

Objekttyp: **TableOfContent**

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

Band (Jahr): **66 (1940)**

Heft 5

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. —

COMITÉ DE PATRONAGE. — Président : R. NEESER, ingénieur, à Genève ; Vice-président : M. IMER, à Genève ; secrétaire : J. CALAME, ingénieur, à Genève. Membres : *Fribourg* : MM. L. HERTLING, architecte ; A. ROSSIER, ingénieur ; *Vaud* : MM. F. CHENAUX, ingénieur ; E. ELSKES, ingénieur ; EPITAUX, architecte ; E. JOST, architecte ; A. PARIS, ingénieur ; CH. THÉVENAZ, architecte ; *Genève* : MM. L. ARCHINARD, ingénieur ; E. ODIER, architecte ; CH. WEIBEL, architecte ; *Neuchâtel* : MM. J. BÉGUIN, architecte ; R. GUYE, ingénieur ; A. MÉAN, ingénieur cantonal ; *Valais* : M. J. DUBUIS, ingénieur, à Sion.

RÉDACTION : D. BONNARD, ingénieur, Case postale Chauderon 475, LAUSANNE.

ANNONCES

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

Rabais pour annonces
répétées.

Tarif spécial
pour fractions de pages.

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

CONSEIL D'ADMINISTRATION DE LA SOCIÉTÉ ANONYME DU BULLETIN TECHNIQUE

A. STUCKY, ingénieur, président ; G. EPITAUX, architecte ; M. IMER.

SOMMAIRE : *Questions d'actualité ferroviaire* : La vitesse des trains, par ANDRÉ MARGUERAT, ingénieur en chef adjoint au service de la traction du 1^{er} arrondissement des CFF ; La voie, par M. JATON, ingénieur en chef au 1^{er} arrondissement des CFF. — NÉCROLOGIE : Auguste Boissonnas, ingénieur. — *Société suisse des ingénieurs et des architectes* : Procès-verbal de l'assemblée des délégués, à Zurich (suite et fin.) — BIBLIOGRAPHIE. — CARNET DES CONCOURS. — DIVERS. — SERVICE DE PLACEMENT.

Questions d'actualité ferroviaire¹

La vitesse des trains

par ANDRÉ MARGUERAT, ingénieur en chef adjoint au service de la traction du 1^{er} arrondissement des CFF.

Aux yeux du profane, le mouvement d'un train, supporté et guidé par une voie de roulement stable, ne semble présenter à première vue aucune difficulté. Certains techniciens non spécialisés, qui s'intéressent aux questions ferroviaires d'actualité, prétendent même que l'on devrait élever encore les vitesses maxima appliquées aujourd'hui.

Cependant, la vitesse est pratiquement limitée par les caractéristiques usuelles du moteur, l'allure du véhicule, qui peut devenir instable, et la présence de courbes ou de points singuliers de la voie. Il est donc matériellement impossible de lancer un train à une très grande vitesse, s'il faut déjà freiner en plein démarrage pour ralentir et franchir une zone prochaine à vitesse réduite. Au point de vue du rendement de l'engin ou de la consommation d'énergie, du gain de temps et de la construction du véhicule, il serait irrationnel de prescrire une marche avec pointes de grandes vitesses, sans compter que les voyageurs ne priseraient guère cette succession extrêmement gênante et coûteuse d'accélération et de freinage.

La marche des trains est donc caractérisée par une vitesse aussi élevée et soutenue que possible, fixée d'après les rayons minima des courbes situées en pleine voie et les conditions de passage dans les gares. Il est préférable, en principe, de ne pas augmenter la vitesse sur un tronçon si la présence d'un point

singulier intermédiaire oblige à ralentir. Le gain de temps par rapport à la vitesse inférieure constante, qui tiendrait compte de ce ralentissement, est pratiquement nul. Il se monte à quelques secondes et sa réalisation coûte beaucoup d'énergie.

L'introduction des trains rapides légers et des flèches rouges a permis de déroger dans une certaine mesure au dogme de la vitesse constante, devenu classique sur les grands réseaux. Ces nouveaux engins à masse réduite et à puissance d'accélération élevée sont à même de ralentir et d'accélérer rapidement. Il vaut alors la peine de fixer leur vitesse d'après les conditions de la plus grande partie du tronçon et de prescrire le cas échéant des ralentissements en pleine voie, dans les gares ou à proximité de celles-ci.

Le train rapide léger cherche à imiter rationnellement l'automobile dont la marche est caractérisée par de nombreux ralentissements et reprises de vitesses élevées. L'expérience montre cependant qu'il ne faut pas abuser de ce rythme changeant. Au 1^{er} arrondissement des CFF, nous recherchons plutôt la suppression des points singuliers impliquant les minima de vitesse et nous fixons une vitesse uniforme en harmonie avec ces points améliorés, quitte à renoncer aux avantages virtuels des pointes. Il en résulte une grande simplification de la conduite des trains rapides, surtout de nuit et par temps de brouillard, au bénéfice de la sécurité.

Examinons de plus près les causes des réductions de vitesse.

L'état de la voie est déterminant. On distingue l'ancienne pose de voie, sur ballast rond, et la nouvelle pose, dite renforcée, sur ballast cassé, disposé en un lit épais, très perméable à l'eau. La pose renforcée comprend si possible des rails longs et surtout un nombre élevé de traverses. L'expérience a démontré que les grandes vitesses exigeaient à la longue une voie extrêmement robuste, c'est-à-dire des joints aussi éloignés que possible et un travelage renforcé, pour éviter les déformations dangereuses et des prestations d'entretien trop coûteuses. Sur voie renforcée, en alignement, les maxima de

¹ Nous publions sous ce titre l'essentiel de trois conférences faites à Lausanne devant les membres de la *Société vaudoise des ingénieurs et des architectes* (section S. I. A.) et de l'*Association amicale des anciens élèves de l'Ecole d'ingénieurs*. Ces conférences ont été présidées par M. F. Chenaux, ingénieur, directeur du 1^{er} arrondissement des Chemins de fer fédéraux et président de la S. V. I. A. Elles ont été données également à Genève, devant les membres de la *Section genevoise de la Société suisse des ingénieurs et des architectes*. (Réd.)