

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 77/78 (1921)
Heft: 24

Artikel: Grossflugzeuge der Zeppelinwerke Staaken
Autor: Meyer, E.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-37366>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 15.03.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

INHALT: Grossflugzeuge der Zeppelinwerke Staaken. — Influence de l'encastrement latéral dans les grands barrages. — Nordamerikanische Reiseeindrücke eines Architekten. — Die schweizerischen Eisenbahnen im Jahre 1920. — Miscellanea: Die Technische Hochschule in Karlsruhe. Energiebeschaffung für die Baltimore and Ohio Railroad. 50jähriges Jubiläum der landwirtschaftlichen Abteilung an der Eidgenössischen

Technischen Hochschule. Die Bauvollendung des Simplon-Tunnels II. Zentralamt für internationalen Eisenbahntransport. Sanetschwerk der Stadt Bern. — Nekrologie: Simon Crausz. C. Bohn. H. Pulfer. W. Wilhelm. — Konkurrenzen: Neues Münzbild für das schweizerische Fünffrankenstück. — Literatur. — Vereinsnachrichten: Schweizerischer Ingenieur- und Architekten-Verein. Stellenvermittlung.

Band 78.

Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur mit Zustimmung der Redaktion und nur mit genauer Quellenangabe gestattet.

Nr. 24.

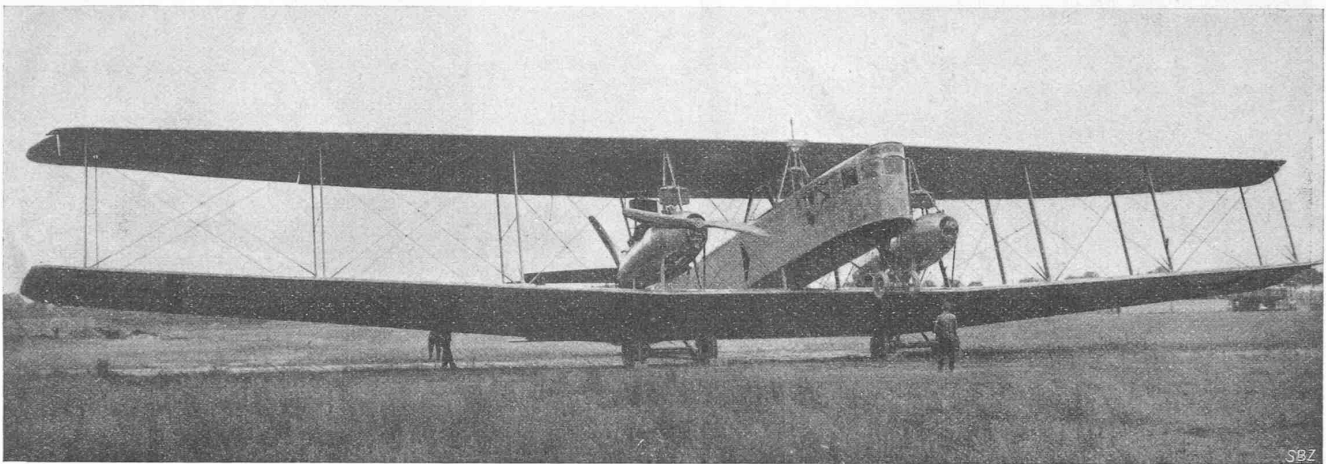


Abb. 1. Riesenflugzeug von 42,2 m Spannweite, Typ „Staaken R VI“, für 3200 kg Nutzlast, der Zeppelinwerke Staaken.

Grossflugzeuge der Zeppelinwerke Staaken.¹⁾

Von cand. ing. E. Meyer, Flugzeugführer, Johannisthal.

Die während der letzten Jahre im Flugzeugbau vorgenommene gleichzeitige Vergrößerung der Vortriebsleistung und des Flächeninhaltes der Flugzeuge erfolgte kurz zusammengefasst zu folgenden Zwecken: zur Vergrößerung der mit einem einzigen Flugzeug zu schleppenden Nutzlast; zur Vergrößerung der in ununterbrochenem Flug zu bewältigenden Flugstrecke; zur Erhöhung der Flugbetriebssicherheit durch Anwendung mehrerer Motoren, sowie zur Verringerung des auf die tragende Fläche bezogenen schädlichen Widerstandes.

