

Quelques installations remarquables de turbines modernes (suite)

Autor(en): **Hofmann, R.**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **50 (1924)**

Heft 17

PDF erstellt am: **11.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-39086>

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.

BULLETIN TECHNIQUE

Réd. : D^r H. DEMIERRE, ing.

DE LA SUISSE ROMANDE

Paraissant tous les 15 jours

ORGANE AGRÉÉ PAR LA COMMISSION CENTRALE POUR LA NAVIGATION DU RHIN

ORGANE DE L'ASSOCIATION SUISSE D'HYGIÈNE ET DE TECHNIQUE URBAINES

ORGANE EN LANGUE FRANÇAISE DE LA SOCIÉTÉ SUISSE DES INGÉNIEURS ET DES ARCHITECTES

SOMMAIRE : *Quelques installations remarquables de turbines modernes (suite)*, par R. HOFMANN, ingénieur en chef des Ateliers de constructions mécaniques de Vevey. — *Les turbines Escher-Wyss de l'usine de Chancy-Pougny*. — *Dispositif système Amsler pour maintenir automatiquement la charge constante dans les machines d'essai de matériaux mues par de l'huile sous pression*. — *Mesure de l'écroutissage des métaux au moyen du pendule Herbert*. — *Concours pour l'élaboration des plans d'une église catholique et d'une cure, à Fribourg (suite)*. — *Cinquantenaire de la Société vaudoise des Ingénieurs et des Architectes (suite)*. — NÉCROLOGIE : *Alfred Marignac*. — *Gabriel Buttiaz*. — BIBLIOGRAPHIE. — SOCIÉTÉS : *Société suisse des Ingénieurs et des Architectes*. — CARNET DES CONCOURS. — *Service de placement*.

Quelques installations remarquables de turbines modernes

(Suite¹.)

par R. HOFMANN, ingénieur en chef
des Ateliers de constructions mécaniques de Vevey

Les turbines à hélice de l'Usine Hydroélectrique de Wynau.

L'ancienne centrale de Wynau, située sur la rive droite de l'Aar, étant insuffisante pour faire face aux besoins de la consommation, les propriétaires de cette centrale décidèrent la création, sur la rive gauche, d'une usine équipée pour une puissance de 10.000 chevaux et desservie par le même barrage que l'usine de la rive droite.

Les turbines de l'ancienne centrale développant 860 chevaux entraînent les alternateurs par l'intermédiaire d'engrenages coniques volumineux. Pour s'affranchir des inconvénients multiples inhérents à ces engrenages, les Entreprises électriques de Wynau mettant à profit les remarquables progrès réalisés, ces dernières années, dans le domaine des turbines à grande vitesse, grâce à l'adoption de roues en forme d'hélice de navire, ont résolu d'équiper la nouvelle usine de puissantes turbines de ce type. Le principe de ce système de turbines est d'ailleurs fort ancien, comme le prouve le bref historique suivant. Les anciennes turbines Jonval possédaient déjà des roues motrices portant autour de la couronne intérieure une seconde couronne en forme d'hélice sans couronne extérieure.

La courbure des aubes était cependant très accentuée à

cause de la vitesse périphérique relativement faible en usage à cette époque. D'autre part, l'eau était amenée au rotor par un distributeur axial mal approprié au réglage des aubes. Une intéressante proposition fut faite en 1860 par l'Américain Truax qui a fait breveter une turbine avec roue à hélice comportant 4 aubes sans couronne extérieure. L'eau également était amenée à la roue par une chambre en forme de spirale. Le réglage était fait par la vanne d'admission. Horton et Williams proposèrent respectivement en 1877 et 1893 des roues motrices d'une forme presque identique à celle d'une hélice de navire, munies d'aubes plus courtes que l'intervalle circulaire entre deux aubes consécutives ; mais la turbine à hélice, supplantée par la turbine Francis à admission centripète et à sortie axiale, fut abandonnée pendant quelque temps.

