

Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 53 (1927)
Heft: 3

Inhaltsverzeichnis

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: 09.01.2026

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

BULLETIN TECHNIQUE DE LA SUISSE ROMANDE

Réd. : Dr H. DEMIERRE, ing.

Paraissant tous les 15 jours

ORGANE DE PUBLICATION DE LA COMMISSION CENTRALE POUR LA NAVIGATION DU RHIN

ORGANE DE L'ASSOCIATION SUISSE D'HYGIÈNE ET DE TECHNIQUE URBAINES

ORGANE EN LANGUE FRANÇAISE DE LA SOCIÉTÉ SUISSE DES INGÉNIEURS ET DES ARCHITECTES

SOMMAIRE : *Le contrôle électro-pneumatique pour unités multiples des nouvelles automotrices du chemin de fer métropolitain de Vienne (Autriche)*, par A. E. MÜLLER, ingénieur à Genève (suite et fin). — *La Photogrammétrie dans son application à la mensuration cadastrale suisse*, par J. BALTENSPERGER, inspecteur fédéral du Cadastre, à Berne (suite). — *Concours d'idées pour l'établissement du plan général d'extension et d'aménagement de la ville de Fribourg* (suite). — *Une visite de la Presse chez MM. Sulzer Frères*. — *Une courroie remarquable*. — *Nécrologie : Ernest Barraud*. — *Sociétés : Association suisse d'Hygiène et de Technique urbaines*. — *BIBLIOGRAPHIE*. — *Service de placement*.

Le contrôle électro-pneumatique pour unités multiples des nouvelles automotrices du chemin de fer métropolitain de Vienne (Autriche),

par A. E. MULLER, ingénieur à Genève.

(Suite et fin.)¹

A part l'excitation de la bobine auxiliaire des relais à maxima de courant, le *commutateur de contrôle* (fig. 7) permet encore l'enclenchement et le déclenchement du courant de contrôle. Cet appareil comporte, à cet effet, les trois positions suivantes : *Enclenché*, *Déclenché* et *R* [Reset (anglais) = débloquage du relais]. Avant qu'on puisse mettre le commutateur de contrôle dans la position *R*, le contrôleur du poste occupé doit être ramené à zéro, faute de quoi le circuit auxiliaire de débloquage ne peut pas être fermé. Le commutateur de contrôle ne reste à la position *R* que pendant qu'il y est maintenu. Abandonné par l'agent, il est rappelé par un ressort, dans la position *Déclenché*.

Le *contrôleur* (voir fig. 8), de dimensions très réduites, puisqu'il n'est parcouru que par le faible courant de contrôle, possède les 3 tambours suivants : un tambour principal pour le contrôle des contacteurs ; un tambour

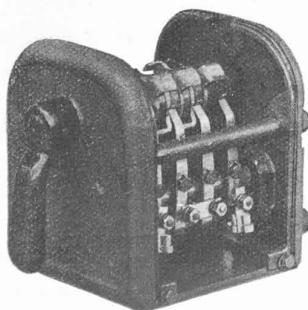


Fig. 7. — Commutateur de contrôle.

d'inversion pour la commande de l'inverseur (changement du sens de marche) et un tambour d'enclenchement et de déclenchement du circuit d'éclairage. Le tambour principal, actionné par la manivelle du contrôleur, pos-

sède 5 crans pour la marche en série et 4 crans pour la marche en parallèle des moteurs. Outre les contacts pour le contrôle des électro-valves de l'inverseur, le tambour d'inversion est pourvu de contacts pour le contacteur

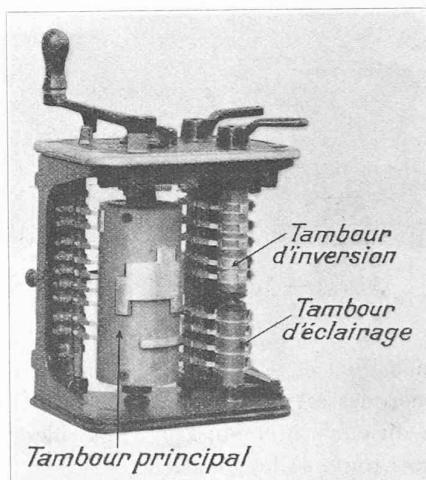


Fig. 8. — Contrôleur (sans son enveloppe protectrice).

du moteur-compresseur, pour le commutateur de contrôle et les lampes-témoin. De cette façon les circuits respectifs ne peuvent être fermés que dans une des positions de marche (*avant* ou *arrière*) du tambour d'inversion appartenant au contrôleur situé dans le poste de commande du train. — En vue de réduire le plus possible les dimensions du contrôleur, l'arbre du tambour du circuit d'éclairage est creux et tourne librement sur la partie inférieure de l'arbre du tambour d'inversion. Le tambour d'éclairage est actionné par une manette spéciale à l'aide d'un système de leviers. Le tambour principal et celui d'inversion sont convenablement verrouillés entre eux pour éviter toute fausse manœuvre. Il existe, en outre, un verrouillage entre la manivelle du contrôleur et le tambour d'éclairage de sorte que la manivelle ne peut pas être enlevée tant que le tambour d'éclairage est enclenché, ceci pour éviter que l'agent oublie de déclencher le circuit d'éclairage avant de changer de poste de commande.

¹ Voir *Bulletin technique* du 15 janvier 1927, page 13.