Die in Deutschland gebauten mehrmotorigen Flugzeuge dieser Art lassen sich in solche unterscheiden, bei denen die Motoren im Fluge nicht wartbar sind, und in solche, bei denen sie im Fluge durch Motorenwarte dauernd überwacht werden. Eine Abart dieser zweiten Klasse stellen diejenigen Flugzeuge dar, bei denen die Motoren zwar nicht dauernd überwacht, aber wenigstens zur Vornahme leichterer Reparaturen ohne Schwierigkeiten zugänglich sind, ohne dass dazu eine Unterbrechung des Fluges erforderlich wäre.

Flugzeuge mit im Fluge wartbaren und reparierbaren Motoren wurden bis Ende 1918 nur in Deutschland erstellt. Die bisher gebauten Apparate weisen in Bezug auf die Art der Anordnung der Motoren und der Luftschrauben folgende Unterschiede auf:

1. Die Motoren befinden sich im Rumpf des Flugzeuges und wirken über ein Zentraltrieb auf einen einzigen grossen Propeller (Bauart des Riesenflugzeuges Linke-Hofmann-R II von 1917/1918, sowie eines noch im Bau befindlichen Bréguet-Flugzeuges und eines gleichfalls noch im Bau befindlichen Fiat-Flugzeuges).

2. Die Motoren befinden sich in der Mitte des Flugzeuges in einer Motorgondel, und jeder Motor wirkt auf je einen Propeller (Bauart der zweimotorigen Verkehrsflugboote des Zeppelinwerkes Lindau, Konstruktion Dornier, Typ „Do Gs I 1919“²⁾ und Typ „Do Gs II 1920“).

3. Die Motoren befinden sich im Rumpf und wirken über ein oder mehrere Zentraltriebe auf mehrere seitlich vom Rumpf angeordnete Luftschrauben (Bauart verschiedener Siemens-Schuckert-Riesenflugzeuge).

4. Die Motoren befinden sich im Rumpf und jeder Motor wirkt getrennt auf je eine Luftschraube, die seitlich vom Rumpf angeordnet ist (Bauart der Riesenflugzeuge der Deutschen Flugzeugwerke).

5. Sowohl die Motoren als die Luftschrauben sind seitlich des Rumpfes angeordnet.

Diese letztgenannte Bauart, die zu den vier andern im Gegensatz steht, wurde von 1914 bis 1920 von den Zeppelinwerken Staaken in Staaken bei Berlin erfolgreich entwickelt. Es ist interessant, den erfolgreichsten Typ dieser Riesenflugzeuge aus dem Jahre 1918, d. h. den „Staaken R VI“ dem neuesten Zeppelin-Riesenflugzeug aus dem Jahre 1919/20 gegenüber zu stellen. Diese Gegenüberstellung veranschaulicht in besonderem Masse den Fortschritt im Flugzeugbau im allgemeinen und die Entwicklung im Riesenflugzeugbau vom Heeresflugzeug zum reinen Verkehrsflugzeug im besondern.

Der Typ „Staaken R VI“ (Abbildung 1) ist in einer grösseren Anzahl von Exemplaren von 1916 bis 1918 für militärische Zwecke gebaut worden und stellt im Gesamtaufbau einen vorwiegend aus Holz und mit Stoffbespannung sowie verspannter Flächenzelle konstruierten Doppeldecker dar. Einige nach dem Kriege fertiggestellte Apparate haben im Sommer 1919 für Luftverkehrszwecke Verwendung gefunden. Der Verkehrs-Eindecker aus den Jahren 1919/1920 (Abbildungen folgen in nächster Nummer, Red.) stellt dagegen ein nur für Verkehrszwecke gebautes Flugzeug dar. Es handelt sich um einen Eindecker in Ganzmetallkonstruktion mit äusserster Herabsetzung der schädlichen Widerstände und grossenteils freitragendem Flügel.

Das Riesenflugzeug „Staaken R VI“.

