

Les glisseurs

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **40 (1914)**

Heft 7

PDF erstellt am: **09.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-30844>

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.

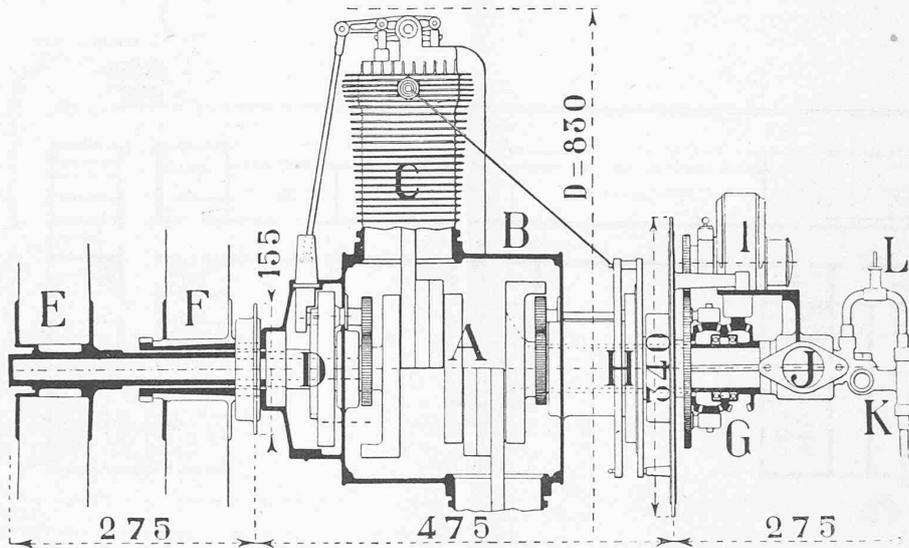


Fig. 1. Coupe du moteur E. J. C.

LÉGENDE

A, Arbre manivelle ; B, Carter ; C, Cylindre ; D, Distribution ; E, F, Hélices ; G, Commande de la magnéto ; H, Distributeur d'allumage ; I, Magnéto ; J, Bride du carburateur ; K, Pompe à huile ; L, Pulsateur.

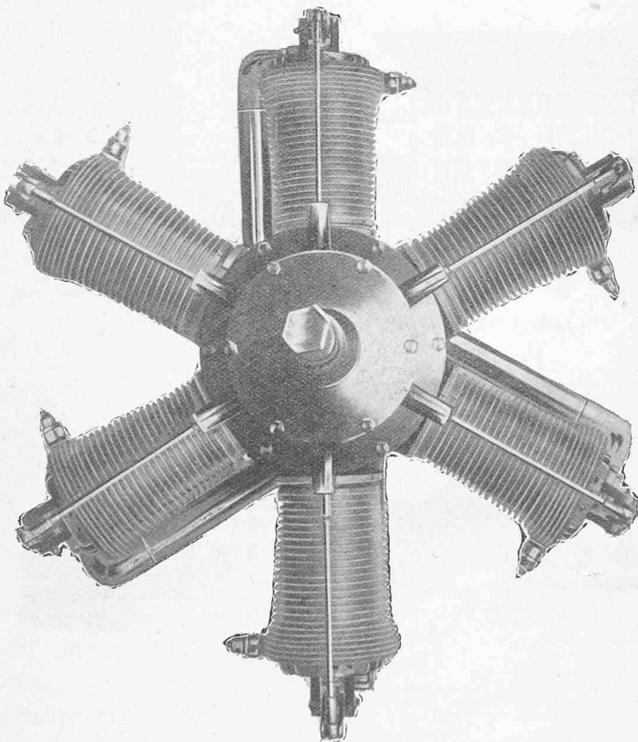


Fig. 3. Le moteur E. J. C.

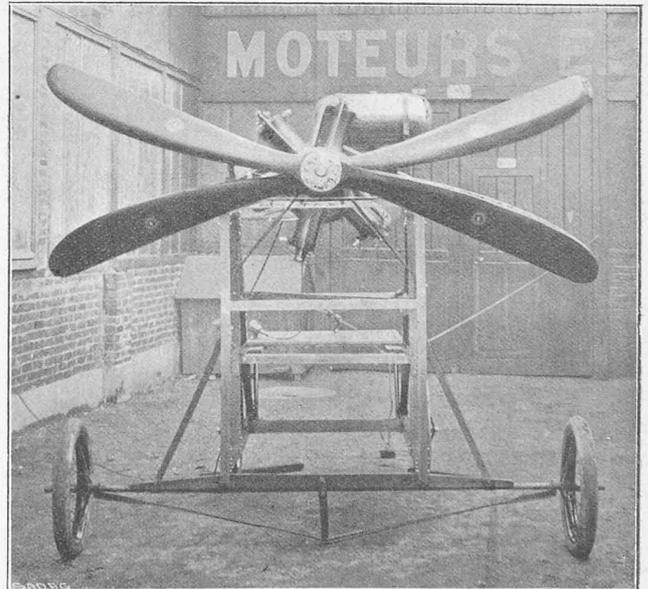


Fig. 2. Le moteur E. J. C. et ses deux hélices.

