

Note sur le calcul du coup de bélier dans les conduites sous pression

Autor(en): **Carey, Ed.**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **45 (1919)**

Heft 17

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-34915>

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.

Il est prévu également d'accoupler au moyen de ces têtes d'ac couplement le câble du frein électrique et dans ce but la face latérale de la tête est munie d'une patte destinée à recevoir plus tard les organes d'accouplement pour cette conduite.

L'autocoupleur marque **+GF+** pour tramways a donné pendant de longs exercices d'essais les meilleurs résultats. Il est à considérer comme la solution élégante d'un problème technique de la plus haute importance. Le tramway électrique Zurich-Oerlikon-Seebach a le premier tiré profit de cette nouveauté en munissant ses voitures des autocoupleurs marque **+GF+**. Les nouveaux wagons-remorques et moteurs des tramways de la ville de Zurich sont également munis de ce dispositif et les tramways de Schaffhouse qui d'abord, à titre d'essais, munissaient quelques voitures seulement de cet autocoupleur, l'ont adopté finalement pour tout leur matériel roulant.

Note sur le calcul du coup de bélier dans les conduites sous pression

par Ed. CAREY, ingénieur à Marseille.

(Suite.)¹

2^{me} CAS. — Fermeture immédiatement suivie d'une ouverture.

Nous admettrons que la fermeture est complète, et partirons donc d'une vitesse v_0 préexistante, capable d'être ramenée à zéro à la fin de la première période, pour ouvrir ensuite et revenir à la vitesse v_0 à la fin de la deuxième période. A la fin de la première période nous aurons : $v_1 = 0$, et :

$$B_1 = \frac{a}{g} v_0$$

en ouvrant pendant la deuxième période, on aura au temps $\frac{4L}{a}$:

$$B_2 = -\frac{a}{g} \frac{v_2}{1 + rv_2} - B_1 \frac{1}{1 + rv_2}$$

Comme $v_2 = v_0$, on a :

$$B_2 = -\frac{a}{g} \frac{v_0}{1 + rv_0} - \frac{a}{g} v_0 \frac{1}{1 + rv_0} = -\frac{a}{g} v_0 \frac{2}{1 + rv_0}$$

$$B_3 = -B_2 \frac{1 - rv_0}{1 + rv_0} \text{ et ainsi de suite.}$$

La dépression B_2 au temps $\frac{4L}{a}$ est multipliée par le terme $\frac{2}{1 + rv_0}$.

Nous pouvons donc conclure :

si $rv_0 < 1$, le coup de bélier $-\frac{av_0}{g}$ est augmenté et

tend à être doublé si rv_0 est petit ;

si $rv_0 = 1$, le coup de bélier reste le même ;

si $rv_0 > 1$, le coup de bélier reste plus petit.

Ce sont des conclusions analogues à celles du cas précédent. Nous avons tracé (fig. 19) la courbe produite par une fermeture immédiatement suivie d'une ouverture en prenant les mêmes données que pour le cas précédent.

Comme la dépression maximum $\frac{av_0}{g}$ doit être choisie inférieure à $\frac{J_0}{2}$, il faut que rv_0 soit $< \frac{1}{4}$; par consé-

quent nous verrons toujours le coup de bélier négatif être fortement augmenté (de plus de 60 %) par suite de la manœuvre de fermeture suivie d'une ouverture.

Si la fermeture à la fin de la première période n'est pas complète, nous serons dans des conditions analogues à celles du premier cas lorsqu'il existe une vitesse préexistante.

* * *

Nous avons montré dans le premier chapitre qu'à part les phénomènes de résonances relativement très rares il convenait d'utiliser la formule Michaud-Gariel pour le calcul des conduites à caractéristique unique. Les deux manœuvres du vannage que nous venons d'examiner laissent cette formule en défaut de plus de 60 %, lorsque le coup de bélier $\frac{2LV}{gT}$ est choisi inférieur

à $\frac{J_0}{2}$, comme c'est très généralement le cas. Il convient

donc de chercher une disposition qui atténue l'effort anormal sur lequel nous venons d'attirer l'attention, et M. Gariel nous a proposé d'étudier une modification dans la loi d'ouverture en choisissant une vitesse d'ouverture plus faible que celle de fermeture, par unité de temps.