Dieses Flugzeug weist eine Spannweite von 42,2 m auf bei 4,5 m Flügeltiefe, 22,2 m Länge und 6,5 m Höhe. Anfänglich standen als Gesamttriebleistung 1040 PS in den vier Mercedes-Motoren von 260 PS Leistung zur Verfügung. Diese Vortriebsleistung wurde auf 980 PS herabgesetzt, als man zum Einbau von vier Maybach-Motoren von 245 PS überging, die als überkomprimierte Motoren eine Abnahme der Leistung erst in grösseren Höhen aufwiesen. Um diese Leistungsabnahme noch zu verringern und so das Steigvermögen (Gipfelhöhe) sowie die Steigggeschwindigkeit zu verbessern, schritt man schliesslich zur Verwendung von vier Mercedes-Motoren von 260 PS in Verbindung mit einem Mercedes-Motor von 120 PS zum

¹⁾ Manuskript eingegangen im Dezember 1920.

²⁾ Abgebildet in Band LXVII, S. 168 (9. April 1921).

Red.

Antrieb einer Kompressor-Anlage. Wie aus den Abbildungen 1 und 2 ersichtlich ist, sind die vier Motoren je zu zweien hintereinander in zwei Seitengondeln angeordnet, wobei die vordern Motoren je auf einen Zugpropeller,

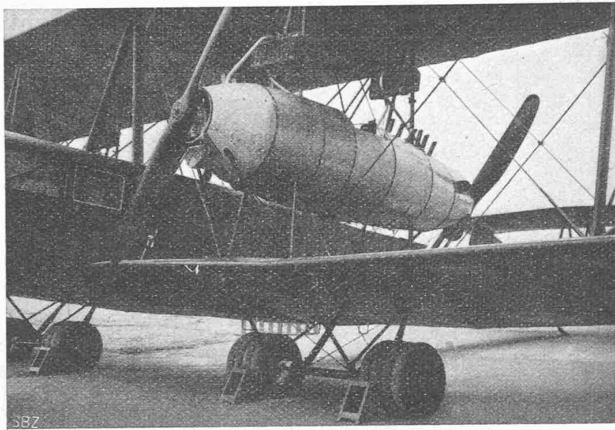


Abb. 2. Motorgestell eines Riesenflugzeugs Typ „Staaken R VI“.

wurde eine grösste Steighöhe von 4000 m, nach dem Einbau eine solche von mehr als 6000 m erreicht. Ohne Gebläse wurde die Gipfelhöhe von 4000 m in etwa $2\frac{1}{2}$ Stunden, mit Gebläse jene von über 6000 m in nur etwa

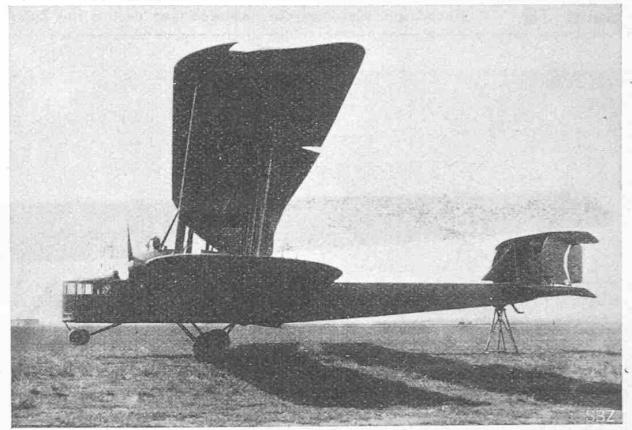


Abb. 4. Flugzeug Typ „Staaken R VI“ der Automobil- und Aviatik-A.-G.

die hinteren je auf einen Druckpropeller wirken. Die im Rumpf eingebaute Kompressor-Anlage besteht aus einem Turbo-Gebläse von Brown, Boveri & Cie. in Mannheim. Die durch die Veränderungen der Motoranlage erzielte Verbesserung der Flugleistungen geht aus folgender Gegenüberstellung hervor.

Staaken R VI	Vier 260 PS-Mercedes-Motoren	Vier 245 PS-Maybach-Motoren	Vier 260 PS-Mercedes-Motoren und Kompressor-Anlage
Leergewicht kp	8200	8200	9000
Nutzlast >	3200	3200	2600
Vollgewicht >	11400	11400	11600
Steigzeit f. 1000 m Min.	10	10	10
Steigzeit f. 2000 >>	27	23	24
Steigzeit f. 3000 >>	66	43	35
Gipfelhöhe m	4000		5000
Geschwindigkeit km/h	135	135	160 in 4000 m Höhe 135 in 1000 m Höhe

Aus dieser Tabelle ist zu ersehen, wie es gelungen ist, die Steigzeiten zunächst durch die Anwendung von

