

Machines à découper et à poinçonner les tôles

Autor(en): **E.St.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Bulletin technique de la Suisse romande**

Band (Jahr): **26 (1900)**

Heft 8

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-21468>

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.

tement de moteur aux appareils et leur permet de suivre le mouvement des astres.

Légende commune aux fig. 2 et 3.

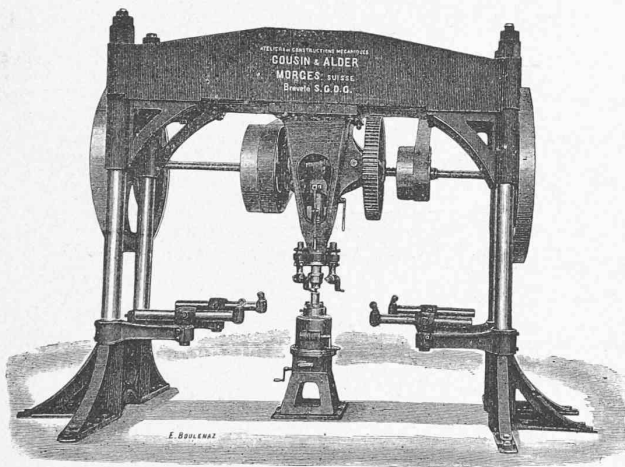
a, b, g, bâti. — *c*, induit. — *d*, noyau de l'inducteur avec pièces polaires *e*. — *f*, enroulement d'excitation. — *f'*, enroulement de réglage — *h, m*, collecteur fixe. — *i, k*, frottements à billes. — *l*, mise à la masse. — *m*, bague d'aménée du courant. — *o*, axe. — *p*, vis isolée. — *q, q, q*, bornes de prise du système triphasé. — *r*, moteur synchrone. — *s*, source de courant. — *t, u*, pendules coniques.

Nota. L'exécution actuelle ne correspond pas tout à fait à la coupe fig. 2.



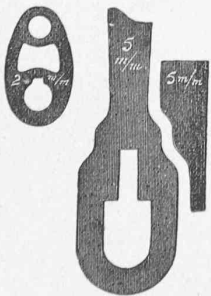
Machines à découper et à poinçonner les tôles

La maison **Cousin et Alder**, de **Morges**, expose dans la classe 22 plusieurs machines à découper et à poinçonner les tôles. A ce dernier titre, ces machines ne présentent rien de bien

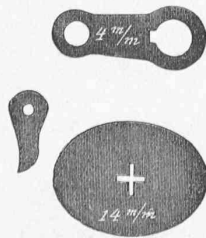


spécial; l'originalité de la construction réside surtout dans le fait qu'au moyen d'outils analogues à des burins de mortaiseuse, ces machines peuvent découper en n'importe quel point d'une feuille de tôle, une figure quelconque. Il suffit de guider la tôle à la main, de façon à amener successivement sous l'outil tous les points du profil à découper, absolument comme le font les découpeurs qui mènent une feuille de bois sous la scie sans fin. On épargne ainsi les frais de poinçon et de matrice qui pèsent lourdement sur la fabrication d'objets dont on ne veut pas établir un grand nombre; le travail de finissage à la main se trouve réduit à un minimum, les contours venant sans bavures.

La machine se fait en trois types, servant respectivement



Découpé en 13 minutes



Découpé en 7 minutes

pour les tôles de 2, 6 et 16 mm. Notre cliché donne la vue perspective du type le plus puissant, qui fonctionne à Paris; le bâti, en forme de carré, a 3 m. de côté environ, il permet la mise en œuvre des plus grandes tôles de l'industrie; des accessoires spéciaux, galets, pied de biche, etc., rendent les manipulations aisées.

Nous donnons ci-contre quelques spécimens découpés en quelques minutes.

E. ST.

CHRONIQUE

Ouverture du prolongement de la ligne d'Orléans vers le Quai d'Orsay, Paris

Les travaux entrepris par la Compagnie d'Orléans pour prolonger son exploitation vers le quai d'Orsay consistent dans la construction d'une ligne de quatre kilomètres de longueur presque entièrement souterraine, établie sous les quais de la rive gauche de la Seine. Elle part de la gare terminus, ancienne du quai d'Austerlitz, dont les deux voies centrales ont été prolongées, dessert une station de passage à la place St-Michel vers le milieu du parcours et aboutit à une grande gare nouvelle au quai d'Orsay, en face les Tuileries, à l'emplacement autrefois occupé par la Cour des Comptes près le pont de Solférino. La traction s'y faisait électriquement.

Bien que la gare du quai d'Orsay ne fût pas complètement achevée à la fin de mai, une exploitation partielle a été mise en service le 28 mai. Dans la pensée de la Compagnie, presque tous les trains de voyageurs de la ligne d'Orléans aboutissant à Paris devaient être prolongés jusqu'au nouveau terminus, mais un certain nombre de voies n'étant pas encore achevées et les installations pour la manutention des bagages étant encore incomplètes à l'époque de l'ouverture, le service provisoire n'a été appliqué que pour quelques trains et seulement pour les voyageurs sans bagages. On y trouvait l'avantage de faire fonctionner en service régulier le nouveau mode de traction électrique et de parer aux incidents qui peuvent se produire au moment de la mise en train.

Dans le service définitif, les installations de départ sont localisées le long du quai d'Orsay et celles de l'arrivée sur la place Bellechasse. On a dans le service provisoire réuni le départ et l'arrivée sur le quai d'Orsay. Sept trains de chaque sens ont été mis en circulation dès le 28 mai. Ce nombre a été porté à onze le 20 juin et à 25 le 1^{er} juillet. Le service complet avec bagages a été fait à partir de la fin de juillet.

La traction électrique est assurée par une grande usine à vapeur établie à cinq kilomètres de l'ancienne gare d'Austerlitz. Sur les deux groupes électrogènes de cette usine, un seul était terminé au moment de l'ouverture et produisait du courant triphasé à 5,500 volts et 25 cycles. Il dessert deux sous-stations placées l'une à l'ancienne gare, l'autre à la nouvelle; ces sous-stations transforment l'énergie produite par la grande usine en courant continu à 550 volts. A chaque sous-station est adjointe une grande batterie d'accumulateurs. La sous-station du quai d'Orsay et sa batterie d'accumulateurs n'ont fonctionné qu'ultérieurement; de telle sorte que la partie électrique n'a reçu au début que la moitié de ses installations.

Le service a été amorcé avec trois locomotives électriques, tandis que l'effectif définitif est de huit. La machine recueille le courant sur un conducteur inférieur au moyen de frotteurs en forme de sabot. Le rail de prise de courant est protégé par un recouvrement en menuiserie, afin de mettre les agents de service à l'abri de son contact avec le rail, dans lequel circule le courant à 550 volts. Sur certains points spéciaux le conducteur est placé au dessus de la locomotive qui est munie d'un frotteur supérieur.