Considérons le mouvement d'une manière générale soit v_0 la vitesse préexistante

$$v_1 \text{ la vitesse au temps } \frac{2L}{a}$$

$$v_2 \text{ la vitesse au temps } \frac{4L}{a}$$

Nous aurons au temps $\frac{4L}{a}$:

$$B_2 = \frac{a}{g} \frac{v_1 - v_2}{1 + rv_2} - \frac{a}{g} \frac{v_0 - v_1}{1 + rv_1} \frac{1 - rv_1}{1 + rv_2}$$

Pour une ouverture suivie d'une fermeture on a :

$$B_2 = \frac{a}{g} \frac{v_1 - v_2}{1 + rv_2} + \frac{a}{g} \frac{v_1 - v_0}{1 + rv_1} \frac{1 - rv_1}{1 + rv_2}$$

On voit que le premier terme donne la valeur du coup de bélier de fermeture et le second terme est un correctif positif, si rv_1 est < 1 et négatif si rv_1 est > 1 ; donc : le mouvement considéré amène une augmentation du coup de bélier de fermeture dans les hautes chutes, pas d'augmentation si rv_1 est égal à 1, et une diminution dans les basses chutes pour $rv_1 > 1$. Cependant

¹ Voir Bulletin technique 1919, p. 461.

nous avons vu que dans les basses chutes, pour des petites fermetures, $r\varphi_1$ est < 1 lorsque le coup de bélier maximum est choisi $< \frac{\mathcal{J}_0}{2}$, il y aura donc aussi augmentation dans ce cas.

La valeur maximum de B_2 aura lieu pour $\varphi_0 = \varphi_2 =$ zéro et dans le cas d'un mouvement linéaire $\varphi_1 = \frac{2LV}{aT}$

$$B_m = \frac{a}{g} \varphi_1 \frac{2}{1 + r\varphi_1}$$

En admettant une vitesse d'ouverture plus faible que celle de fermeture, nous aurons une vitesse préexistante φ_0 ; nous ouvrirons donc pendant la première période de φ_0 à φ_1 pour fermer complètement pendant la seconde période de φ_1 à zéro. Dans ce cas le coup de bélier maximum sera :

$$B_m = \frac{a}{g} \varphi_1 + \frac{a}{g} \frac{\varphi_1 - \varphi_0}{1 + r\varphi_1} (1 - r\varphi_1)$$

Il sera facile de choisir une vitesse φ_0 convenable pour diminuer la valeur de B_m dans une proportion déterminée.

En reprenant les données de notre exemple (fig. 18) et en admettant une vitesse d'ouverture moitié de celle de fermeture nous aurons :

$$\varphi_0 = 0,75 \quad \varphi_1 = 1,50 \quad \varphi_2 = 0$$

$$B_1 = -122,50 \frac{0,75}{1,18} = -77,50$$

$$B_2 = 122,50 \times 1,50 + 77,50 \times 0,82 = 247^m,50$$

au lieu de 342^m , soit une diminution de $20,7\%$; la surpression sur le coup de bélier de fermeture $\frac{a\varphi_1}{g} = 183,75$ n'est plus que de $34,5\%$ au lieu de 70% .

Si nous examinons maintenant le deuxième cas, soit une fermeture complète immédiatement suivie d'une ouverture, nous remarquons de suite qu'il n'est pas possible non plus de rester dans les limites de la formule Michaud-Gariel sans supprimer complètement l'ouverture qui suit la fermeture; par conséquent nous aurons toujours une légère augmentation de surpression B_3 au temps $\frac{6L}{a} = 3\theta$, et une importante aggravation de la dépression B_2 au temps 2θ . Cependant cette dépression B_2 n'aura pas d'inconvénient si le profil en long de la conduite ne présente pas des points hauts où il peut se produire le vide par suite de la répartition linéaire de de la dépression B_2 .

