

Revue générale des chemins de fer et des tramways

Revue générale des chemins de fer et des tramways. 1902/01-1902/06.

1/ Les contenus accessibles sur le site Gallica sont pour la plupart des reproductions numériques d'oeuvres 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 utilisationcommerciale@bnf.fr.

NOTE

SUR

L'APPAREIL A PÉTARDS TALONNABLE

POUR SIGNAUX EN VOIE UNIQUE

Par M. LAURAS,

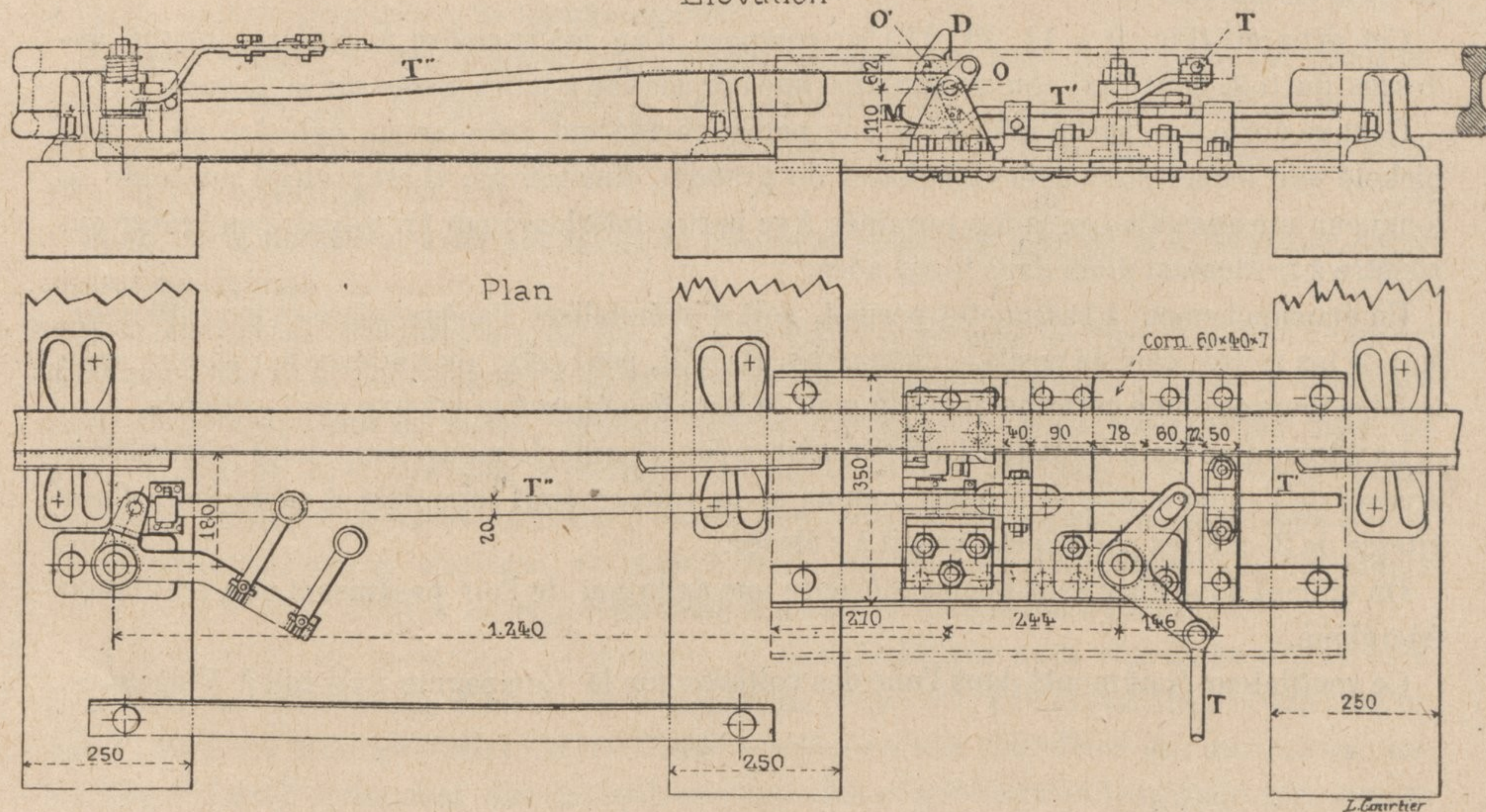
INGÉNIEUR DU MATÉRIEL FIXE A LA COMPAGNIE D'ORLÉANS.

L'addition, aux signaux, de pétards solidaires ne présente aucune difficulté sur les lignes en double voie, où les signaux sont toujours abordés de face.

Sur les lignes à voie unique, la même solution simple n'est plus admissible : le signal fermé pouvant être abordé de face ou en talon, les pétards dépendant du signal doivent être écrasés, dans le premier cas et ne doivent pas l'être dans le second. L'appareil à pétards ne peut plus être simplement solidaire du signal ; suivant l'expression consacrée, il doit être talonnable.

MM. Rabier et Leroy, chefs de section à la Compagnie d'Orléans, ont donné une solution satisfaisante du problème.

Fig. 1.
Elevation



Deux dispositions principales caractérisent l'appareil de ces inventeurs :

1° Les pétards ne sont jamais déplacés par le signal : que le signal soit ouvert ou fermé, les pétards sont en dehors du rail. Quand le train franchit le signal fermé, sa première roue place les pétards sur le rail et les écrase aussitôt après.

