

Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande

Band: 35 (1909)

Heft: 8

Artikel: Attelage partiellement automatique pour wagons de chemins de fer (Système Vinzio) (suite et fin)

Autor: [s.n.]

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

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](#)

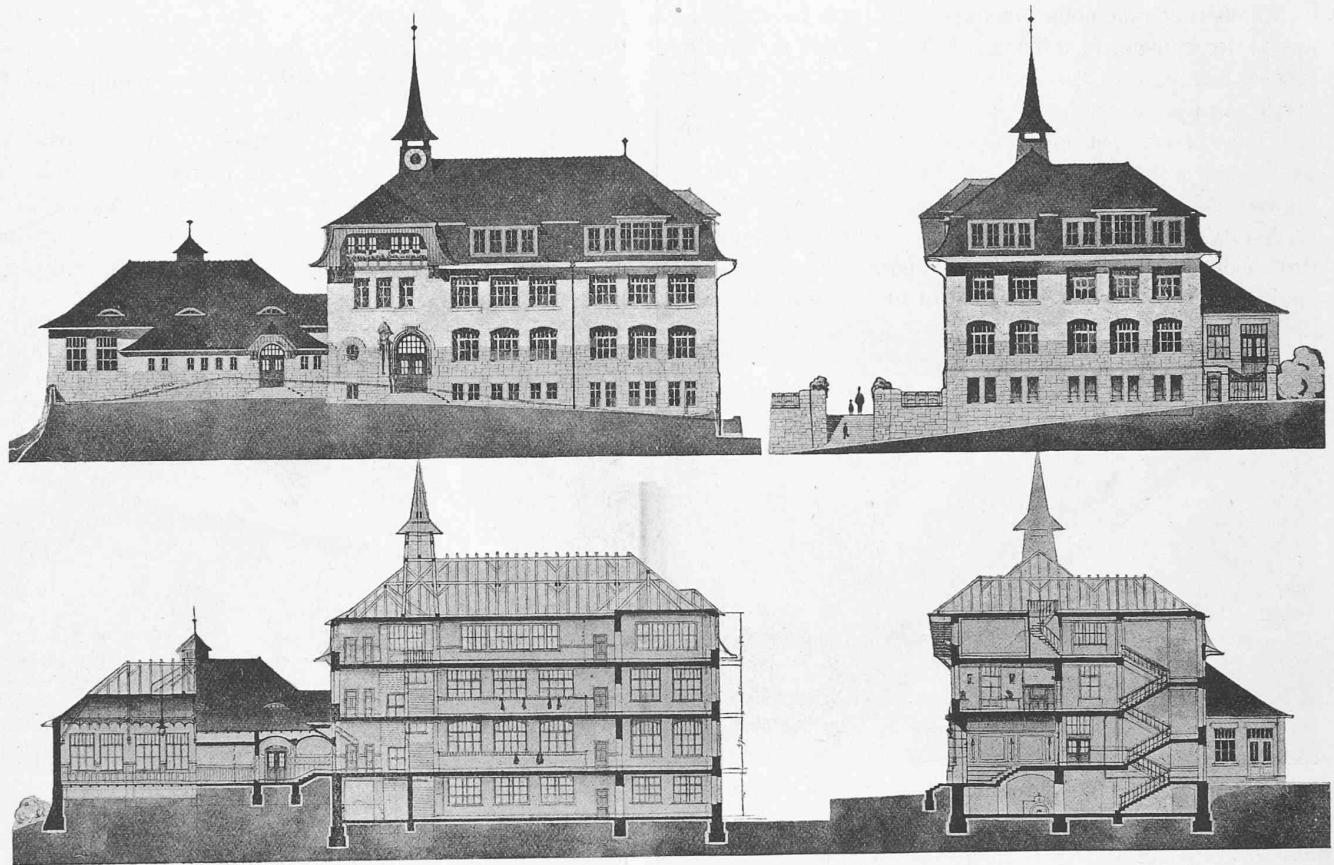
Terms of use

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: 12.01.2026

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

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 45. 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. 1) 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-

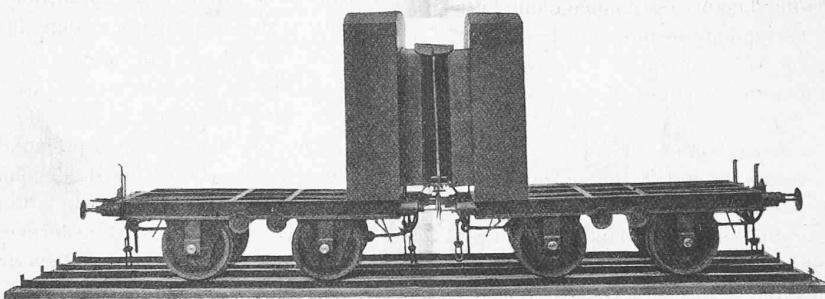


Fig. 7. — Vue des nouveaux soufflets accrochés.

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.

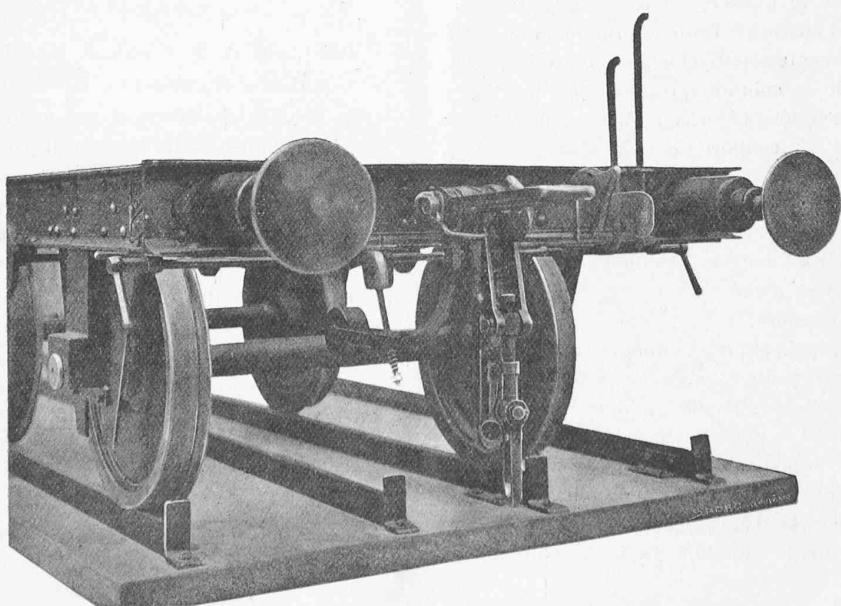


Fig. 8. — Vue de face de la boucle et du crochet. Position d'accrochage. — Vue du maintien de l'ancien attelage.