

De l'auto-excitation d'une machine asynchrone polyphasée

Autor(en): **Juillard, E.**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **85 (1959)**

Heft 7

PDF erstellt am: **11.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-64110>

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 DE LA SUISSE ROMANDE

paraissant tous les 15 jours

ORGANE OFFICIEL

de la Société suisse des ingénieurs et des architectes
de la Société vaudoise des ingénieurs et des architectes (S.V.I.A.)
de la Section genevoise de la S.I.A.
de l'Association des anciens élèves de l'EPUL (Ecole polytechnique
de l'Université de Lausanne)
et des Groupes romands des anciens élèves de l'E.P.F. (Ecole
polytechnique fédérale de Zurich)

COMITÉ DE PATRONAGE

Président: J. Calame, ing. à Genève
Vice-président: E. d'Okolski, arch. à Lausanne
Secrétaire: S. Rieben, ing. à Genève

Membres:

Fribourg: H. Gicot, ing. ; M. Waeber, arch.
Genève: G. Bovet, ing. ; Cl. Grosgrin, arch. ; E. Martin, arch.
Neuchâtel: J. Béguin, arch. ; R. Guye, ing.
Valais: G. de Kalbermatten, ing. ; D. Burgener, arch.
Vaud: A. Chevalley, ing. ; A. Gardel, ing.
M. Renaud, ing. ; Ch. Thévenaz, arch.

CONSEIL D'ADMINISTRATION

de la Société anonyme du « Bulletin technique »

Président: A. Stucky, ing.
Membres: M. Bridel ; R. Neeser, ing. ; P. Waltenspühl, arch.
Adresse: Ch. de Roseneck 6, Lausanne

RÉDACTION

D. Bonnard, ing.
Rédaction et Editions de la S. A. du « Bulletin technique »
Tirés à part, renseignements
Adresse: Case Chauderon 475, Lausanne

ABONNEMENTS

1 an	Suisse Fr. 26.—	Etranger . . Fr. 30.—
Sociétaires	» » 22.—	» . . » 27.—
Prix du numéro	» » 1.60	

Chèques postaux: « Bulletin technique de la Suisse romande »,
N° II 57 75, Lausanne.
Adresser toutes communications concernant abonnement, changements
d'adresse, expédition, etc., à: Imprimerie La Concorde, Terreaux 29,
Lausanne

ANNONCES

Tarif des annonces:
1/1 page Fr. 275.—
1/2 » » 140.—
1/4 » » 70.—
1/8 » » 35.—

Adresse: Annonces Suisses S. A.
Place Bel-Air 2. Tél. (021) 22 33 26. Lausanne et succursales



SOMMAIRE

De l'auto-excitation d'une machine asynchrone polyphasée, par E. Juillard, Lausanne.
Quelques aspects nouveaux d'une réglementation sur les constructions dans les villes, par Marcel D. Mueller, diplômé de
l'Institut d'Urbanisme de l'Université de Paris, architecte S.C.A.B., S.I.A.
L'actualité aéronautique (XIV).
Bibliographie. — Les Congrès. — Documentation générale. — Documentation du bâtiment. — Informations diverses.

DE L'AUTO-EXCITATION D'UNE MACHINE ASYNCHRONE POLYPHASÉE

par E. JUILLARD, Lausanne¹

Il arrive fréquemment qu'on dispose aux bornes d'un moteur asynchrone triphasé des condensateurs dont la capacité serve de réservoir à l'énergie réactive, ceci pour décharger la ligne d'alimentation du transport de cette énergie. On exprime ce fait en disant que ces capacités ont pour but d'améliorer le facteur de puissance de l'installation.

Or, on a constaté que si l'on coupait la ligne par un interrupteur *I* situé en amont des condensateurs (fig. 1), le moteur restant entraîné pour une cause ou une autre, la tension aux bornes du moteur, loin de disparaître, prenait quelquefois des valeurs très élevées qui constituaient un danger, tant pour le personnel qui ne s'y attendait pas, que pour la machine elle-même.

Nous nous proposons d'expliquer le mécanisme de ce phénomène, et d'en déduire quelques conclusions, tant pratiques que quantitatives.

Pour dominer ce problème, il faut revenir aux relations générales qui lient les tensions et les courants

dans le circuit fermé constitué par les enroulements du moteur et les condensateurs, et rechercher s'il est possible de créer un ou des courants dans ce circuit, seulement par apport d'une puissance mécanique sous la forme d'un entraînement mécanique du rotor.

Pour établir aisément ces équations, il nous paraît utile de faire un petit rappel mathématique.

