

Objekttyp: **TableOfContent**

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

Band (Jahr): **63 (1937)**

Heft 21

PDF erstellt am: **13.09.2024**

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 veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen 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 Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

BULLETIN TECHNIQUE

DE LA SUISSE ROMANDE

Paraissant tous les 15 jours

ABONNEMENTS :

Suisse : 1 an, 12 francs
Etranger : 14 francs

Pour sociétaires :

Suisse : 1 an, 10 francs
Etranger : 12 francs

Prix du numéro :
75 centimes.

Pour les abonnements
s'adresser à la librairie
F. Rouge & C^{ie}, à Lausanne.

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 d'ingénieurs de l'Université de Lausanne et des Groupes romands des anciens élèves de l'Ecole polytechnique fédérale. — Organe de publication de la Commission centrale pour la navigation du Rhin.

COMITÉ DE RÉDACTION. — Président: R. NEESER, ingénieur, à Genève. — Membres: *Fribourg*: MM. L. HERTLING, architecte; A. ROSSIER, ingénieur; *Vaud*: MM. C. BUTTICAZ, ingénieur; E. ELSKES, ingénieur; EPITAUX, architecte; E. JOST, architecte; A. PARIS, ingénieur; CH. THÉVENAZ, architecte; *Genève*: MM. L. ARCHINARD, ingénieur; J. CALAME, ingénieur; E. ODIER, architecte; CH. WEIBEL, architecte; *Neuchâtel*: MM. J. BÉGUIN, architecte; R. GUYE, ingénieur; A. MÉAN, ingénieur cantonal; *Valais*: M. J. COUCHEPIN, ingénieur, à Martigny.

RÉDACTION: H. DEMIERRE, ingénieur, 11, Avenue des Mousquetaires,
LA TOUR-DE-PEILZ.

ANNONCES

Le millimètre sur 1 colonne,
largeur 47 mm :
20 centimes.

Rabais pour annonces
répétées.

Tarif spécial
pour fractions de pages.

Régie des annonces :
Annonces Suisses S. A.
8, Rue Centrale (Pl. Pépinet)
Lausanne

CONSEIL D'ADMINISTRATION DE LA SOCIÉTÉ ANONYME DU BULLETIN TECHNIQUE
A. DOMMER, ingénieur, président; G. EPITAUX, architecte; M. IMER; A. STUCKY, ingénieur.

SOMMAIRE : *Les nouvelles voitures légères en acier des C. F. F.* — *L'aménagement du Haut-Rhône, à Génissiat.* — *Concours d'idées de génie civil et d'urbanisme relatif à la suppression du passage à niveau des C. F. F., à Territet.* — *Le chauffage électrique des locaux habités.* — *Assemblée de discussion de l'« Electrodiffusion », à Soleure* — *Exposition d'électricité, à Berthoud.* — *Société suisse des ingénieurs et des architectes: rapport de gestion pour l'année 1936 (suite et fin).* — *En l'honneur de la Société suisse des ingénieurs et des architectes.* — **BIBLIOGRAPHIE.** — **NOUVEAUTÉS - INFORMATIONS.**

Les nouvelles voitures légères en acier des C. F. F.

Les huit nouvelles voitures en acier des C. F. F. se distinguent surtout par leur légèreté du matériel en usage jusqu'à présent. Leur poids est en effet, pour une voiture

de II^e classe (B⁴ⁱⁱ), à 48 places assises, de 28 t, ou 583 kg par place (Fig. 3);

de III^e classe (C⁴ⁱⁱ), à 80 places assises, de 27 t, ou 337 kg par place, (Fig. 1 et 2).

alors que les plus récentes voitures en acier du type ordinaire, à couloir central, pèsent :

les B⁴ⁱⁱ, de 48 places, 41 t, soit 854 kg par place ;

les C⁴ⁱⁱ, de 78 places, 36 t, soit 462 kg par place.

L'économie de poids est donc d'environ 30 %. Et cependant l'espace occupé par une place assise est d'environ 13 % plus grand dans les nouvelles voitures, ce qui a permis d'aménager des sièges beaucoup plus confortables, surtout en III^e classe.

La caisse des nouvelles voitures a 2,3 m de longueur de plus que celle des voitures des précédents modèles ; elle pèse 8 t, au lieu de 14, et les bogies 3,55 t, au lieu de 6,5 t. Quant aux appareils de traction et de choc, leur poids a été réduit à peu près de moitié.

Dans la limite de poids de 150 tonnes prescrite pour les trains légers, ceux-ci pourront désormais contenir 330 places, alors qu'ils n'en avaient jusqu'à présent que 210. La pression des essieux étant plus faible, les chocs sont atténués au passage des aiguilles et des joints des rails. La marche est ainsi plus douce et moins bruyante et la voie souffre moins.

Pour diminuer le poids, on a adopté, pour la caisse, la construction tubulaire en acier soudé de forte résistance et l'on a recouru à l'emploi d'alliages légers pour toutes les pièces qui s'y prêtent. Les parois latérales, le toit et le plancher forment entre eux un tube à quatre pans, aux angles arrondis et renforcés, qui possède, dans tous les sens, une grande résistance. La tôle des parois latérales a 2,5 mm d'épaisseur, celle de la toiture, 1,5 mm et celle du plancher, 2 mm. La construction

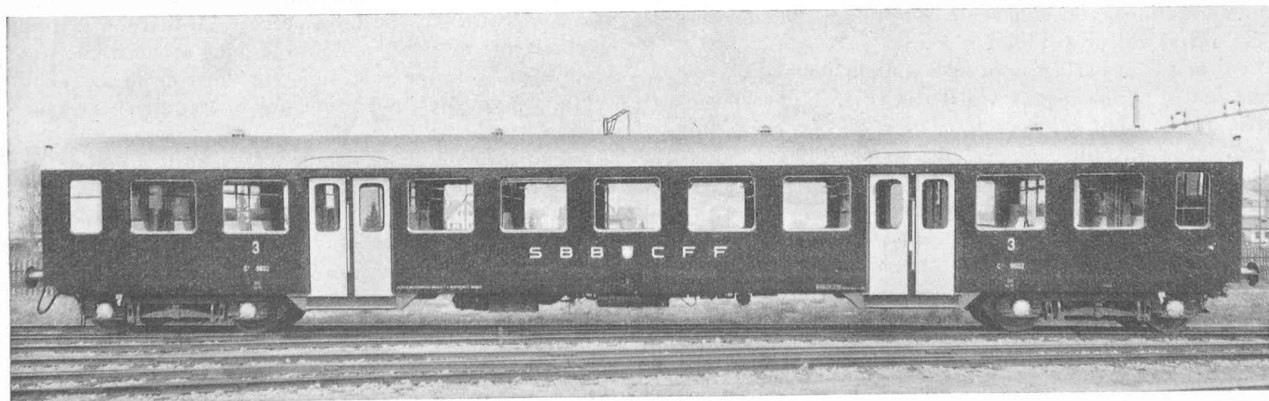


Fig. 1. — Une voiture légère, en acier, des C. F. F. (Série C⁴ⁱⁱ).