Le but poursuivi par tous les constructeurs était l'accroissement de la vitesse des turbines en vue de l'accouplement direct des alternateurs, lequel réalise une notable réduction des dépenses d'établissement. A cet

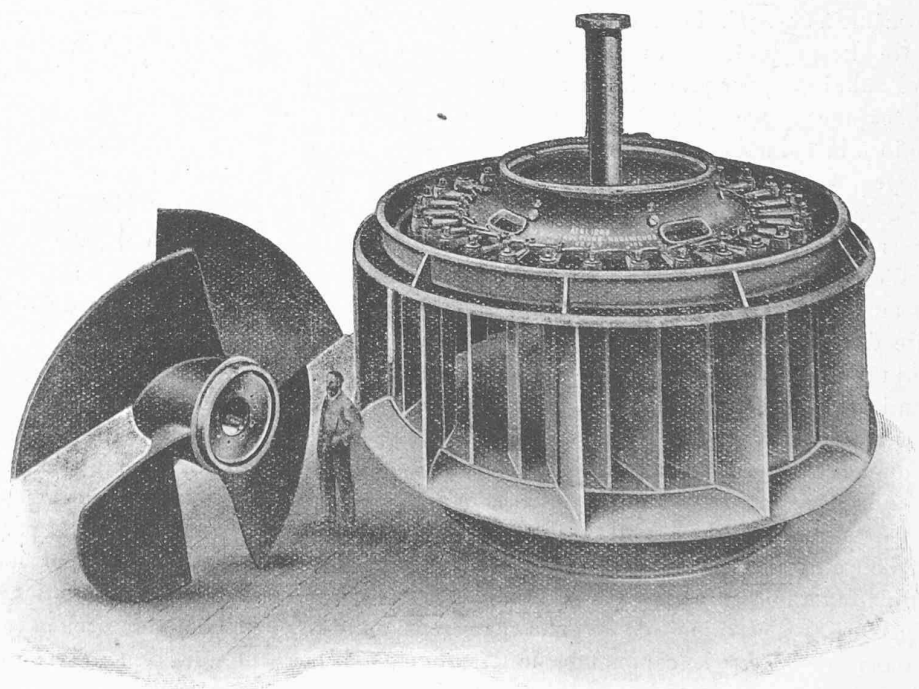


Fig. 2. — Turbine à hélice, type « Vevey », de l'usine de Wynau.

¹ Voir *Bulletin technique*, du 24 mai 1924.