Lorsqu'on exprime la valeur de l'intensité du courant circulant dans une branche d'un circuit passif quelconque (c'est-à-dire ne comportant que des résistances,

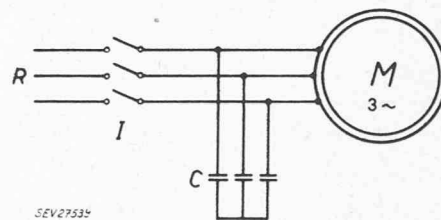


Fig. 1. — Couplage d'un moteur asynchrone muni de condensateurs pour l'amélioration du facteur de puissance.

M Moteur asynchrone triphasé ; *R* réseau d'alimentation ;
I interrupteur ; *C* condensateurs

¹ Dernière leçon du professeur Ernest Juillard, prononcée le 8 décembre 1958, à l'Ecole Polytechnique de l'Université de Lausanne. (Texte paru également au *Bulletin de l'Association suisse des Electriciens*, n° 5, 1959, qui a mis obligeamment les clichés à notre disposition. Réd.).

des inductivités et des capacités indépendantes du courant), en fonction de la tension appliquée aux bornes du système, on obtient toujours une équation différentielle linéaire à coefficients constants. Cela découle des lemmes de Kirchhoff et de la loi d'Ohm, soit $\sum i = 0$ en un point de jonction, et $u = ir - e$. Soit donc l'équation différentielle à laquelle on arrive toujours

$$a_0 \frac{d^n i}{dt^n} + a_1 \frac{d^{n-1} i}{dt^{n-1}} + a_2 \frac{d^{n-2} i}{dt^{n-2}} + \dots + a_n i = F\left(u, \frac{du}{dt}, \text{etc.}\right) \quad (4)$$

où les « a » sont des coefficients réels, qui contiennent les constantes du circuit, et où, à droite, F est une fonction linéaire de la tension u et de ses dérivées par rapport au temps.

Si, ce qui est généralement le cas, la tension u est sinusoïdale avec le temps, et de la forme

$$u = U \sqrt{2} \sin(\omega t + \gamma) \quad (2)$$

$\omega = 2\pi f$ étant sa pulsation, on peut faire usage des formules d'Euler et l'exprimer par des exponentielles complexes :

$$u = \frac{1}{2} \left[\bar{U} \sqrt{2} e^{j\omega t} + \bar{U}^* \sqrt{2} e^{-j\omega t} \right] \quad (3)$$

L'équation proposée étant linéaire, et admettant par conséquent le principe de la superposition, on résoudra d'abord en introduisant le 1^{er} terme de u , en $j\omega t$. On obtiendra la solution relative au 2^e terme de u , en $(-j\omega t)$, en prenant le conjugué imaginaire de la 1^{re} solution. Le résultat final est la moyenne arithmétique des 2 solutions partielles, ou ce qui revient au même, simplement la partie réelle du 1^{er} résultat.

L'équation proposée devient ainsi :

$$a_0 \frac{d^n i}{dt^n} + a_1 \frac{d^{n-1} i}{dt^{n-1}} + \dots + a_n i = \bar{U} \sqrt{2} \left[A_0 (j\omega)^n + A_1 (j\omega)^{n-1} + \dots + A_m \right] e^{j\omega t} = \bar{U} \sqrt{2} p(j\omega) e^{j\omega t} \quad (4)$$

$p(j\omega)$ est un polynôme en $j\omega$, provenant des différentes dérivées de u .

Pour résoudre cette équation, on procède en 2 étapes.

a) On recherche la solution générale de l'équation sans son 2^e membre :

$$a_0 \frac{d^n i}{dt^n} + a_1 \frac{d^{n-1} i}{dt^{n-1}} + \dots + a_n i = 0 \quad (5)$$

qui est de la forme :

$$i_2 = K_1 e^{r_1 t} + K_2 e^{r_2 t} + \dots + K_n e^{r_n t} \quad (6)$$

où les K sont des constantes d'intégration qui seront déterminées par des conditions aux limites, et les r sont les racines de l'équation caractéristique :

$$a_0 r^n + a_1 r^{n-1} + a_2 r^{n-2} + \dots + a_n = 0 \quad (7)$$

obtenue en remplaçant simplement dans l'équation différentielle donnée les dérivées $\frac{d^n i}{dt^n}$ par r^n .

b) En deuxième étape, on recherche une solution particulière de l'équation complète. On sait que si le

membre de droite est une fonction exponentielle, il existe une solution de même forme. Posons donc, pour cette solution particulière

$$i_2 = \bar{I}_2 \sqrt{2} e^{j\omega t} \quad (8)$$

et vérifions en l'introduisant dans l'équation complète

$$\bar{I}_2 \sqrt{2} \left[a_0 (j\omega)^n + a_1 (j\omega)^{n-1} + \dots + a_n \right] e^{j\omega t} = \bar{U} \sqrt{2} p(j\omega) e^{j\omega t} \quad (9)$$

D'où

$$\bar{I}_2 = \bar{U} \frac{p(j\omega)}{P(j\omega)} \quad (10)$$

et

$$i_2 = \sqrt{2} \bar{U} \frac{p(j\omega)}{P(j\omega)} e^{j\omega t} \quad (11)$$

en désignant par $P(j\omega)$ le polynôme de gauche, en $j\omega$ dans l'équation (9).

