

**Zeitschrift:** Bulletin technique de la Suisse romande  
**Band:** 64 (1938)  
**Heft:** 24

## Inhaltsverzeichnis

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 08.11.2024

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

# 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<sup>ie</sup>, à Lausanne.

Organe de la Société suisse des ingénieurs et des architectes, des Sociétés vaudoises et genevoises 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 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. C. BUTTICAZ, 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*: MM. J. COUCHEPIN, ingénieur, à Martigny; J. DUBUIS, ingénieur, à Sion.

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: *Etude sur la tenue en voie de véhicules de chemins de fer*, par M. R. LIECHTY, ingénieur E. P. Z. — *Les nouveaux bains de Nyon.* — *Un jubilé à la Société Romande d'Electricité.* — *Chillon.* — *Association suisse pour la navigation du Rhône au Rhin.* — *A l'Ecole d'ingénieurs de Lausanne.* — BIBLIOGRAPHIE. — SERVICE DE PLACEMENT.

## Etude sur la tenue en voie de véhicules de chemins de fer,

par M. R. LIECHTY, ingénieur E. P. Z.

Si nous considérons des véhicules routiers ou ferroviaires en mouvement, nous constatons, en raison de leurs formes d'exécution très diverses et plus ou moins arbitraires, que les conditions dans lesquelles ces déplacements s'effectuent, varient à l'extrême.

Un cylindre roulant sur un plan horizontal se déplace perpendiculairement à son axe, si on l'abandonne à lui-même. Le même phénomène se produit lors du déplacement d'un essieu de chemin de fer ou d'une roue d'automobile. Cette dernière est arbitrairement dirigeable et n'oppose à un changement de direction qu'une résistance minime du fait de sa faible longueur de sustentation dans le sens axial. C'est un fait d'expérience qu'elle a un roulement très doux.

Les paires de roues de chemin de fer ne sont généralement pas commandées. Logées avec leurs essieux, au nombre de deux ou trois et parallèlement, dans un cadre commun elles opposent, par suite de leur grande longueur de sustentation cylindrique (écartement des rails), une première résistance appréciable à toute déviation hors de leur direction de cheminement originare. En outre, cette disposition rigide de plusieurs essieux parallèles, provoque un angle d'attaque des roues sur les rails, d'où résulte un glissement axial de l'essieu se déplaçant le long de la voie. Cette seconde composante est la plus importante (environ 90 %).

Ce glissement et la résistance citée plus haut sont les composantes de la résistance totale, s'opposant à la marche d'un véhicule dans une courbe.

Le guidage des paires de roues le long de la voie est provoqué de manière forcée par les bourrelets des bandages.

La figure 1 représente une coupe à travers un rail usé et un bandage; on y voit clairement l'usure très avancée du champignon du rail, symétrique au début, et celle du bourrelet, de la roue de forme semi-circulaire à l'état neuf.

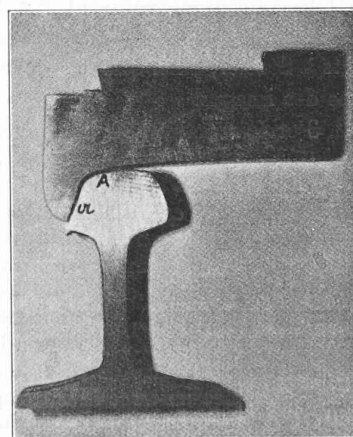


Fig. 1. — Coupe d'un rail et d'un bandage usé.

A = Point de sustentation de la circonférence de roulement.  
a = Point d'appui du bourrelet contre le rail extérieur.