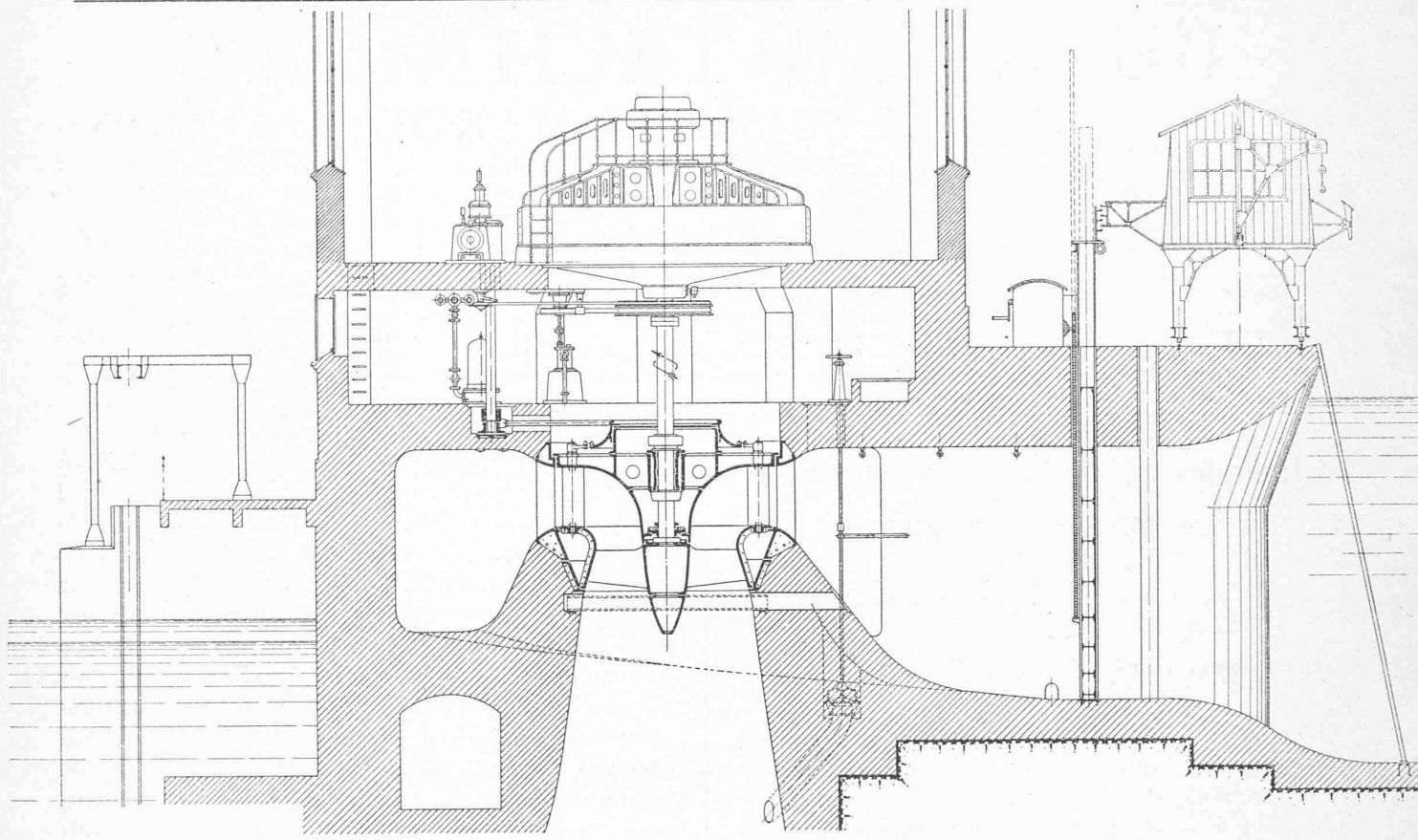


Fig. 1. — Coupe d'une des turbines de Wynau, construites par les «Ateliers de Constructions Mécaniques de Vevey».

Echelle 1 : 150.

effet, la vitesse périphérique qui, il y a une dizaine d'années ne dépassait guère $1,0\sqrt{2gH}$ a été portée à $2\sqrt{2gH}$ et même à $3\sqrt{2gH}$. Pour diminuer le frottement dû à cette vitesse élevée, on a réduit le nombre et la longueur des aubes et, pour prévenir les remous, on a donné aux aubes une forme plus simple, moins incurvée. Grâce enfin à la réduction progressive du diamètre du disque-moyeu, sur lequel sont fixées les aubes, on revint, peu à peu, à la forme en hélice préconisée il y a longtemps, nous l'avons déjà relevé, par Horton et Williams.

C'est principalement à l'ingénieur Nagler, à Milwaukee et au Dr Kaplan, professeur à Brunn, que revient le mérite d'avoir perfectionné ce genre de turbine. Ensuite des résultats excellents obtenus et publiés par le Dr Kaplan la plupart des constructeurs reprirent la construction des roues à hélice. Les Ateliers de Constructions Mécaniques de Vevey, qui poursuivaient aussi depuis longtemps l'étude des turbines à grande vitesse, expérimentaient, à leur station d'essais, des roues à hélice d'un diamètre de 380 mm. C'est sur la constatation des résultats tout à fait favorables produits par une de ces roues, que les Entreprises électriques de Wynau passèrent aux dits Ateliers de Vevey la commande de 2 turbines à hélice destinées à utiliser une chute variant de 2,4 à 5,2 mètres et calculées chacune pour développer une puissance ma-

ximum de 2700 chevaux à une vitesse de 107 tours par minute. Les turbines de l'ancienne centrale qui sont pourtant d'un modèle récent développent, sous la même chute, et à la vitesse de 42 tours par minute, une puissance de 860 chevaux seulement.

Turbines.

La figure 1 représente une coupe et la fig. 2 une vue d'une turbine de Wynau. Chaque groupe turbo-alternateur possède 3 paliers principaux dont 2 font partie de l'alternateur. Le palier de guidage de la turbine, monté sur le couvercle du distributeur, est muni de coussinets en métal blanc graissés par de l'huile circulant sous l'action d'une petite pompe à engrenages commandée par l'arbre de la turbine au moyen d'engrenages intermédiaires. La circulation de l'huile est visible à distance.

L'eau est amenée au distributeur par une bache spirale en béton dont l'entrée a été disposée symétriquement en vue de faciliter par l'élimination des remous, le jaugeage du débit au moyen du moulinet. Le bâti de la turbine, d'une construction très robuste, composé de deux anneaux de scellement en fonte reliés par dix colonnes venues de fonderie avec eux, supporte la turbine, l'alternateur, une partie du plancher ainsi que la charge provenant du pivot.