Remarquons que dans ce polynôme $P(j\omega)$ le facteur $(j\omega)$ occupe exactement les mêmes situations que les r dans l'équation caractéristique, et les dérivées dans l'équation différentielle initiale.

La solution complète de l'équation proposée est donc

$$i = K_1 e^{r_1 t} + K_2 e^{r_2 t} + \dots + K_n e^{r_n t} + \text{Re} \left\{ \bar{U} \sqrt{2} \frac{p(j\omega)}{P(j\omega)} e^{j\omega t} \right\} \quad (12)$$

Généralement les exposants r sont tous négatifs. Cette partie de la solution disparaît donc après un certain temps humainement très court, de l'ordre de la seconde ou beaucoup plus rapidement encore dans les applications en radiotechnique. C'est la raison pour laquelle on qualifie cette partie de la solution de *régime transitoire* ou *passager*, par opposition à la solution particulière qui subsiste seule définitivement et qui est dite *régime stationnaire*.

Il reste donc, une fois le régime transitoire évanoui, la solution

$$\bar{U} = \bar{I}_2 \frac{P(j\omega)}{p(j\omega)} = \bar{I}_2 \bar{Z} \quad (13)$$

où \bar{Z} est dite « l'impédance » du circuit étudié, vue des bornes auxquelles la tension U est appliquée.

Le calcul de l'impédance \bar{Z} en régime stationnaire est familier à tout électricien, et s'exécute aisément au moyen des lemmes de Kirchhoff appliqués à l'alternatif.

Faisons maintenant « machine arrière ». Supposons que l'on ait calculé l'impédance \bar{Z} d'un circuit, en régime stationnaire. Cette impédance pourra toujours se mettre sous forme d'une fonction rationnelle dans laquelle intervient la pulsation ω de la tension appliquée :

$$\bar{Z} = \frac{\bar{U}}{I} = \frac{P(j\omega)}{p(j\omega)} \quad (14)$$

ou

$$\bar{I} P(j\omega) = \bar{U} p(j\omega) \quad (15)$$

Le numérateur de cette fraction n'est pas autre chose que le polynôme en $j\omega$. Et celui-ci permet de revenir immédiatement à l'équation différentielle générale en considérant $(j\omega)$ comme l'indicatif d'un opérateur différentiel $\frac{d}{dt}$, soit

$$\bar{I} (j\omega)^n \rightarrow \frac{d^n i}{dt^n}$$

De même le polynôme $p(j\omega)$ permet de remonter au 2^e membre, soit à la fonction de u et de ses dérivées.

Venons-en maintenant au moteur asynchrone polyphasé. On sait que les relations qui lient les courants aux tensions dans ce moteur se déduisent du schéma équivalent bien connu de fig. 2, dans lequel nous avons

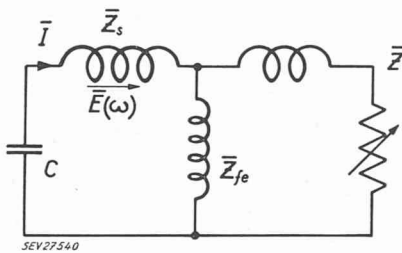


Fig. 2. — Schéma équivalent d'une phase du moteur polyphasé.

Z_s impédance du stator ; Z impédance du rotor, variable avec le glissement ; Z_{fe} impédance d'excitation ; C capacité ; $E(\omega)$ force électromotrice de pulsation $\omega = 2\pi f$; I courant du stator

ajouté la capacité C aux bornes du stator. Le schéma se rapporte à une phase, le rotor étant « réduit » au stator.