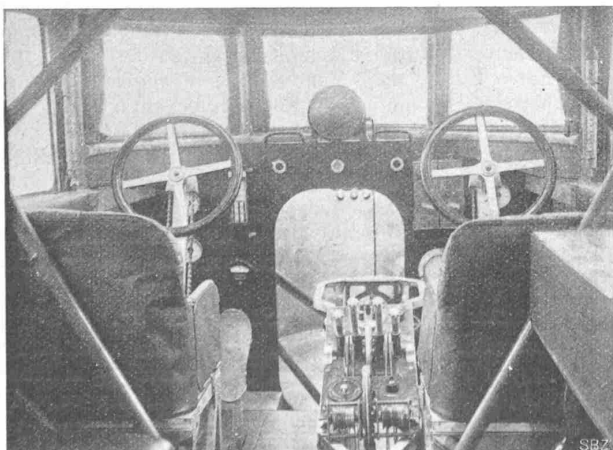


Abb. 3. Führersitze im Riesenflugzeuge Typ „Staaken R VI“.

überkomprimierten Motoren zu verbessern, die Gipfelhöhe zu steigern und ausserdem in grösseren Höhen grössere Geschwindigkeiten zu erreichen. Letztes wurde insbesondere durch Verwendung von Propellern mit veränderbarer Steigung ermöglicht. Vor dem Einbau der Gebläseanlage

$1\frac{1}{2}$ Stunden erstiegen. Diese Erfolge rechtfertigen es, dass wir vorgängig der Beschreibung des Flugzeugs kurz auf die Konstruktion des Gebläses eingehen.

Der in dieses Flugzeug eingebaute Kompressor ist im Stande, stündlich 5000 kg Luft anzusaugen und von dem jeweils vorhandenen Luftdruck auf den normalen Luftdruck von einer Atmosphäre zu verdichten. Seine Umdrehungszahl beträgt 6025 in der Minute. Zwischen dem mit 1450 Uml/min laufenden Motor und dem Gebläse ist ein nach dem Maag'schen Verfahren geschliffenes Zahnrad-Vorgelege eingeschaltet. Zur möglichsten Verringerung des Gewichts des Gebläse-Aggregats ist das Gehäuse des Kompressors aus dünnem Aluminiumguss hergestellt. Die vier in Serie geschalteten Laufräder bestehen je aus zwei Scheiben aus hochwertigem Siemens-Martin-Stahl, zwischen denen Schaufeln aus gleichem Material angeordnet sind.¹⁾

Der im Querschnitt viereckige Rumpf des Flugzeugs „Staaken R VI“ weist Holzholme auf, die aus mehreren Teilen verleimt sind, und zur Vermeidung von Splittergefahr bei Brüchen mit Stoff umwickelt sind. Die Rumpfstiele bestehen sämtlich aus Stahlrohr. Die einzelnen Felder des Rumpferüstes sind durch Diagonal-Verspannungen ausgekreuzt. Nur im vorderen Teil des Rumpfes ist der Bau des Rumpferüstes im Dreiecksverband durchgeführt, zwecks Aussparung des nötigen verfügbaren Raumes. Dort ist auch die Beplankung aus Sperrholz, während im übrigen der Rumpf mit Stoff bespannt ist.

Im mittleren Teil des Rumpfes, in der Gegend, in der die Tragflächen ansetzen, befinden sich die Brennstoff-Vorräte; zu deren Unterbringung dienen zehn insgesamt 3000 l fassende Benzinbehälter, die zu beiden Seiten eines mittleren Ganges aufgehängt sind. Durch eine Ringleitung mit Durchgangs- und Abflussventilen ist dafür Sorge getragen, dass jeder Behälter einzeln zur Speisung der Motoren herangezogen werden kann. Zwei Propeller-Pumpen befördern das Benzin in einen Fallbehälter, der im oberen Tragdeck über dem Rumpf liegt, und von dem es den einzelnen Motoren zugeführt wird. Jeder Benzinbehälter ist mit einer besonderen Aufreissvorrichtung versehen, die seine augenblickliche Entleerung ermöglicht, wodurch bei unvorbereiteter Landung die Brandgefahr wesentlich herabgesetzt wird. Die Menge von 3000 l genügt für einen Flug von 10 Stunden Dauer. Bei einer Geschwindigkeit von 135 km/h entspricht dies einem Aktionsradius von rd. 1350 km.