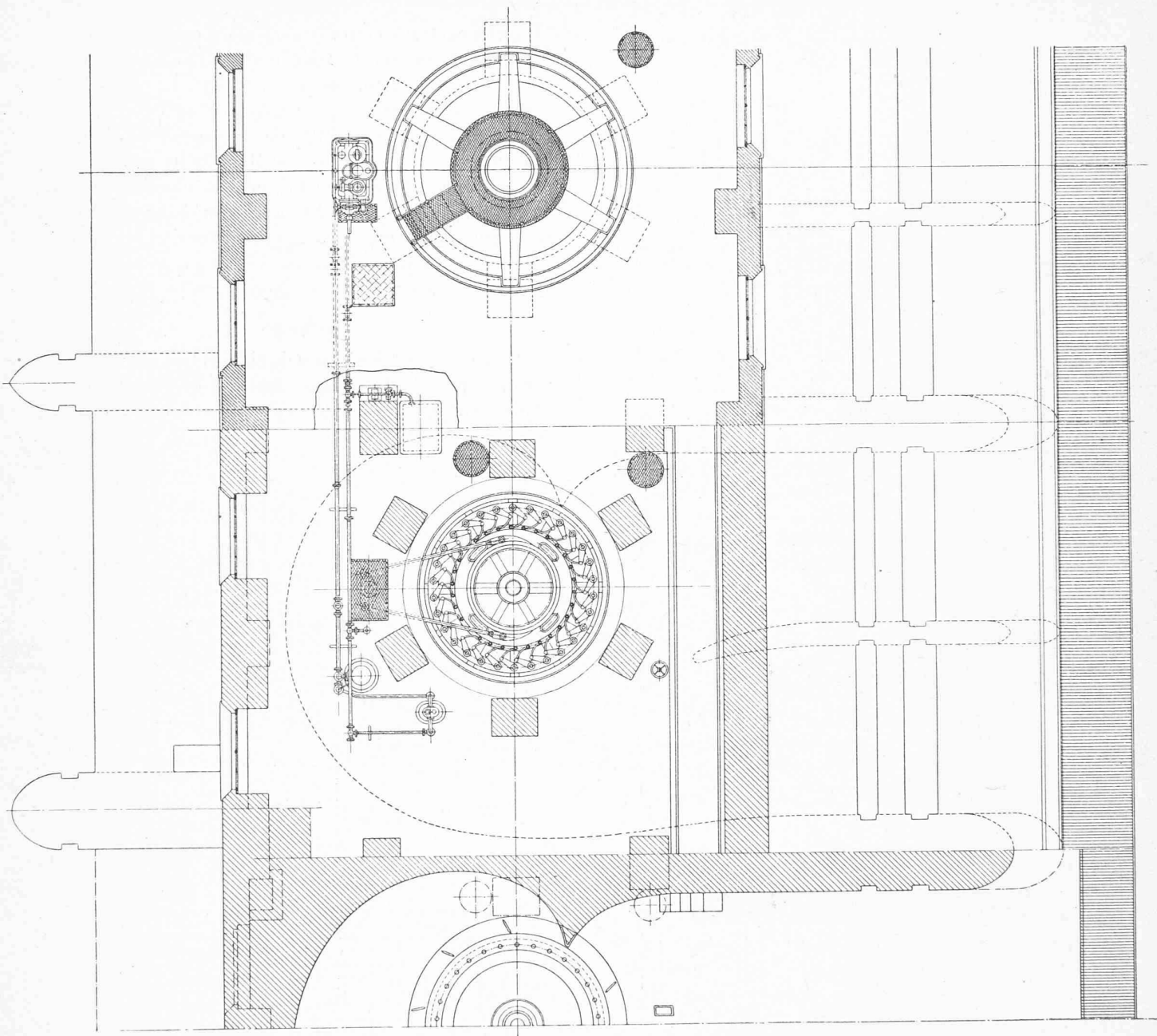


Fig. 1. — Plan d'installation des turbines de Wynau. — Echelle 1 : 150.

La forme à donner au tube d'aspiration a été l'objet d'une attention toute spéciale en raison de la vitesse très considérable que l'eau possède encore à la sortie de la roue motrice et qui correspond à $\frac{1}{4}$ et même $\frac{1}{3}$ de l'énergie totale. L'aspirateur (diffuseur) permet de récupérer la plus grande partie de cette énergie résiduelle par le moyen de la transformation graduelle de la vitesse en dépression à la sortie de la roue. La roue motrice, d'une seule pièce, en acier coulé, livrée par les Acieries Fischer à Schaffhouse, est constituée par un moyeu portant 4 aubes sans couronne extérieure. Elle a la forme d'une hélice de navire. En vue de réduire la vitesse restante, le diamètre de la roue est plus grand à la sortie qu'à l'entrée. Les aubes sont relativement longues pour

améliorer le guidage de la veine liquide et prévenir les remous nuisibles. La roue, boulonnée sur le plateau d'accouplement venu de forge avec l'arbre de turbine, tourne dans une enveloppe en fonte facilement démontable. Lors du démontage de l'alternateur, la roue avec l'arbre peut être appuyée sur deux traverses en fers profilés qu'on introduit dans des échancrures pratiquées dans les parois de l'aspirateur en béton. Le rotor de l'alternateur peut être appuyé sur son croisillon inférieur à l'aide de vérins prévus à cet effet. Le distributeur, d'une construction semblable à celui d'une turbine Francis, est formé d'un anneau inférieur portant l'enveloppe conique de la roue motrice, d'un couvercle supérieur et de 30 aubes pivotantes en acier coulé. Bâti et distributeur

