

Revue générale des chemins de fer (1924)

Revue générale des chemins de fer (1924). 1934/10.

1/ Les contenus accessibles sur le site Gallica sont pour la plupart des reproductions numériques d'œuvres tombées dans le domaine public provenant des collections de la BnF. Leur réutilisation s'inscrit dans le cadre de la loi n°78-753 du 17 juillet 1978 :

- La réutilisation non commerciale de ces contenus est libre et gratuite dans le respect de la législation en vigueur et notamment du maintien de la mention de source.

- La réutilisation commerciale de ces contenus est payante et fait l'objet d'une licence. Est entendue par réutilisation commerciale la revente de contenus sous forme de produits élaborés ou de fourniture de service.

[CLIQUER ICI POUR ACCÉDER AUX TARIFS ET À LA LICENCE](#)

2/ Les contenus de Gallica sont la propriété de la BnF au sens de l'article L.2112-1 du code général de la propriété des personnes publiques.

3/ Quelques contenus sont soumis à un régime de réutilisation particulier. Il s'agit :

- des reproductions de documents protégés par un droit d'auteur appartenant à un tiers. Ces documents ne peuvent être réutilisés, sauf dans le cadre de la copie privée, sans l'autorisation préalable du titulaire des droits.

- des reproductions de documents conservés dans les bibliothèques ou autres institutions partenaires. Ceux-ci sont signalés par la mention Source gallica.BnF.fr / Bibliothèque municipale de ... (ou autre partenaire). L'utilisateur est invité à s'informer auprès de ces bibliothèques de leurs conditions de réutilisation.

4/ Gallica constitue une base de données, dont la BnF est le producteur, protégée au sens des articles L341-1 et suivants du code de la propriété intellectuelle.

5/ Les présentes conditions d'utilisation des contenus de Gallica sont régies par la loi française. En cas de réutilisation prévue dans un autre pays, il appartient à chaque utilisateur de vérifier la conformité de son projet avec le droit de ce pays.

6/ L'utilisateur s'engage à respecter les présentes conditions d'utilisation ainsi que la législation en vigueur, notamment en matière de propriété intellectuelle. En cas de non respect de ces dispositions, il est notamment passible d'une amende prévue par la loi du 17 juillet 1978.

7/ Pour obtenir un document de Gallica en haute définition, contacter reutilisationcommerciale@bnf.fr.

— (25 Mai 1934). — *Locomotive à formes profilées type 2-3-2 des Chemins de fer allemands.*

Les Chemins de fer allemands, pour concurrencer l'automobile et l'aviation, cherchent à porter de 135 à 170 km/h la vitesse des trains rapides.

A ces vitesses, la résistance de l'air devient de plus en plus importante et pour rechercher à la diminuer des essais ont été entrepris sur une locomotive 2-3-2.

Avec des formes appropriées, on peut économiser 500 à 700 ch au crochet, ce qui permet de porter la vitesse d'un train de 250 t de 140 à 150 km/h, résultats correspondant à ceux exécutés sur maquettes à l'Ecole supérieure technique de Berlin.

La locomotive a été équipée pour les essais avec porte de boîte à fumée parabolique, écrans parafumées, visières d'abri et carter enveloppant le mouvement.

Une nouvelle locomotive 2-3-2, actuellement en construction chez Borsig, avec roues de 2,25 m de diamètre, destinée à remorquer des trains à 150 et 170 km/h, sera entièrement profilée comme la locomotive ci-dessus ; en outre, la forme de la chaudière sera spécialement étudiée pour diminuer la résistance de l'air.

Railway Age (10 Mars 1934). — *Substitution d'une installation automatique à des enclenchements mécaniques sur l'Alton and Southern.*

Il s'agit d'un poste qui, au moyen de 14 leviers, commandait entièrement le croisement à niveau de deux lignes à voie unique exploitées, l'une par le Mobile and Ohio, l'autre par l'Alton and Southern, ainsi que l'aiguille d'entrée et de sortie d'un triage relié à la première de ces lignes.

Pour réduire les dépenses d'exploitation en ce point, la protection du croisement à niveau a été réalisée au moyen d'enclenchements automatiques comportant, sur chacune des directions, une section d'approche entre le signal avancé et le sémaphore.

La commande de la liaison du triage avec la ligne du Mobile and Ohio a été reportée dans le bureau du Chef du triage au moyen d'un levier unique qui commande électriquement cette aiguille. Lorsque ce levier est renversé, le signal de sortie du triage s'efface, si la section d'approche sur la voie unique avant l'aiguille en pointe est libre. Si, au contraire, cette section est occupée, c'est le signal du côté de la pointe de l'aiguille qui s'efface et le signal de départ reste fermé.

— (14 Avril 1934). — *Comptage automatique des essieux sur l'Union Pacific.*

A Omaha (Nebraska), l'Union Pacific possède, sur le Missouri, un pont à 4 voies, qui est emprunté par 8 autres compagnies. Le péage sur ce pont est perçu d'après le nombre des essieux qui l'ont emprunté. Jusqu'à ces derniers temps le comptage des essieux était effectué par des agents placés à pied d'œuvre et affectés uniquement à ce service. Ils viennent d'être remplacés par un dispositif de comptage automatique basé sur le court-circuitage d'une section de voie extrêmement courte (0 m 70 sur une file de rails, 2 mètres sur l'autre). Comme il y a 20 natures de trains à identifier, il y a autant d'appareils enregistreurs. Lorsqu'un train se présente, l'aiguilleur de la bifurcation placé à l'entrée du pont appuie sur un bouton correspondant au compteur voulu, le signal s'adressant aux trains ne pouvant, par ailleurs, être effacé que si le bouton a bien été actionné.

La faible longueur de la section isolée ne nuit pas au fonctionnement des appareils, les trains passant en ce point à 40 km/h seulement. On estime que le fonctionnement serait encore satisfaisant si les trains passaient à 70 km/h.

Railway Gazette (2 Mars 1934). — *Signalisation moderne dans l'Irlande du Nord.*

La construction de nouvelles voies à Green-Island (L.M.S.R.) a fourni l'occasion d'y améliorer la signalisation.

La disposition des voies principales en ce point constitue un triangle dont 2 côtés sont à double voie et le 3^e, à voie unique. L'ensemble est maintenant équipé en signalisation lumineuse avec cantonnement automatique. Un poste unique placé auprès de l'une des 3 bifurcations commande électriquement, à 3 km de distance, chacune des deux autres.

Parmi les particularités susceptibles d'être signalées, on peut citer plus spécialement les suivantes :

— les signaux sont munis d'un dispositif qui, en cas d'extinction, place automatiquement des pétards sur le rail.