¹⁾ Das Flugmotorgebläse ist besonders insofern von Interesse, als es in neuester Zeit im Automobilbau für Rennwagen (Mercedes) wieder benutzt wurde.

Der Laufgang zwischen der Anlage der Benzinbehälter führt zu dem Raum für Funkentelegraphie und für Navigation. Die erforderliche elektrische Energie für die funkentelegraphische Station sowie für die gesamte Beleuchtungs-Anlage des Flugzeuges wird von einer Wechselstrom-Dynamo geliefert, die von einem kleinen Benzinmotor angetrieben wird.

Der Führerraum liegt im vordersten Teil des Rumpfes. Er enthält zwei vollständige und zwangläufig miteinander verbundene Steuerungsanlagen (Abb. 3). Die beiden Führer sitzen nebeneinander und können sich im Fluge ohne weiteres in der Führung des Flugzeuges abwechseln. Beiden sind die Bedienungsorgane der Motoren, die einzeln oder alle zusammen bedient werden können, leicht zugänglich. Von den Instrumenten der Führerstände seien hier nur die folgenden angeführt: Tourenzähler für jeden Motor, Kontrollapparate für die Getriebe der Motoren, Fernthermometer zur Kontrolle der Kühlwassertemperaturen, Drexler-Steueranzeiger für die Feststellung der räumlichen Lage des Flugzeuges.

Die beiden Motoren jeder Seitenkabine sind koaxial angeordnet unter Aussparung eines Raumes zwischen beiden Motoren für den Motorwart. Dieser kann somit im Fluge den Gang der Motoren leicht überwachen und kleinere Reparaturen durchführen. Jeder Motor wirkt auf den zugehörigen Propeller unter Zwischenschaltung eines Zahnradgetriebes mit Untersetzungsverhältnis 2 : 1. Die vorderen Propeller haben 4,3 m Durchmesser und 3,1 m Steigung, die hinteren mit entgegengesetztem Drehsinn, 4,26 m Durchmesser und 3 m Steigung. Die Formgebung der Motorkabinen ist sorgfältig den Stromlinien angepasst.

Die Tragflächen haben bei 42,2 m Spannweite und 4,5 m grösster Flächentiefe einen Gesamthalt von 332 m². Das Oberdeck hat keine V-Form, wohl aber die ausserhalb der Motoranlagen befindlichen Teile des Unterdecks. Beide Flügel weisen leichte Pfeilform auf. Der Abstand der Flächen beträgt innen 4,4 m und aussen 3,62 m. Die Tragflächenkonstruktion ist in Holz ausgeführt; das Gleiche gilt für die Streben der Flügelzelle.

Die im Oberdeck angeordneten Querruder sind durch vor der Drehachse liegende Flächenteile ausgeglichen. Sie werden durch Kabel und Handräder betätigt. Das Leitwerk

ausgeglichen. Bei einigen zuletzt gebauten Apparaten wurde eine dritte Kielfläche mit einem dritten Seitensteuer eingebaut, um die Wendigkeit und die Flugfähigkeit bei einseitig laufenden Motoren zu verbessern. Das Leitwerk, zu



Abb. 5. Riesenflugzeug Typ „Staaen R VI“ als Seeflugzeug.

dessen Konstruktion in weitem Masse Duralumin diente, ist ähnlich gespannt wie eine normale Flügelzelle.

Von einer Anzahl anderer Flugzeugfabriken wurde diese Bauart der Zeppelin-Riesenflugzeuge in Lizenz gebaut. Davon ist besonders eine Maschine der Automobil- und Aviatik A.-G. in Leipzig-Heiterblick erwähnenswert (Abbildung 4). Als vordere Motoren gelangten hier zwei Benz-Motoren von 220 PS zum Einbau, als hintere zwei solche von 530 PS. Es standen hier also insgesamt 1600 PS zur Verfügung. Leider musste auch diese Maschine, die noch in der Erprobung war und gute Hoffnungen erweckt hatte, wie die übrigen Riesenflugzeuge der Zeppelin-Werke Staaen auf Anordnung der Interalliierten Luftfahrt-Ueberwachungskommission zerstört werden.