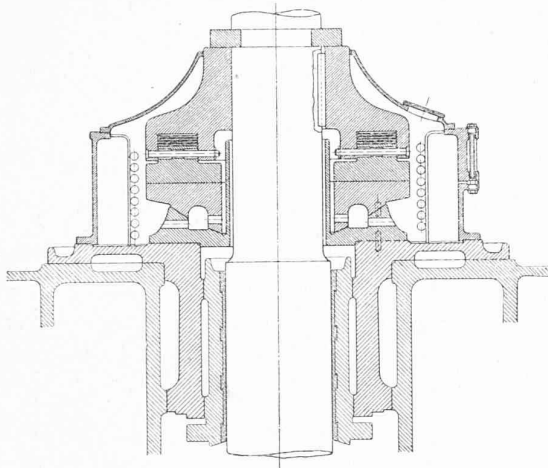


Fig. 3. — Coupe du pivot. — 1 : 25.

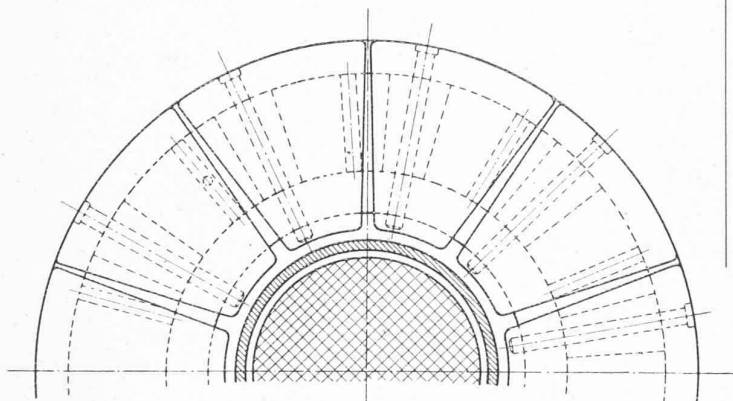


Fig. 4. — Vue par dessous des segments pivotants. — 1 : 25.

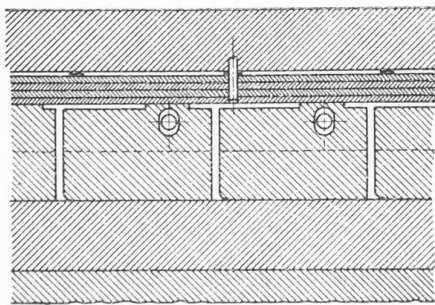


Fig. 5. — Coupe par les segments pivotants. — 1 : 10.

sont divisés axialement. Les aubes pivotantes sont d'une seule pièce avec leurs tourillons qui tournent dans des douilles en bronze. Les tourillons supérieurs traversent le couvercle du distributeur et portent à leur extrémité les leviers de réglage qui sont reliés aux cercles de vannage par des bielles en bronze. Ces dernières sont flexibles en vue de prévenir la détérioration des aubes au cas où un corps étranger pénétrerait entre elles au moment de leur fermeture.

Pivot.

Le pivot, monté sur le croisillon de l'alternateur, supporte non seulement le poids des masses tournantes de

la turbine et de l'alternateur, mais encore la poussée axiale de l'eau sur la roue motrice. Le charge totale peut atteindre 82 tonnes. Les fig. 3 à 5 représentent ce pivot, breveté, exécuté par les Ateliers de Vevey. La lentille a un diamètre de 940 mm. Les segments pivotants qui glissent sur une mince couche d'huile admise entre eux et la lentille s'appuient sur des anneaux flexibles en acier au chrome-nickel grâce auxquels on assure une répartition uniforme de la charge sur tous les segments et sur toute leur largeur, même au cas où le montage et l'exécution ne seraient pas rigoureusement exacts.

Réglage.

