

Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 43 (1917)
Heft: 26

Artikel: Problème d'équilibre tiré de la construction des machines à broder
Autor: Bolle, L.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-33205>

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: 05.05.2025

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

Si nous donnons à R une de ces deux valeurs, il suffira d'attacher l'extrémité du fil à un point C participant au mouvement de O pour maintenir constamment cet arbre en équilibre (Fig. 12).

Il est dès lors évident que la grandeur $\mathcal{Q}$ qui mesure dans ce cas la distance instantanée des points S et C , ne pourra différer de f que par une constante, car nous

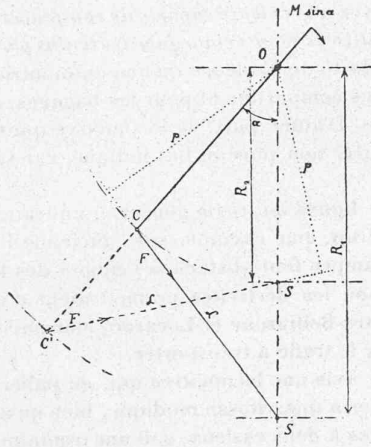


Fig. 12. — Solution pour $R = R_1$ ou $R = R_2$
(Cas particulier 4).

n'avons plus d'enroulement du fil. Nous allons montrer que cette constante est ici égale à 0. En effet, pour une des deux valeurs R_1 ou R_2 la condition 12) étant identiquement satisfaite nous aurons (4 et 3)

$$\mathcal{L} = \frac{R^2 - p^2}{p' + \sqrt{R^2 - p^2}} = \frac{M \sin \alpha}{kp} = f$$

La force F qui retient le point C est donc proportionnelle à SC et son moment par rapport à O ($Fp = M \sin \alpha$) sera représenté par la surface du triangle OCS

$$\text{surf. } \Delta OCS = \frac{F}{k} \cdot p = \frac{M \sin \alpha}{k}.$$

Cette remarque nous permet de déterminer facilement la distance OC ou mieux de montrer que R et OC sont respectivement égaux aux deux racines R_1 et R_2 . En exprimant à l'aide de ces deux côtés la surface du triangle OCS et comparant à la valeur ci-dessus on trouverait la relation

$$R.OC = \frac{M}{k};$$

$\frac{M}{k}$ étant la racine carrée du terme connu dans l'équation bicarrée 13) on en conclut que si R est égal à une des racines, OC sera égal à l'autre (Fig. 12).

Les solutions qui correspondent à ces valeurs particulières de R sont assurément les plus simples à réaliser pratiquement; elles sont en outre valables sans discon-

tinuité pour une rotation complète de O . Mais pour que ces solutions soient réelles il faut nécessairement que $b \geq 0$, c'est-à-dire que nous ayons affaire à un des cas particuliers 1 ou 2.

(*A suivre*).

Locomotives et automotrices à accumulateurs.

La maison *Brown, Boveri & Cie*, à Baden, a soumis à la Direction générale des C. F. F. à fin avril 1917 un projet de *voiture automotrice à accumulateurs*, qui demandait toutefois à être encore précisé et complété sur divers points essentiels. « A fin juillet dernier, dit le rapport de la Direction générale au Conseil d'administration, nous reçûmes un projet rectifié, dont les caractéristiques principales, au point de vue de l'exploitation, sont les suivantes :

» Il s'agit d'une voiture à deux essieux de 9,56 m. de longueur, à 38 places, [sans compartiment pour les bagages ni pour la poste. A vide, elle pèse 27 800 kg., dont 13 200 kg. sont représentés par la voiture, caisse comprise, et 14 600 kg. par les parties électrique et mécanique (moteurs et appareils 5400 kg., batterie 9200 kg.). En charge, son poids est de 30 800 kg., ce qui fait une charge par essieu de 15 400 kg. Elle possède le frein Westinghouse et le chauffage à air chaud. Sa vitesse de marche est de 38,5 km.-h. en palier et de 26,5 km.-h. sur les rampes jusqu'à 10 ‰, et son rayon d'action de 126 km. dans le cas le plus favorable (en palier). Elle coûte fr. 123 000.

» Il n'est pas possible de faire remorquer d'autres voitures à ces automotrices. En revanche, comme elles sont à commande multiple, on pourrait en réunir plusieurs en un seul train quand il y aurait affluence de voyageurs.

» Le 10 octobre 1917, il nous a encore été soumis un projet de locomotive à accumulateurs, ou mieux un projet de train composé d'une locomotive à accumulateurs et de deux voitures, à accouplement raccourci, pouvant toutefois être remplacées par des voitures de type normal.

» Les caractéristiques de la locomotive et du train sont les suivantes : (fig. 1)

	Locomotive	Voitures	Total
	kg.	kg.	kg.
Poids (tare)	13 500	28 000	
Batterie	25 000	—	
Charge	—	13 000	
Équipement électrique	6 400	100	
	44 900	41 100	86 000
Charge par essieu	15 000	10 250	

Frein à main et chauffage à air chaud.

Vitesse de marche 38 km.-h. en palier et 25 km.-h. sur les rampes jusqu'à 10 $\frac{0}{100}$; rayon d'action en palier 140 km.

Capacité : 108 places assises et 65 places debout ; total 173.
Pas de compartiment pour les bagages ni pour la poste.

Prix d'une locomotive fr. 160 000.

» Depuis lors, les *Ateliers de construction d'Oerlikon* nous ont encore soumis des projets pour des locomotives de diverses grandeurs, qui s'écartent, sur quelques points, de celles dont nous parlons ici.

» Les véhicules à accumulateurs qui nous sont offerts seraient certainement utilisables. Abstraction faite du service de banlieue proprement dit, assuré à l'aide de nombreuses voitures se succédant à des intervalles rapprochés, ils pourraient être affectés, *pour le transport des voyageurs exclusivement*, aux courses généralement peu utilisées. Citons, par