Es sei noch erwähnt, dass der Typ „Staaen R VI“ auch als Seeflugzeug gebaut worden ist (Abbildung 5). Zu diesem Zwecke wurden unter den Seitengondeln zwei 12 m lange Schwimmer aus Duraluminblech angeordnet (Abb. 6). Auf der Unterseite sind die Schwimmer vierstufig ausgebildet, um ein leichtes Freikommen des Flugzeuges vom Wasser beim Start zu gewährleisten. Jeder Schwimmer ist durch Querschotten in zehn wasserdichte Abteilungen abgeteilt.¹⁾ Um dieses Riesen-Seeflugzeug an Land bringen zu können, wurden besondere als „Rolljochen“ bezeichnete Schwimmerwagen an seinen Schwimmern befestigt, während es sich noch auf dem Wasser befand. Alsdann konnte es mit eigener Kraft an Land rollen.

Von besonderer Bedeutung für die Entwicklung des Riesenflugzeuges und des Luft-Fernverkehrs ist die drahtlose Telegraphie. Heute kommt im Luft-Fernverkehr für die grobe Ortsbestimmung bei Nachtflügen in allererster Linie die funkentelegraphische Peilung in Frage. Bei guter Organisation der Gegenstationen auf der Erde wurden mit dieser Methode sehr gute Erfahrungen gemacht. (Ein Bericht darüber ist in Vorbereitung. *Red.*) Die Bordstation der Staaen-Riesenflugzeuge ist mit Sender und Empfänger ausgerüstet und hat eine Reichweite bis zu 600 km.

Für den Flugbetrieb sind ferner die Verständigungs-Apparate an Bord für die Besatzung von grosser Wichtigkeit.

¹⁾ Die Erfahrungen mit diesen Duralumin-Schwimmern haben dazu geführt, jetzt Duralumin-Boote zu bauen. Siehe hierüber Seite 146 dieses Bandes (17. September 1921).

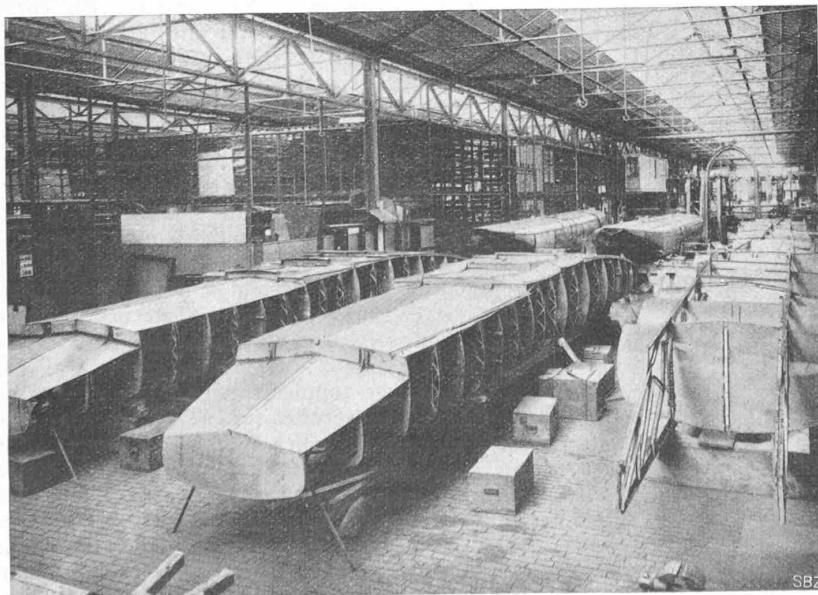


Abb. 5. Bau der Schwimmer aus Duralumin eines Riesen-Seeflugzeuges Typ „Staaen R VI“.

besteht aus zwei horizontalen Dämpfungsf lächen mit anschliessenden Höhensteuern. Die Gesamtfläche dieser Organe beträgt 25 m². Zwischen den Dämpfungsf lächen sind zwei Kielflächen angeordnet; an diese schliessen sich zwei Seitensteuer an. Seitensteuer und Höhensteuer sind

Man hat Versuche mit akustischen Apparaten gemacht, insbesondere mit Telephonen, Sirenen, Sprachrohren und dergl. Diese Methoden haben versagt. Nach längerer Flugdauer ist das menschliche Gehör durch den Motorlärm nicht mehr hinreichend aufnahmefähig. Gleichfalls haben die Versuche, auf optischem Wege durch Linsen und Prismen-Systeme die Befehle zu übermitteln, keine Erfolge gebracht. Gut hat sich dagegen die Verwendung von Maschinentelegraphen bewährt. Sie haben allerdings den Nachteil, dass die Anzahl der Befehle, die übermitteln werden können, beschränkt ist. Um aussergewöhnliche Meldungen zwischen der Besatzung austauschen zu können, wurde in die Staakener Riesenflugzeuge eine Rohrpostanlage eingebaut, die sich gleichfalls sehr gut bewährt hat. (Schluss folgt.)