Au sous-sol sont logés près de chaque turbine : la pompe à huile à engrenages à 2 étages qui refoule l'huile sous une pression de 15 atm. dans la chambre d'air;

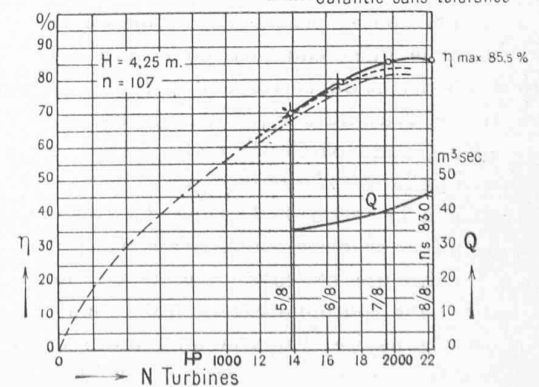
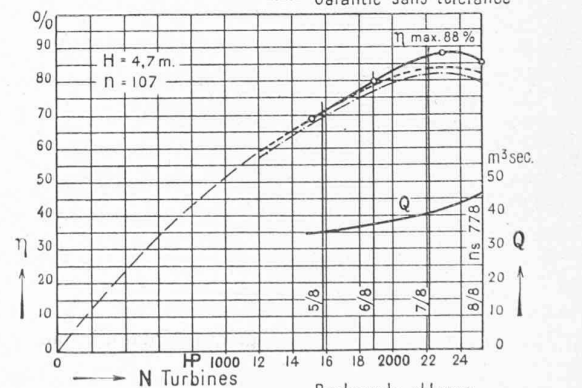
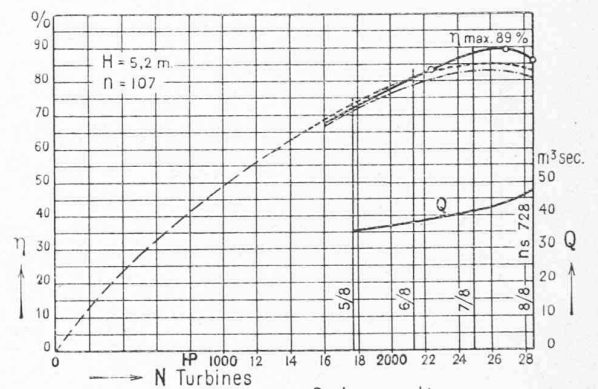


Fig. 6. — Diagrammes d'essais de réception.