En admettant une loi d'ouverture moins rapide que celle de fermeture nous aurons, comme dans le cas précédent, l'effort maximum avec $\varphi_1 = 0$.

Les valeurs B_1 , B_2 et B_3 seront :

$$B_1 = \frac{a}{g} \varphi_0$$

$$B_2 = -\frac{a}{g} \frac{\varphi_2 + \varphi_0}{1 + r\varphi_2}$$

$$B_3 = +\frac{a}{g} \frac{\varphi_2 + \varphi_0}{1 + r\varphi_2} \frac{1 - r\varphi_2}{1 + r\varphi_2}$$

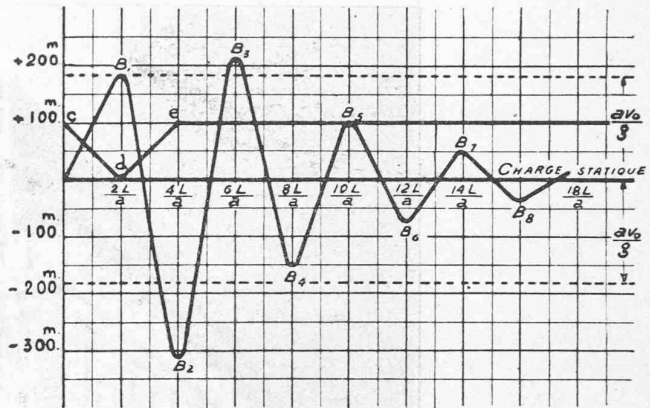


Fig. 19. -- Fermeture c, d de $\varphi_0 = 1^m50$ à $\varphi_1 = 0^m$ en $\frac{2L}{a}$ soit 2 sec., immédiatement suivie d'une ouverture d, e de $\varphi_1 = 0^m$ à $\varphi_2 = 1^m50$ en $\frac{2L}{a}$ soit 2 sec.

Admettons avec les données de la fig. 19: $\varphi_0 \equiv 1,50$, $\varphi_1 \equiv 0$ et $\varphi_2 \equiv 0^m,75$, vitesse d'ouverture moitié de celle de fermeture, nous aurons :

$$B_1 \equiv 183,75$$

$$B_2 \equiv -122,50 \frac{2,25}{1,09} \equiv -253^m$$

$$B_3 \equiv +253 \frac{0,91}{1,09} \equiv +211^m$$

au lieu de 217 mètres; la diminution est ici insignifiante et nous devons compter dans notre exemple que la surpression B_3 dépassera de $14,6\%$ la valeur du coup de bélier donné par la formule Michaud-Gariel, en adoptant la loi d'ouverture indiquée.

En résumé on devra toujours s'attendre à une augmentation très sensible de la valeur du coup de bélier calculée par la formule Michaud, dans le cas d'ouverture suivie de fermeture ou manœuvre inverse, malgré le choix d'une loi d'ouverture appropriée moins rapide que celle de fermeture, comme le propose M. Gariel. Cette loi d'ouverture peut être choisie quelconque et le coup de bélier maximum, positif ou négatif, sera toujours, par suite de cette double manœuvre du vannage :

$$B_m \equiv \frac{a}{g} \varphi_1 + \frac{a}{g} \frac{\varphi_1 - \varphi_0}{1 + r\varphi_1} (1 - r\varphi_1)$$

φ_0 étant la vitesse préexistante au mouvement d'ouverture $< \varphi$ et φ_1 étant la vitesse $\frac{2LV}{aT}$, ramenée à zéro en θ secondes.

(A suivre).