2° L'organe qui reçoit le choc des roues a une faible masse qui le préserve d'une détérioration rapide.

L'appareil (Fig. 1), qui se monte le long du rail à l'extérieur de la voie, comprend :

Un doigt saillant en acier D qui peut tourner autour de deux axes, l'axe fixe O et l'axe O' mobile autour de O ;

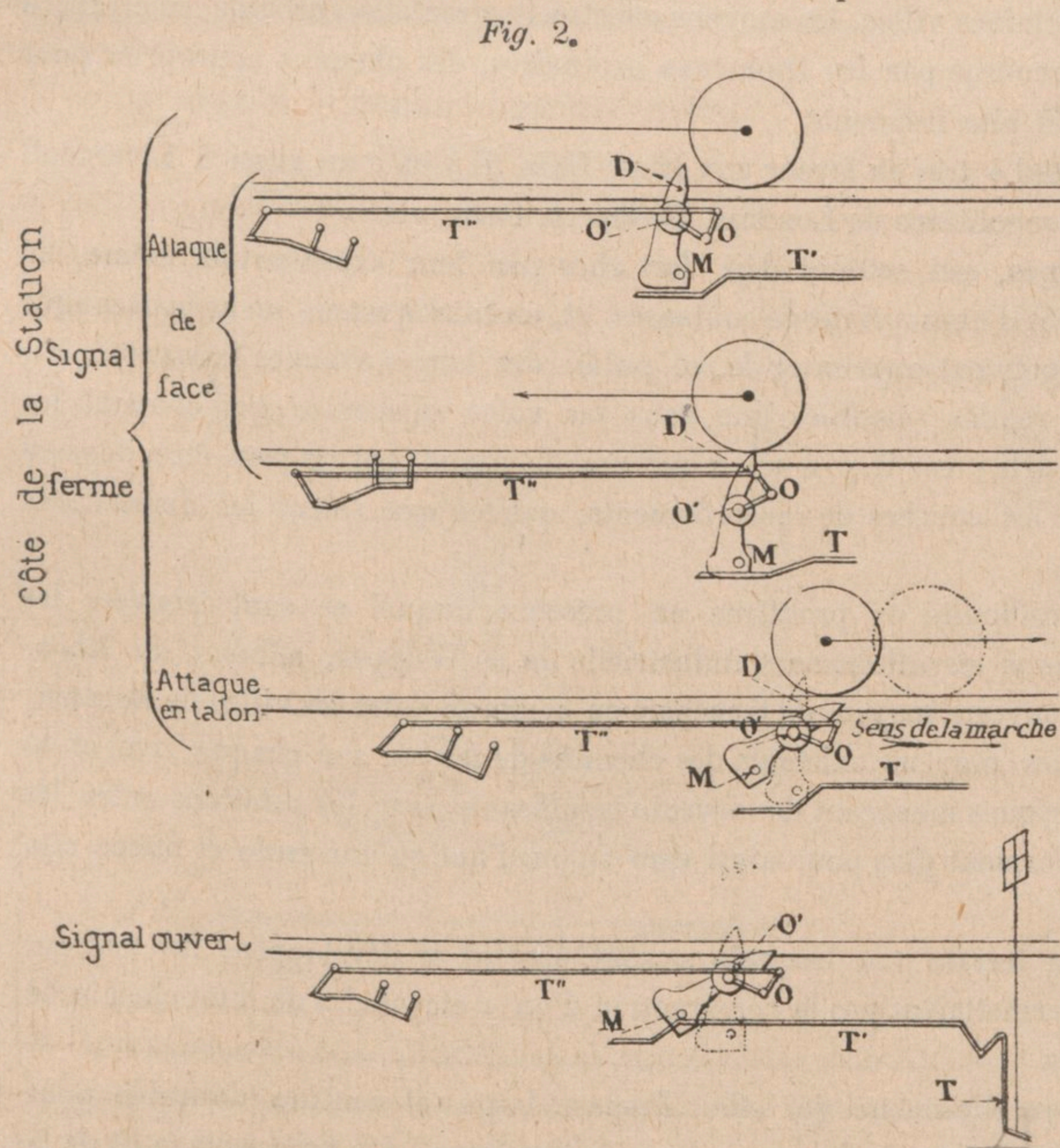
Les tringles T et T' solidaires du signal :

La tringle T'' qui commande les pétards.

1^{er} CAS. — **Signal fermé :**

La tringle T' est retirée et le doigt est libre autour de ses axes (Fig. 2).

Si le train attaque de face le signal fermé, la première roue enfonce à bloc le doigt D, en le



faisant tourner autour de l'axe fixe. Ce mouvement pousse la tringle T'' et place les pétards sur le rail où ils sont écrasés.

Si, au contraire, le train aborde à revers le signal fermé, le doigt s'incline au choc de chaque roue en tournant autour de l'axe O' , sans produire d'effet sur la tige T'' .

2° CAS. — **Signal ouvert :**

L'ouverture du signal fait avancer la tringle T' qui rencontre le bouton M du doigt D, et efface ce dernier au-dessous du rail en le faisant osciller autour de son axe O' : l'appareil échappe ainsi à l'action des trains des deux sens (Fig. 2).

Il y a actuellement 42 appareils de ce genre en service sur le réseau d'Orléans.

L'installation des premiers remonte à l'année 1892.

Ils fonctionnent régulièrement avec un entretien normal.