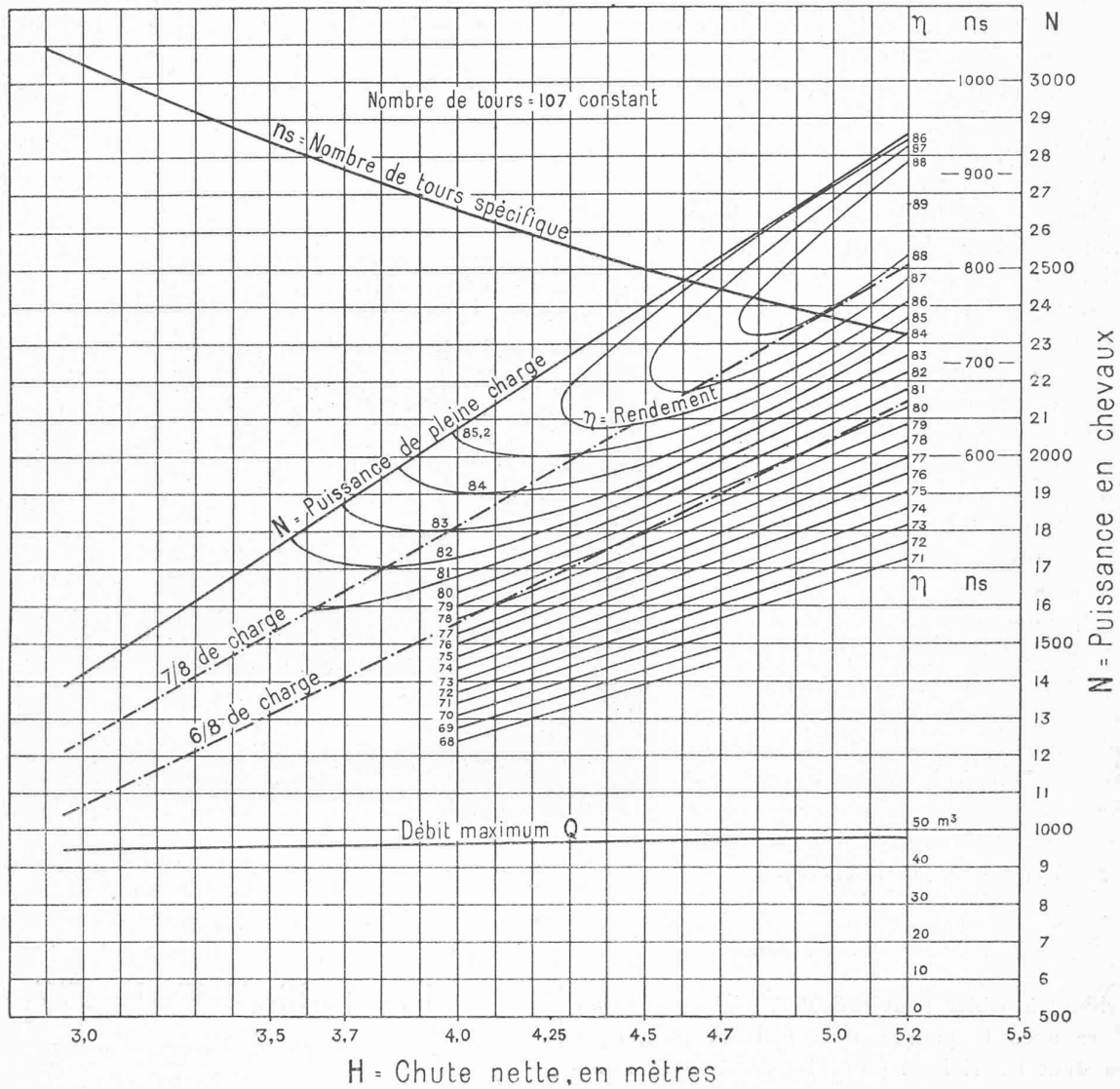


Fig. 7. — Caractéristiques principales des turbines de Wynau construites par les « Ateliers de Constructions Mécaniques de Vevey ».

un réservoir central d'huile muni d'une petite pompe centrifuge commandée par un moteur électrique qui permet de remplir et de vider les réservoirs d'huile de chaque régulateur, en cas de revision.

Les régulateurs, montés dans la salle des alternateurs, sont de construction semblable à ceux de la Jogne décrits dans le *Bulletin technique de la Suisse Romande*, numéro du 24 mai 1924. Chaque turbine est munie de deux dispositifs de sûreté : l'un provoque la fermeture automatique de la turbine dès que le tachymètre du régulateur s'arrête, soit par suite de la chute de la courroie, soit pour cause de grippage. L'autre dispositif consiste en un régulateur centrifuge fixé sur l'arbre de la turbine et qui, dès que la vitesse dépasse 120 tours par minute, déclenche un cliquet qui agit, par l'intermédiaire d'un appareil approprié, sur le distributeur d'huile du régulateur, provoquant la fermeture de la turbine.

Essais.

Les deux premières turbines qui ont été mises en marche en octobre 1923 ont donné d'emblée entière satisfaction à tous les points de vue, de sorte que les Entreprises électriques de Wynau ont passé aux Ateliers de Vevey la commande de 2 autres turbines identiques.

Le couple de démarrage est élevé et la stabilité du régime très bonne, contrairement à ce qui se passe pour les turbines à hélice munies d'aubes courtes. Au cours des expériences exécutées sur la petite roue d'essai on a pu constater une certaine instabilité de régime : en maintenant la chute et la vitesse constantes, le débit, la puissance et dans une certaine mesure le rendement diminuaient lentement d'environ 3 % après la mise en marche. Il est vrai que cette petite turbine a été expérimentée sous une chute presque aussi haute que celle de Wynau. Les grandes turbines de cette centrale n'ont présenté aucun phénomène de ce genre. Les essais de réception ont

eu lieu du 9 au 16 janvier 1924 sous la direction du Bureau hydrométrique du Service fédéral des Eaux. La puissance développée par l'alternateur était mesurée par les soins de la Station d'essai et d'étalonnage de l'Association suisse des Electriciens. Les résultats obtenus au cours de ces essais sont exprimés graphiquement dans les tableaux fig. 6 et 7 élaborés par ledit bureau. Le rendement maximum atteint sous 5,2 m. de chute est de 89 % correspondant au nombre de tours spécifique de 728. Ces résultats sont d'autant plus remarquables que le rendement est déjà de 85 % sous la chute réduite à 4 mètres, c'est-à-dire avec un nombre de tours spécifique de 862. Bien que la chute varie entre 2,5 et 5,2 mètres, les variations du débit sont minimales, 8% environ. Cette propriété est d'une grande importance vu que, grâce à elle, la puissance diminue beaucoup moins, lors des crues, que pour les turbines Francis.

Afin de faciliter l'interprétation du diagramme des « caractéristiques principales » à ceux de nos lecteurs qui ne sont pas familiers avec ce genre de représentation, nous considérons l'exemple suivant : sous la chute de 5 m. le rendement correspondant à la pleine charge, soit 2730 chevaux (intersection de la courbe « pleine charge » avec l'ordonnée 5 m.) est de 86%, tandis qu'il est de 87,7% pour $\frac{7}{8}$ de la charge.

