

Objekttyp: **AssociationNews**

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

Band (Jahr): **60 (1934)**

Heft 20

PDF erstellt am: **22.09.2024**

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

<http://www.e-periodica.ch>

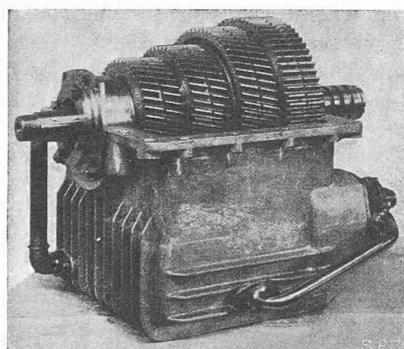
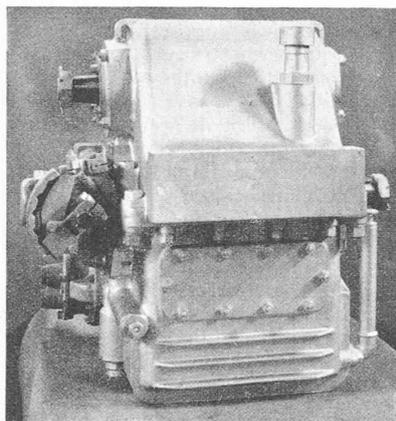


Fig. 15. — Boîte de vitesse de 130 ch, fermée et ouverte ; pour la C¹e P. L. M.

deux moteurs de traction n'est pas nécessaire. L'inverseur de marche qui, dans la règle, est du type mécanique à accouplements à griffes, est actionné normalement à l'air comprimé, l'inversion ne s'effectuant qu'à l'arrêt de la voiture.

L'équipement du ou des postes de conduite des automotrices se réduit par conséquent à un levier pour la commande de la boîte de vitesse et un second pour l'inverseur.

Dispositifs de sécurité.

Peuvent être considérés comme tels tous les détails de l'installation ou les accessoires servant à protéger l'automotrice et ses parties vitales contre toute avarie pouvant se produire par suite de fausses manœuvres, en cas d'accident survenant au mécanicien, de freinages rapides ou de freinages d'urgence. Les accessoires de ce genre pouvant être combinés avec la transmission, système « S.L.M. Winterthur » sont, par exemple :

- accouplements à roue libre,
- dispositifs dits d'« homme mort »,
- dispositifs de débrayage automatique aux freinages rapides ou d'urgence,
- appareils de sécurité assurant l'arrêt automatique des trains devant un signal fermé,
- régulateurs de sécurité fonctionnant en cas de sur-vitesse du moteur de traction.

La figure 14 montre le mode de fonctionnement d'une installation dite d'« homme mort » consistant dans la combinaison d'un dispositif de débrayage avec un appareil de sécurité de *Brown, Boveri*.

Dès que le mécanicien lâche la pédale 5, l'appareil de sécurité 2 se déclenche après un parcours de 80 à 90 m environ, et provoque l'excitation de la bobine de l'électrovalve 4. A ce moment, sous l'action du piston 10, le levier 9 du robinet de démarrage et de marche à vide est tourné dans le sens des aiguilles d'une montre et fait tomber à zéro la pression d'huile de la boîte de vitesse, débrayant ainsi automatiquement la transmission du moteur. En même temps le frein à air entre en action.

On peut voir facilement sur la figure que la bobine de l'électrovalve 4 peut être excitée et le débrayage instantané obtenu en tirant la poignée d'alarme 8 ou bien en procédant à un freinage rapide au moyen du robinet 7 du mécanicien.

Le fonctionnement de l'installation avec appareil de sécurité assurant l'arrêt automatique des trains devant un signal fermé ou avec un régulateur de sécurité du moteur est tout à fait analogue. Pour plus de simplicité ces appareils n'ont pas été ajoutés à la figure 14.

Ce serait sortir du cadre de cet article que de donner des détails sur la construction du mécanisme décrit. Néanmoins la figure 15 montre à l'état fermé et ouvert une boîte de vitesse de 130 ch d'un autorail du Chemin de fer Paris-Lyon-Méditerranée. Il est clair qu'il s'agit dans ces transmissions, de produits de haute qualité exigeant un très haut degré de précision.

SOCIÉTÉS

Société suisse des ingénieurs et des architectes.

La 54^e assemblée générale de la Société s'est déroulée, à Lucerne, le 8 et le 9 de ce mois, selon les rites et avec le succès habituels.

MM. H. Naf, architecte, à Zurich ; R. Neeser, ingénieur, à Genève et A. Sutter, ingénieur, à Coire, ont été élus membres du Comité central, en remplacement de MM. P. Beuttner (Lucerne), M. Brémond (Genève) et H. Leuzinger (Zurich).

Le banquet du samedi fut honoré de la présence de M. le conseiller fédéral Etter, qui prononça un discours très applaudi. Environ 400 personnes prirent part à l'excursion au Bürgenstock. La prochaine assemblée générale coïncidera probablement avec la célébration du centenaire de la S. I. A., en 1937.

Cinquième congrès de l'Union internationale des producteurs et distributeurs d'énergie électrique.

Du 29 août dernier au 7 septembre courant, a siégé, en Suisse, à Zurich d'abord, puis à Lausanne, le cinquième congrès de l'Union internationale des producteurs et distributeurs d'énergie électrique. Le président de cette très importante association, M. R.-A. Schmidt, ingénieur, directeur d'« E. O. S. », à Lausanne, a ouvert ce congrès, auquel prirent part plus de 600 personnes, par une remarquable allocution dont nous empruntons un résumé à la *Revue générale de l'électricité*.