Supposons qu'il existe dans le stator une très petite force électromotrice E de pulsation ω , provenant par exemple du magnétisme rémanent du rotor, et de la rotation de celui-ci. Dans le circuit fermé constitué par la capacité C et le moteur circulerait donc un courant \bar{I} déterminé par l'impédance totale du circuit, soit

$$\bar{E} = \bar{I} \bar{Z}_t$$

Explicitons cette impédance qui comporte celle du stator \bar{Z}_s en série avec la capacité C et l'équivalent de l'impédance du rotor en parallèle avec l'impédance d'excitation \bar{Z}_{fe} . Donc

$$\bar{I} \bar{Z}_t = \bar{I} \left[\bar{Z}_s + \frac{1}{j\omega C} + \frac{\bar{Z}_{fe} \bar{Z}}{\bar{Z}_{fe} + \bar{Z}} \right] \quad (16)$$

L'impédance totale, représentée par l'expression entre [] peut se mettre sous forme d'une fraction rationnelle, les \bar{Z} étant des binômes de la forme $(R + j\omega L)$, soit :

$$\begin{aligned} \bar{I} \frac{\bar{Z}_s (\bar{Z}_{fe} + \bar{Z}) j\omega C + \bar{Z}_{fe} \bar{Z} j\omega C + \bar{Z}_{fe} + \bar{Z}}{j\omega C (\bar{Z}_{fe} + \bar{Z})} &= \bar{E} = \\ &= \bar{I} \frac{P(j\omega)}{p(j\omega)} \quad (17) \end{aligned}$$

Cette équation nous fournit déjà le régime stationnaire du courant produit par la force électromotrice E due au magnétisme rémanent du rotor. Comme cette force électromotrice est très petite, ce courant stationnaire reste insignifiant et nous pouvons ne plus nous en préoccuper du tout.

Par contre il reste à examiner si la solution transitoire disparaît ou non, et pour cela, il faut remonter à l'équation différentielle générale. Celle-ci nous est donnée par le polynôme $P(j\omega)$, soit le numérateur de l'impédance.

En explicitant les impédances partielles, soit

$$\bar{Z} = R_s + j\omega L_s$$

résistance et réactance du stator ;

$$\bar{Z} = \frac{R_r}{g} + j\omega L_r$$

résistance (g glissement) et réactance du rotor ;

$$\bar{Z}_{fe} = j\omega L_{fe}$$

réactance d'excitation (Nous négligeons la résistance traduisant les pertes dans le fer, celle-ci pouvant dans une certaine mesure être considérée comme rentrant dans la résistance du stator.), on obtient :

$$\bar{I} P(j\omega) = \bar{I} \left[j\omega C (j\omega L_s + R_s) \cdot \right.$$

$$\left. \cdot \left(j\omega L_{fe} + j\omega L_r + \frac{R_r}{g} \right) + j\omega C \cdot j\omega L_{fe} \left(j\omega L + \frac{R_r}{g} \right) + j\omega L_{fe} + j\omega L_r + \frac{R_r}{g} \right] \quad (18)$$

Simplification et changement de lettres :

Si l'on désigne par C_s et C_r les 2 rapports, très voisins de 1, compte tenu des ordres de grandeur

$$C_s = 1 + \frac{L_s}{L_{fe}} ; C_r = 1 + \frac{L_r}{L_{fe}}$$

et si l'on pose : $L_{cc} = L_r + \frac{L_s}{C_s}$, réactance de court-circuit, vue des bornes du rotor ; ensuite :

$$\frac{C_s}{C_r} C = C'$$

$$C_r L_{fe} = L_{fe}'$$

$$\frac{C_r}{C_s} R_s = R_s'$$

Les valeurs des capacités C et C' , ainsi que celles des coefficients de selfinduction L_{fe} et L_{fe}' et des résistances R_s et R_s' diffèrent très peu l'une de l'autre. On peut donc en première approximation les assimiler l'une à l'autre. Rien n'empêche du reste de calculer avec les valeurs exactes. Mais, pour simplifier, laissons tomber les accents (').

Il vient, alors, en toute rigueur :

$$\begin{aligned} \bar{I} \left[(j\omega)^3 L_{cc} + (j\omega)^2 \left(R_s + \frac{R_r}{g} \right) + j\omega \left(\frac{1}{C} + \frac{R_s}{L_{fe}} \frac{R_r}{g} \right) + \right. \\ \left. + \frac{R_r/g}{CL_{fe}} \right] = \bar{I} P(j\omega) \quad (19) \end{aligned}$$

Et en considérant $\bar{I} (j\omega)^n$ comme l'indicatif de $d^n i/dt^n$, nous obtenons le 1^{er} membre de l'équation différentielle cherchée :

$$L_{cc} \frac{d^3 i}{dt^3} + \left(R_s + \frac{R_r}{g} \right) \frac{d^2 i}{dt^2} + \left(\frac{1}{C} + \frac{R_s R_r}{L_{je} g} \right) \frac{di}{dt} + \frac{R_r/g}{C L_{je}} = 0 \quad (20)$$

La solution de cette équation est, comme vu plus haut, une somme de 3 exponentielles :

$$i = K_1 e^{r_1 t} + K_2 e^{r_2 t} + K_3 e^{r_3 t} \quad (21)$$

dans laquelle les exposants r sont racines de l'équation caractéristique obtenue en remplaçant $\frac{d^n i}{dt^n}$ par r^n dans l'équation ci-dessus.

