions sont calculées à l'indispensable pour le passage dans les courbes et aux compressions dans les arrêts.

Cette évitation de repliage leur assure une durée infiniment plus grande en même temps qu'un coût beaucoup plus réduit. En outre, les stations principales pourraient avoir en dépôt des soufflets de rechange, ce qui éviterait, en cas de détérioration, l'immobilisation obligée des voitures par le passage aux ateliers.

Ce dispositif, pour nous résumer, réduit à son minimum de temps les opérations d'accrochage, puisque deux véhicules rapprochés se trouvent instantanément accou-

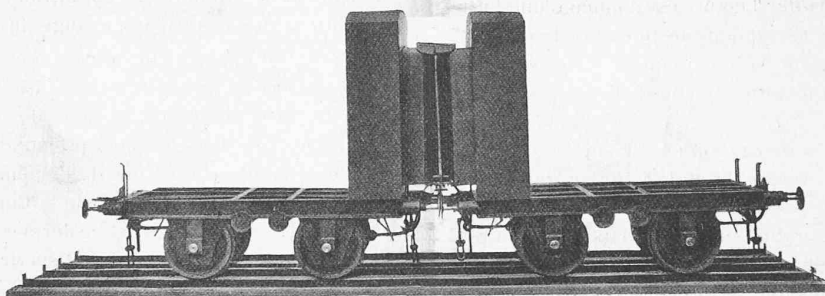


Fig. 7. - Vue des nouveaux soufflets accrochés.

administrations connaissent les nombreux inconvénients des soufflets des voitures intercommunicantes qu'il faut replier chaque fois qu'un véhicule est désaccouplé ; cette opération devient très difficile et très longue lorsque ces soufflets sont, l'hiver, chargés de givre ou de neige ou que ceux-ci sont seulement imprégnés d'humidité. L'inventeur a donc pensé, puisqu'il n'est plus besoin de passer entre les wagons pour opérer le décrochage, d'aménager aux voitures un passage en carrosserie portant à son extrémité un soufflet *fixe*, lequel n'a plus besoin d'être replié ; son poids

plés, et qu'il ne reste plus, les soufflets étant normalement juxtaposés, qu'à serrer les plaques par les moyens actuellement en usage.

En terminant, devant les avantages *humanitaires* et *économiques* que présente l'attelage automatique ainsi compris, nous pensons voir, très prochainement, adopter un système dont les compagnies retrouveraient rapidement une large compensation des frais de transformations.

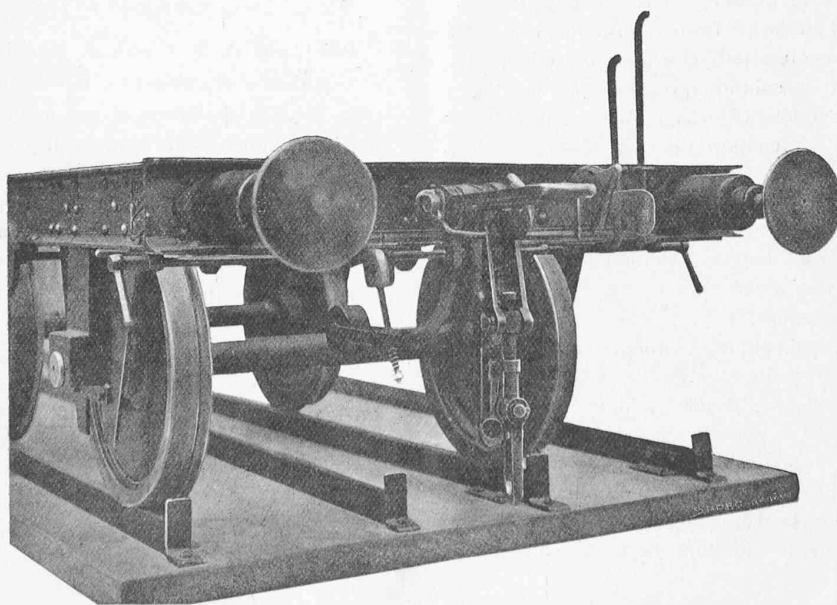


Fig. 8. - Vue de face de la boucle et du crochet. Position d'accrochage. - Vue du maintien de l'ancien attelage.