Les cylindres sont alimentés par l'intermédiaire de l'arbre central, du carter et de tubulures radiales extérieures aux cylindres qui aboutissent aux soupapes d'admission. Les soupapes d'admission et d'échappement sont, comme on le voit sur la fig. 1, commandées par le même culbuteur actionné, par l'intermédiaire d'une tige, par une came agissant alternativement comme poussoir et comme tracteur. Les étincelles sont distribuées par un système de deux plateaux

isolés H (fig. 1) dont l'un suit le mouvement du carter tandis que l'autre est animé du même mouvement que la came de commande des soupapes.

Les glisseurs.

Voici (fig. 1) une représentation grossièrement schématique du principe de ces engins ; un plan AB se déplace dans l'eau, dans la direction de la flèche f, sous un angle d'inci-

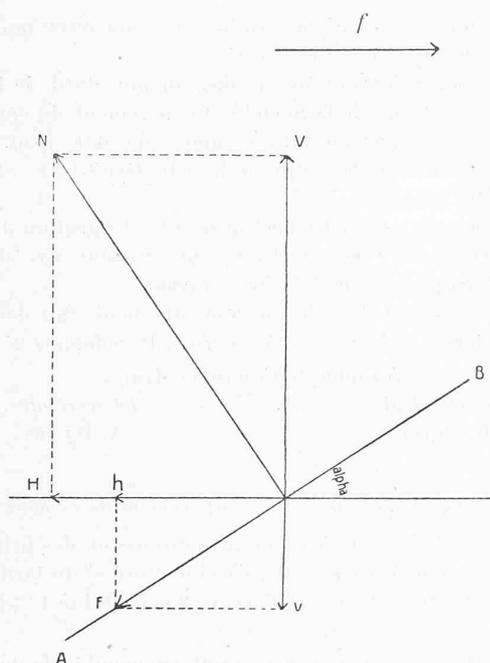


Fig. 1.

dence a . La réaction de l'eau se traduit par une poussée N normale à AB et par un frottement de glissement F . Ces deux forces fournissent les composantes verticales V et v de sens contraire. Le vecteur résultant $V-v$ ($V > v$) est l'effort *déjaugeur* qui tend à faire émerger le bateau.

Pratiquement, le plan AB est remplacé par une coque et des flotteurs appropriés, munis de *redans*. L'engin est mû par une hélice propulsive aérienne.



Fig. 2. — Le glisseur Nieuport.

Le « glisseur » Nieuport (fig. 2), qui a été exposé au dernier Salon de l'aéronautique à Londres, se compose d'une coque centrale et de deux flotteurs latéraux.

La coque centrale a environ 6 mètres de longueur sur 2 mètres de largeur.

Elle comporte cinq redans, et se déjauge très rapidement à faible vitesse.

Les flotteurs latéraux ont environ 4 m. 70 de longueur sur 0 m. 50 de largeur.

Ils se composent chacun de trois caissons placés l'un derrière l'autre et mobiles à leur extrémité antérieure autour d'un axe horizontal, de telle sorte que leur angle d'attaque peut être modifié à volonté, par la simple manœuvre d'une clé.

Ces flotteurs latéraux sont placés de telle façon que leur fond se trouve un peu plus bas que celui de la coque centrale.

Voici comment l'appareil fonctionne :

Dès qu'il commence à prendre de la vitesse, la coque centrale se déjauge d'abord, en raison de sa grande surface d'appui sur l'eau. L'action de déjaugeage continue par les flotteurs latéraux et la coque centrale sort complètement de l'eau dès que la vitesse atteint environ 50 km. à l'heure.

A ce moment, tout l'appareil ne porte plus que sur les six redans des flotteurs latéraux, ce qui réduit au minimum les frottements et permet à la vitesse de s'accroître encore.

Les flotteurs latéraux étant, comme nous vous l'avons dit plus haut, à incidence réglable, peuvent être appropriés exactement à la vitesse que l'on désire obtenir du glisseur.

L'appareil est muni d'un moteur de 160 HP, avec une hélice de 3 m. de diamètre, montée sur un bâti en tube d'acier placé à l'arrière de l'appareil. La mise en marche se fait à la main au moyen d'une manivelle. Les gouvernails sont au nombre de deux situés à droite et à gauche de la coque centrale et à l'arrière. Ils sont commandés par un volant placé à l'avant.

Les dimensions totales du glisseur sont les suivantes :

Longueur	6 m.
Largeur	3 m.
Tirant d'eau	0,18 m.

C'est sur un glisseur que le sportsman français J. Schneider vient de remonter le Nil du Caire à Khartoum, à une allure de 50 km. à l'heure. D.

Société suisse des ingénieurs et des architectes.

Circulaire du Comité central aux sections de la Société suisse des Ingénieurs et des Architectes.

CHERS COLLÈGUES,

Nous avons l'honneur de vous informer, que l'assemblée des délégués est convoquée pour *samedi, le 9 mai 1914 à 1 h. de l'après-midi à Otten dans la salle du Restaurant de la gare.*

Nous vous invitons à désigner les délégués et à nous faire connaître leur noms jusqu'au 31 avril au plus tard.

Ordre du jour :

1. Procès-verbal de l'assemblée des délégués du 7 février 1914, à Zurich.
2. Interprétation des principes à observer dans l'organisation des concours d'architecture.
3. Mode d'évaluation des honoraires pour travaux d'ingénieurs.
4. Divers.

Le document concernant l'ordre 2, vous parviendra prochainement.