Or, l'équation étant du 3^e degré, avec tous ses coefficients réels, une des racines, r_1 , est nécessairement réelle ; les 2 autres peuvent être conjuguées imaginaires

Posons donc :

$$i = K_1 e^{r_1 t} + K_2 e^{(\alpha + j\beta)t} + K_3 e^{(\alpha - j\beta)t} \quad (22)$$

et on sait que les 2 derniers termes peuvent se réduire, ce qui revient à

$$i = K_1 e^{r_1 t} + K e^{\alpha t} \cos(\beta t + \varphi) \quad (23)$$

K et φ étant 2 autres constantes d'intégration. La racine r_1 , étant réelle, ne contient pas de pulsation. De sorte que le glissement est dans ce cas $g = \frac{0 - 2\pi p n_r}{0} = \infty$; (n_r vitesse de rotation du rotor, $2p$ nombre de pôles). Mais si $g = \infty$, le dernier terme de l'équation caractéristique est nul ; l'équation admet la racine $r_1 = 0$. Et le premier terme de notre solution se réduisant à K_1 , c'est-à-dire une constante, représente un courant continu. Celui-ci étant arrêté par la capacité en série avec le moteur, il en résulte finalement $K_1 = 0$. Et notre solution se réduit à :

$$i = K e^{\alpha t} \cos(\beta t + \varphi) \quad (24)$$

Remarquons en passant que la tension aux bornes du moteur est égale à celle qui existe aux bornes du condensateur et est déterminée par $i = C \frac{du}{dt}$, ce qui donne

$$u = \frac{K'}{C} e^{\alpha t} \sin(\beta t + \varphi') \quad (25)$$

Toute la question est de savoir si l'exposant α , partie réelle des racines de l'équation du courant, est positif ou négatif. Supposons le moteur en service régulier, connecté au réseau. Au moment où l'on ouvre l'interrupteur situé en amont du condensateur, il reste, soit dans le condensateur, soit dans le moteur, un certain courant. Le moteur restant entraîné pour une cause ou une autre, ce courant initial ira en s'évanouissant, si α est négatif, et il ne se passera rien. Ou bien, si α est positif, ce petit courant initial ira en grandissant constamment (et la tension aux bornes du moteur également), aussi longtemps que le moteur tournera.

Une autre raison d'amorçage est le magnétisme rémanent du rotor, rémanent qui existe pratiquement tou-

jours. La petite force électromotrice qu'il engendre par sa rotation suffit à créer ce petit courant initial, que le rotor « lance » en quelque sorte dans les enroulements du stator et la capacité. Ce courant revient ensuite en arrière, pour recevoir une nouvelle impulsion, et ainsi de suite.

A ce propos, remarquons que ces conditions initiales (courant laissé par le réseau au moment où l'on ouvre l'interrupteur, ou courant fourni par le rémanent du rotor) existent simultanément dans toutes les phases du moteur polyphasé, mais avec un décalage de l'angle de phase (120° pour le triphasé). Toutes les phases sont donc soumises, à l'angle de phase près, aux mêmes conditions, et le courant transitoire que nous étudions se retrouve dans toutes les phases du moteur, identique en amplitude, mais décalé l'un de l'autre de l'angle de phase.

Le résultat mathématique dit que ce courant va en s'amplifiant jusqu'à être infiniment grand. En réalité il cessera de croître à partir du moment où la saturation magnétique se fera sentir. Cette limitation ne ressort pas de notre calcul pour la raison bien simple que nous ne l'avons pas traduite dans nos équations.

Elle se manifeste par une diminution de la réactance d'excitation L_{je} . Mais cette saturation n'intervenant que pour des courants et des tensions dépassant notablement les valeurs pour lesquelles le moteur a été construit, on doit s'attendre à ce que la tension dépasse de 25 à 50 % la tension nominale de service.

Pour déterminer le signe de α , on pourrait évidemment résoudre l'équation du 3^e degré, et rechercher les racines correspondant à chaque vitesse du rotor. Cette vitesse est contenue implicitement dans le glissement g . Mais pour obtenir une vue d'ensemble, il nous paraît préférable de procéder autrement.

