

NOTE

SUR LES

Diagrammes d'Enclenchements. ⁽¹⁾

Les traités d'exploitation de chemins de fer que nous connaissons généralement n'enseignent pas la manière actuellement en usage à l'Administration de dresser les diagrammes d'enclenchements.

Je vais essayer de le faire à l'aide de deux exemples.

Il ne s'agira ici que des enclenchements les plus en usage, c'est-à-dire des enclenchements Saxby. Les règles sont d'ailleurs identiques quels que soient les systèmes et le mode d'action, électrique ou mécanique. Je suppose connu le principe des enclenchements ainsi que le fonctionnement d'un appareil Saxby. Ces éléments sont exposés dans le cours professé à Liège par M. Stévant (p. 158 à 168) et dans le traité de MM. Flamache, Stévant et Huberti (p. 178 à 193).

*
* *

Le nombre des combinaisons simples qui peuvent exister entre deux leviers 1 et 2, se réduit à trois (2). Elles s'énoncent comme suit :

Pour pouvoir renverser 1 il faut que 2 soit :

A) *Normal*, ce qui s'exprime sous forme de fraction $\frac{1}{2} \frac{R}{N}$ et se représente, dans les diagrammes, par un *point bleu* (Pl. I croquis 1).

Sa réciproque $\frac{2}{1} \frac{R}{N}$ se représente par un *cercle bleu* (croquis 2).

B) *Renversé*, ce qui s'exprime sous la forme $\frac{1}{2} \frac{R}{R}$ et se représente par un *point rouge* (croquis 3).

C) *A fond de course, normal ou renversé*, $\frac{1}{2} \frac{R}{(N \text{ ou } R)}$ ce qu'on représente par un *point noir* (croquis 4).

(1) Extrait du Bulletin technique du Cercle des Chefs de section des Chemins de fer de l'Etat, N° de mai 1907.

(2) Les trois relations élémentaires possibles entre deux leviers 1 et 2 exposées ci-dessous assignent au second levier le rôle de *levier enclencheur* du premier.

Si ces rôles étaient intervertis, le premier enclenchement (lit. A) grâce à la réciproque ne serait pas changé; mais les deux suivants seraient respectivement exprimés sous la forme des fractions : $\frac{2}{1} \frac{R}{R}$ et $\frac{2}{1} \frac{R}{(N \text{ ou } R)}$.

EENIGE WOORDEN

OVER HET

Opmaken van diagrammen van ineenklinkingen⁽¹⁾.

In de tegenwoordig bekende verhandelingen over spoorweg-exploitatie wordt niet uitgelegd hoe thans, bij ons beheer, de ineenklinking-diagrammen opgemaakt worden.

Ik zal trachten zulks te doen met behulp van twee voorbeelden.

Hier zal slechts spraak zijn van de meest gebruikte, wil zeggen van de Saxby-ineenklinkingen. De regelen zijn overigens dezelfde voor alle stelsels en zoowel voor het electrisch als voor het mechanisch stelsel. Ik veronderstel dat de grondregelen der ineenklinkingen en de werking van een Saxby-toestel gekend zijn. Die grondregelen zijn uitgelegd in den leergang, te Luik gegeven door den heer Stévar^t (blz. 158 tot 168) en in de verhandeling van de heeren Flamache, Stévar^t en Hubertⁱ (blz. 178 tot 193).

*
* *

Tusschen twee handels 1 en 2 kunnen niet meer dan 3 verbindingen bestaan⁽²⁾. Deze worden uitgedrukt als volgt :

Om 1 te kunnen omtrekken, moet 2 :

A) *Normaal* zijn, wat uitgedrukt wordt door de breuk $\frac{1 R}{2 N}$ en in de diagrammen door een *blauw punt* aangeteekend wordt. (Pl. I. schets 1).

Haar omgekeerde $\frac{2 R}{1 N}$ wordt aangeduid door een *blauwen cirkel* (schets 2).

B) *Omgetrokken* zijn, wat door de breuk $\frac{1 R}{2 R}$ uitgedrukt en door een *rood punt* aangeteekend wordt (schets 3).

C) *Op het punteinde van den loop zijn*, wil zeggen normaal of omgetrokken zijn, $\frac{1 R}{2 (N \text{ of } R)}$ wat door een *zwart punt* aangeteekend wordt (schets 4).

(1) Uittreksel uit het tijdschrift der Vereeniging der Sectie-oversten der Belgische Staatsspoorwegen, Mei 1907.

(2) In de hieronder uiteengezette drie voornaamste verbindingen die mogelijk zijn tusschen twee handels 1 en 2, dient het tweede handel als ineenklinker van het eerste.

Zijn de rollen omgekeerd, dan zou, door de omgekeerde verhouding, de eerste ineenklinking (letter a) niet gewijzigd zijn; doch de beide volgende zouden respectievelijk

uitgedrukt worden door de breuken $\frac{2 R}{1 R}$ en $\frac{2 R}{1 (N \text{ of } R)}$.