

La métallographie microscopique appliquée à la fabrication des rails

Autor(en): **Grenier, W.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Bulletin de la Société vaudoise des ingénieurs et des architectes**

Band (Jahr): **22 (1896)**

Heft 7

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-19355>

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.

LA MÉTALLOGRAPHIE MICROSCOPIQUE

APPLIQUÉE A LA FABRICATION DES RAILS

(D'après un article de M. G. Lavergne publié dans le *Génie civil*.)

Au Congrès des mines et de la métallurgie tenu à Chicago en 1893, la métallographie microscopique a fait l'objet de trois communications, parties de trois pays différents, et dont l'une, émanée de M. Albert Sauveur, ingénieur des Acieries de l'Illinois, donnait l'exemple d'une application régulière de la micrographie à la conduite d'une fabrication industrielle, celle des rails.

M. Osmond a publié dans les *Annales des mines* (N° d'août 1895) une traduction annotée de l'important mémoire de M. Sauveur, dont voici une très brève analyse.

Loin d'être un métal homogène, l'acier paraît être un composé de trois éléments: la *ferrite*, ou fer pratiquement pur, la *cémentite*, ou carbure de fer de la formule Fe^3C (qui forme dans les aciers de cémentation des lamelles relativement importantes) et la *perlite*, ou mélange de lamelles douces de fer pur et de lamelles dures de carbure (qui doit son nom à l'aspect irisé que sa surface prend sous un certain éclairage).

Dans les aciers de dureté moyenne, tels qu'ils sont employés pour rails, et refroidis lentement, si le laminage a été terminé vers le rouge un peu sombre, la ferrite et la perlite se trouvent entremêlées. Mais si la température a été plus élevée à la fin du laminage, la perlite se rassemble en noyaux que la ferrite enveloppe d'un réseau continu. L'ensemble du nodule et de son enveloppe constitue une sorte de cellule composée que M. Sauveur appelle *grain* ou *crystal* (il s'agit seulement de polyèdres pseudo-cristallins), et l'on constate que les dimensions de ces cristaux varient soit avec les conditions du traitement calorifique des aciers, soit avec leur composition chimique.

M. Sauveur a résumé dans les quelques propositions que voici les résultats auxquels l'a conduit l'étude de ces variations :

1° Un refroidissement lent et non troublé, à partir d'une température égale ou supérieure à x (point b de Tchernoff), produit la cristallisation.

2° Un refroidissement lent et non troublé, à partir d'une température inférieure à x , ne produit pas de cristallisation.

Donc les pièces d'acier terminées à une température plus basse que x ne prennent pas la structure cristalline.

3° La valeur de la température x varie avec la composition chimique de l'acier. La présence du carbone et celle du phosphore abaissent cette valeur. Il en est de même, mais dans une mesure très variable, des différentes impuretés.

Donc, lorsqu'elles atteignent une certaine teneur, les diverses impuretés contribuent à augmenter les dimensions du grain, et en outre, plus l'acier est pur, plus haute est la température à laquelle on peut terminer le travail sans produire une cristallisation grossière.

4° Pour une composition chimique donnée, le grain se forme d'autant plus gros que la température est plus haute à partir de laquelle l'acier est abandonné à un refroidissement lent et paisible.

5° Pour une composition donnée, le grain devient d'autant plus gros que le refroidissement est plus lent.

Il découle de ces deux dernières propositions que le grain d'une pièce d'acier finie est plus fin dans les parties extérieures (terminées plus froides et refroidies dès lors plus rapidement) et plus grossier dans les régions centrales (terminées plus chaudes et refroidies ensuite plus lentement).

6° Les dimensions du grain sont indépendantes du degré de

corroyage, c'est-à-dire de la quantité de travail mécanique subie par le métal.

Telles sont les six thèses de M. Sauveur. Chacune d'elles est appuyée sur de très nombreux microphotogrammes montrant la structure des échantillons.

Quelle est maintenant l'influence de la grosseur du grain sur les propriétés mécaniques du métal? Il résulte des expériences exécutées par l'auteur que le centre du champignon d'un rail fini chaud, dont le grain présentait une surface de $0,0148 \text{ mm}^2$, a offert une résistance de rupture de 70 kg_2 avec un allongement de 15% , tandis que l'extrémité du patin d'un rail fini froid a présenté, avec un grain de $0,0035 \text{ mm}^2$ seulement, une résistance de 74 kg_2 et un allongement de 21% .

Il semble donc que le rail le meilleur sera celui qui aura la structure la plus uniforme et le grain le plus fin; on se rapprochera de ce type idéal en finissant le laminage à basse température (sans aller toutefois jusqu'à l'*écrouissage*) et en hâtant le refroidissement. On remarquera cependant que la résistance n'est pas très fortement réduite par l'augmentation des dimensions du grain.

W. GRENIER.

APPAREIL P. PICCARD

DESTINÉ A MAINTENIR LA PRESSION CONSTANTE DANS LES CONDUITE MOTRICES DES TURBINES.

Lorsqu'une turbine est alimentée par une longue conduite, il se produit dans sa partie inférieure des variations de pression provoquées par la fermeture ou l'ouverture de l'organe qui règle l'entrée de l'eau dans la turbine et qui sont dues à l'inertie de l'eau en mouvement.

Lorsque cet organe étrangle l'orifice d'écoulement, la vitesse de la colonne d'eau étant diminuée, il en résulte une augmentation momentanée de pression dans la conduite; l'effet contraire se produit lorsque l'organe de réglage ouvre l'orifice.

Ces variations brusques de pression contrarient considérablement la marche du moteur, surtout si le réglage est automatique; en outre, elles provoquent des coups de bélier qui, dans certains cas, sont dangereux.

On a cherché à remédier à ces inconvénients en disposant sur la conduite motrice, près de la turbine, un accumulateur de pression, constitué par exemple par une chambre M (fig. 1). Mais ce moyen aggrave souvent le mal, puisqu'il engendre, entre le réservoir R et la chambre d'air M, des balancements de l'eau dans la conduite, qui réagissent sur le régulateur. Ces mouvements de l'organe de réglage, nécessairement synchroniques avec le mouvement pendulaire de la colonne d'eau, réagissent à leur tour sur celle-ci, de sorte que les variations de pression peuvent croître indéfiniment et amener la rupture de la conduite.

On peut, il est vrai, couper court à la tendance au recul en conjuguant un robinet-vanne de décharge avec l'organe de réglage; mais cet expédient, approprié aux cas où l'eau est en excès, ne saurait être d'une application générale.

La disposition illustrée par la fig. 2 résout complètement le problème. Au lieu d'une chambre à air unique, M. Piccard en place deux, savoir: A et B, raccordées respectivement à la conduite C par de grosses tubulures a et b , avec soupapes antagonistes s et s' et par les petits by-pass a' et b' , avec robinets de réglage r et r' .

La soupape S de la chambre A est disposée de façon à permettre à l'eau de la conduite de pénétrer rapidement dans cette chambre, mais à l'empêcher de s'en échapper.