Parmi toutes les vitesses possibles, y en a-t-il une ou plusieurs pour lesquelles α soit précisément nul ? Si $\alpha = 0$, $i = K e^{0t} \cos(\beta t + \varphi)$ représente un courant alternatif de pulsation β qui ne croît ni ne décroît. Il suffirait que α soit très petit, mais négatif, pour que le courant disparaisse ; ou au contraire, très petit et positif, pour qu'il se mette à croître indéfiniment. Nous pouvons caractériser ce régime par « limite d'entretien ».

Or, si $\alpha = 0$, les racines sont purement imaginaires et si nous appelons β_0 la pulsation à la limite d'entretien, l'équation caractéristique devant être vérifiée par $j\beta_0$ donne

$$(j\beta_0)^3 L_{cc} + (j\beta_0)^2 \left(R_s + \frac{R_r}{g} \right) + j\beta_0 \left(\frac{1}{C} + \frac{R_s R_r}{L_{je} g} \right) + \frac{R_r/g}{C L_{je}} = 0 \quad (26)$$

qui se décompose en deux, partie réelle et partie imaginaire nulle chacune pour soi :

$$\begin{aligned} -\beta_0^2 L_{cc} + \frac{1}{C} + \frac{R_s R_r}{L_{je} g} &= 0 \\ -\beta_0^2 \left(R_s + \frac{R_r}{g} \right) + \frac{R_r/g}{C L_{je}} &= 0 \end{aligned} \quad (27)$$

En résolvant ces 2 équations d'abord par rapport à (R_r/g) , on obtient une équation du 2^e degré, qui fournit deux glissements g_1 et g_2 , correspondant à 2 limites

d'entretien. Dans cette équation du 2^e degré, le discriminant est très voisin de 1, compte tenu des ordres de grandeur des coefficients de l'équation. Si l'on se permet l'approximation consistant à donner à ce discriminant la valeur 1, on trouve pour g_1 et g_2 et les deux pulsations correspondantes que nous appellerons ω_1 et ω_2 :

$$\omega_1^2 L_{fe} C = 1 \quad \text{et} \quad g_1 = -\frac{C R_s R_r}{L_{fe} - L_{cc}} \quad (28)$$

$$\omega_2^2 L_{cc} C = 1 \quad g_2 = -\frac{R_r}{R_s} \quad (29)$$

Les deux glissements-limite sont négatifs, ce qui signifie que le moteur tourne en sursynchronisme par rapport aux pulsations ω_1 et ω_2 . Le fait que g est négatif fait apparaître une résistance fictive $\frac{R_r}{g}$ négative dans le rotor. On sait qu'en général une résistance négative implique l'idée d'une production d'énergie, due ici à la vitesse d'entraînement du rotor.

Les deux pulsations limites ont une signification simple. ω_1 , définie par l'équation (28) est la pulsation propre d'un circuit résonnant composé de la capacité, et de la réactance d'excitation L_{fe} . Et ω_2 est la pulsation propre du circuit résonnant C et L_{cc} (fig. 3).

Le glissement g_1 est petit en valeur absolue, parce qu'il est proportionnel à la résistance R_s du stator, qui est elle-même très petite; la résistance fictive R_r/g_1 du rotor est très grande, et le circuit du rotor n'intervient pas dans la constitution du 1^{er} circuit oscillant. Par contre, le glissement g_2 égal au rapport des résistances des bobinages rotor et stator, est de

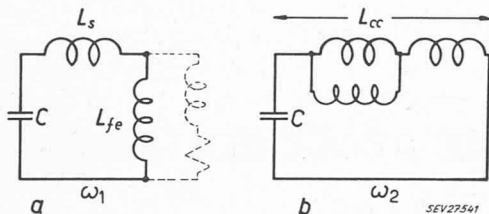


Fig. 3. — Circuits résonnants.

a à la pulsation-limite inférieure, b à la pulsation-limite supérieure; L_s réactance du stator; L_{fe} réactance d'excitation; L_{cc} réactance de court-circuit; C capacité

l'ordre de 1,5 à 3. La pulsation ω_2 est beaucoup plus grande, de sorte que la réactance d'excitation ne laisse passer *grosso modo* aucun courant; le rotor ferme le circuit résonnant par une résistance $\frac{R_r}{g_2}$ très petite, de l'ordre de $\frac{R_r}{1,5}$ à $\frac{R_r}{3}$. Au reste, rappelons que la vitesse du rotor n_r est liée au glissement par l'expression

$$p n_r = \frac{\omega}{2\pi} (1 - g); \quad (2 p \text{ nombre de pôles}) \quad (30)$$

Portons en abscisse les 2 vitesses-limites n_{r1} et n_{r2} déduite des glissements, et en ordonnées, les pulsations ω_1 et ω_2 correspondantes (fig. 4). Il s'agit encore de déterminer si l'amorçage se maintient dans tout l'intervalle des valeurs n_{r1} à n_{r2} , ou si au contraire, il ne se maintient qu'en dessous de n_{r1} ou au-dessus de n_{r2} . Ceci revient à rechercher l'intervalle dans lequel l'exposant α reste positif.