Avantages des turbines à hélice.

Les turbines à hélice conviennent spécialement bien pour utiliser avec le minimum de frais la puissance disponible dans les rivières de plaine donnant de gros débits sous faibles chutes. Par rapport aux turbines Francis leurs avantages sont les suivants :

1° Nombre de tours très grand donc coût et encombrement de l'alternateur réduits. Salle des machines moins large.

2° Rendements élevés pour des régimes compris entre $\frac{3}{4}$ et $\frac{4}{4}$ de la charge. Le rendement des alternateurs est aussi plus élevé par suite de leur plus grande vitesse angulaire.

3° La puissance s'abaisse moins que ce n'est le cas pour les turbines Francis lorsque la chute diminue, les turbines à hélice sont donc particulièrement bien adaptées à l'aménagement des chutes de hauteur variable.

4° La roue n'ayant qu'un petit nombre d'aubes, la distance entre celles-ci est au moins 3 fois plus grande que pour les turbines Francis, ce qui exclut toute possibilité d'obstruction. De plus, l'écartement des barreaux des grilles peut être augmenté, ce qui réalise une économie sur le coût de ces grilles, une diminution des pertes de charge à travers ces appareils et une réduction de la dépense de nettoyage.

5° L'alternateur est moins lourd, le pont roulant

moins puissant, donc les murs du bâtiment moins épais.

6° La roue n'étant munie que d'un petit nombre d'aubes et coulées d'une seule pièce avec le moyeu est plus robuste que la roue Francis.

R. HOFMANN

ingénieur en chef des Ateliers de Constructions
Mécaniques de Vevey.

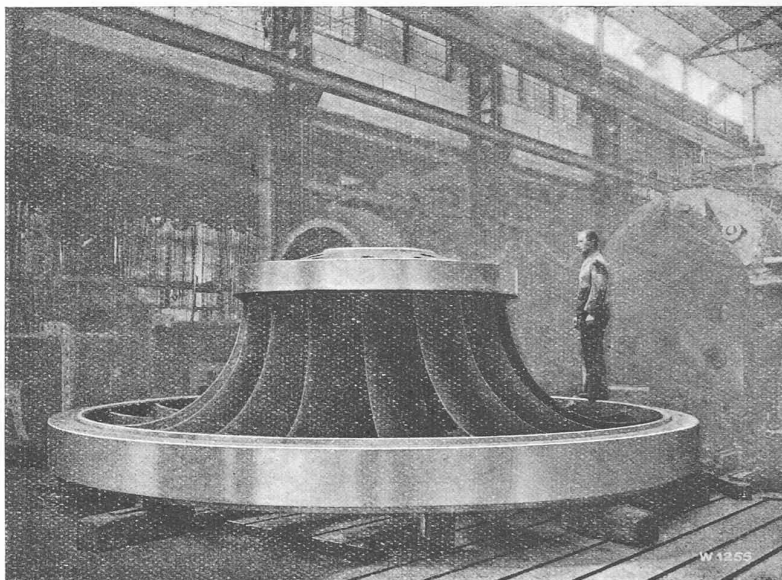


Fig. 2. — Vue de la roue motrice des turbines Escher-Wyss de l'usine de Chancy-Pougny.

Les turbines Escher-Wyss de l'usine de Chancy-Pougny.

Comme complément à la notice sur l'usine de Chancy-Pougny que nous avons publiée dans notre numéro du 19 juillet dernier, nous reproduisons (fig. 1 et 2) une coupe transversale et une vue de la roue des deux turbines construites pour cette usine par la Société des Ateliers Escher, Wyss et C^{ie}, sur les données suivantes :

Vitesse : 83,3 tours/minute.

Puissance : 8620 ch. sous 8,87 m. de chute

1900 ch. sous 4,41 m. de chute (minim.).

Les roues, en acier moulé, (voir fig. 2), ont un diamètre extérieur de 5,4 m., 1,8 m. de haut et pèsent 25 tonnes chacune.

Dispositif système Amsler pour maintenir automatiquement la charge constante dans les machines d'essai de matériaux mues par de l'huile sous pression.

Cet ingénieux dispositif inventé par MM. Alfred J. Amsler et C^{ie}, à Schaffhouse, sert à maintenir automatiquement constante la charge exercée sur un barreau d'épreuve pendant une durée de temps quelconque pouvant aller jusqu'à des jours entiers ou même des semaines, quelle que soit la déformation subie par la barre d'épreuve. Le dispositif agit par