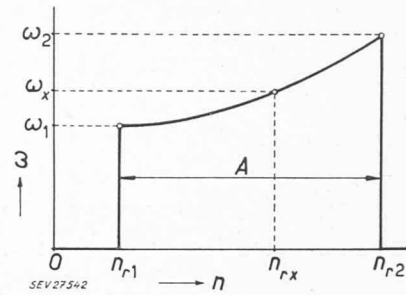


Fig. 4. — Pulsation $\omega (= 2 \pi f)$ d'auto-excitation en fonction de la vitesse de rotation du rotor.

n_{r1} vitesse-limite inférieure; n_{r2} vitesse-limite supérieure (entre 0 et n_{r1} , ainsi qu'entre n_{r2} et l' ∞ , pas d'amorçage); n_{rx} vitesse intermédiaire; ω_x pulsation correspondante; A domaine d'auto-excitation

On peut répondre à cette question par un des critères algébriques appliqués à l'équation caractéristique de l'équation (20). Nous ne nous étendons pas sur ce critère; qu'il nous suffise d'en donner l'idée directrice. Si, partant des valeurs caractérisant la première limite d'entretien, par exemple, on modifie quelque peu la valeur de $\frac{R_r}{g}$ dans les coefficients de l'équation (20), il en résultera une modification infiniment petite des

racines. Cette modification, facile à calculer par un développement en série (qui se réduit du reste à deux termes) montre tout de suite si la valeur infiniment petite qui en résulte pour l'exposant α est positive ou négative. En procédant de cette manière aux deux limites d'entretien, on constate que α reste positif, c'est-à-dire que l'auto-excitation subsiste pour toutes les vitesses comprises entre n_{r1} et n_{r2} , et que la pulsation β passe par toutes les valeurs comprises entre ω_1 et ω_2 . En deçà et au-delà de n_{r1} et n_{r2} , la pulsation β reste nulle.

Ce résultat paraît évident: à l'arrêt du moteur, il ne peut y avoir d'oscillation. Et à vitesse infinie du rotor, la fréquence serait si élevée que la capacité constituerait un court-circuit empêchant toute oscillation du courant de se produire.

Il n'existe donc de danger d'amorçage qu'entre les 2 vitesses limites n_{r1} et n_{r2} .

Lorsqu'on se propose d'améliorer le facteur de puissance d'un moteur asynchrone, on choisit souvent pour valeur de la capacité, celle qui compense à peu près exactement le courant à vide. Le courant à vide a pour valeur $I_0 = \frac{U}{\omega_N L_{fe}}$, ω_N étant la pulsation nominale du réseau; et le courant capacitif, qui doit lui être égal, est donné par $I_0 = \omega_N C U$, d'où résulte

$$\omega_N^2 L_{fe} C = 1 \quad (31)$$

c'est-à-dire que la pulsation à la 1^{re} limite d'entretien est alors précisément égale à celle du réseau. Le glissement correspondant est

$$g_1 = -\frac{\omega_N C R_s R_r}{\omega_N (L_{fe} - L_{cc})} = -\frac{R_s R_r}{\omega_N L_{fe} \omega_N (L_{fe} - L_{cc})}$$

Or $\frac{R_s}{\omega_N L_{fe}}$ est très voisin du $\cos \phi$ à vide, soit 0,1; le deuxième facteur également; de sorte que le glissement à l'amorçage est voisin de 1%. Il suffit donc

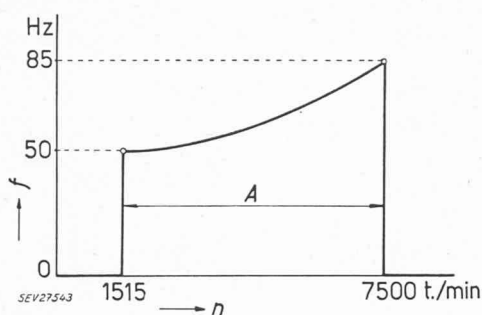


Fig. 5. — Valeurs numériques de la figure 4 pour un moteur triphasé 50 Hz, 4 pôles.

A domaine d'auto-excitation

que le moteur tourne à une vitesse de 1 % supérieure à sa vitesse synchrone, pour qu'il y ait amorçage. Et si la capacité est un peu plus grande, l'amorçage se produira même à une vitesse inférieure.

Citons par exemple le cas d'une transmission d'atelier entraînée par 2 moteurs asynchrones, munis chacun de leurs condensateurs. Si l'on ouvre un des interrupteurs situés en amont des condensateurs, le moteur coupé du réseau pourrait s'exciter, entraîné par l'autre moteur. On voit de suite qu'il est prudent, dans ce genre d'installation, de placer l'interrupteur entre les condensateurs et le moteur. Selon le cas, un relais de surtension, placé aux bornes du moteur, pourrait constituer une protection efficace.

Relevons encore que la 2^e limite d'entretien se situe à une vitesse très élevée du moteur. Comme le rapport

$$\frac{L_{cc}}{L_{je}} = \frac{\omega_N L_{cc}}{\omega_N L_{je}} = \frac{\text{réactance de court-circuit}}{\text{réactance d'excitation}} \approx \frac{1}{3}$$

la 2^e pulsation-limite se situe vers $\omega_N \sqrt{3}$, si la 1^{re} est à ω_N .

$$\text{Le glissement correspondant } g_2 = -\frac{R_r}{R_e} \approx -2.$$

La vitesse du moteur à la 2^e limite est de l'ordre de

$$pn_{r2} = (1 + 2) \sqrt{3} \frac{\omega_N}{2\pi} \approx 5 \frac{\omega_N}{2\pi}$$

alors que la vitesse synchrone est

$$pn_{r0} = \frac{\omega_N}{2\pi}$$

La 2^e vitesse-limite, au-dessus de laquelle l'oscillation de courant s'évanouit de nouveau, est de l'ordre de 5 fois la vitesse nominale synchrone, c'est-à-dire une vitesse pratiquement inaccessible. — La fig. 5 résume ces conditions pour un moteur à 4 pôles.

En résumé, un moteur asynchrone, muni des condensateurs nécessaires pour améliorer son facteur de puissance, est susceptible de s'exciter automatiquement, dès qu'il est séparé du réseau et reste entraîné. Il fonctionne alors en générateur, et fournit à ses bornes une tension qui peut dépasser notablement sa tension nominale. La vitesse d'entraînement nécessaire à cette auto-excitation dépend de l'importance des capacités, mais se situe en général dans le voisinage de sa vitesse de régime nominal. Il y a donc lieu, cas échéant, de prendre des précautions particulières dans ce genre d'installation (séparation des condensateurs d'avec le moteur).

QUELQUES ASPECTS NOUVEAUX D'UNE RÉGLEMENTATION SUR LES CONSTRUCTIONS DANS LES VILLES

par MARCEL D. MUELLER, diplômé de l'Institut d'Urbanisme de l'Université de Paris, architecte S.C.A.B., S.I.A.

L'idée d'une réglementation de la manière de bâtir dans les agglomérations urbaines est fort ancienne et nous en trouvons déjà des traces dans l'Antiquité. Les cités du monde hellénistique entrent déjà dans le détail des questions touchant les voies et les constructions. On connaît les lois qui régissaient Pergame dans ce domaine, ainsi que celles de Rhodes, où certaines règles étaient inspirées par des préoccupations dont la nature était essentiellement esthétique. A Rome, par contre, c'est avant tout le droit de propriété qui est à l'origine de la réglementation.

Quant à nos règles actuelles, elles dérivent des interventions de l'autorité dans la façon de construire qui se manifestèrent au moyen âge concernant d'une part l'alignement des rues, et d'autre part surtout les précautions à prendre contre le danger d'incendie. Ce n'est qu'aux XVII^e et XVIII^e siècles, avec le développement de l'art urbain en France, que naissent des préoccupa-

tions ayant pour objet la beauté du cadre urbain. En 1783 une ordonnance est promulguée sous la signature du roi Louis XVI, fixant la hauteur des maisons au double de la largeur des rues. La Révolution qui éclatera peu après ne devait pas arrêter la marche des idées dans ce domaine, puisque nous trouvons en 1793 un décret fixant des règles devant être observées lors de l'aménagement des terrains vagues, et ayant pour objet l'embellissement de la ville de Paris. La Commission des artistes établit un plan avec les nouvelles rues de la capitale.

Ces éléments sont à la base de tout l'appareil juridique qui régit la construction à Paris, et qui servira de modèle à bien des règlements établis par des villes au cours du XIX^e siècle. Le Code civil, promulgué sous le Premier Empire, avait fixé d'une manière précise tous les points touchant à la mitoyenneté, et ces règles seront appliquées aussi bien en ville qu'à la campagne. Juridique-