Influence de l'encastrement latéral dans les grands barrages.

Par H. Juillard, ingénieur.

(Fin de la page 274.)

II. Application.

Nous avons, pour illustrer cette théorie, traité un exemple particulier: le barrage Roosevelt (Arizona, U.S.A.). Afin d'éviter les a priori absolument injustifiés que l'on trouve trop souvent sur cette question dans la littérature moderne, il était nécessaire de traiter un barrage de grandes dimensions. Dans ce cas seulement on pourra conclure sur tous les effets qui se produisent, lesquels ne sont naturellement pas directement proportionnels aux dimensions et restent en partie inaperçus dans les ouvrages de moindre importance. Le passage du plus grand au plus petit est ensuite plus aisé que la généralisation du plus petit au plus grand.

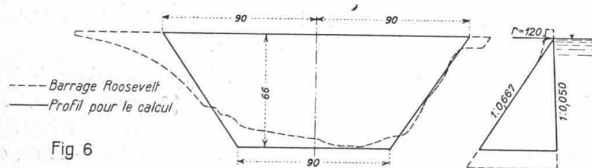


Fig 6

Le barrage Roosevelt a été dimensionné comme mur de gravitation en réalisant la condition qu'il n'existe pas, — abstraction faite des souspressions de l'eau — d'efforts de traction sur le parement amont. Le mur a été établi en plan suivant un arc de cercle de 120 m de rayon. Il n'a pas été étudié (comme cela fut fait pour le barrage du Cheesman Lake¹⁾ qui lui est quelque peu antérieur) quelle était l'influence produite par la voûte et l'encastrement latéral. La forme du profil du barrage Roosevelt peut néanmoins être taxée de plus heureusement choisie que celle du Cheesman Lake Dam, ce qui provient des prémices trop peu justifiées sur lesquels se base le calcul de celui-ci.

L'hospitalité restreinte dont nous jouissons dans cette revue ne nous permet malheureusement pas de reproduire le détail du calcul qui seul donne une idée juste et claire de l'importance des divers facteurs composant les efforts, et de la manière dont ils varient en fonction de la position du point considéré. Nous devons donc nous borner à résumer ici les résultats les plus importants de ce calcul:

Sur le parement amont agissent dans les arcs des efforts de traction ascendant (naissance) à 5 kg/cm², tandis que sur le parement aval la pression atteint 10 kg/cm², en outre les efforts produits par la charge d'eau sur la poutre médiane sont environ de 20 % inférieurs à ceux survenant dans un mur de gravitation.

Il est à remarquer que la forme du barrage Roosevelt n'est pas du tout favorable pour l'action de la voûte horizontale et qu'en outre le profil employé est parmi les

plus élancés qui aient été adoptés pour des ouvrages de cette importance. Ce profil serait en effet instable s'il devait supporter la retenue d'eau totale et les souspressions non réduites.

Considérons à titre comparatif une autre section de vallée triangulaire, par exemple avec escarpements latéraux inclinés à 45°, la longueur du couronnement et la courbure restant les mêmes, l'inclinaison des parements étant par contre celle correspondant à un mur de gravitation remplissant la condition qu'il n'agisse pas de traction sur le parement amont, même en considérant les souspressions non réduites (condition qui est remplie lorsque $c = \sim 0,85$, voir sous 3 b). Nous obtenons alors, dans les sections verticales, des efforts du même ordre de grandeur que ceux calculés pour le barrage Roosevelt, tandis que les poutres sont considérablement déchargées et que la pression maximum verticale n'agit non pas à la base, mais au $\frac{3}{5}$ de la hauteur à partir de la crête; la pression maximum calculée à ce point d'après Lévy n'est que très peu supérieure à la pression maximum agissant dans les arcs (celle-ci étant 10 kg/cm² au $\frac{1}{4}$ de la hauteur).

Ayant constaté que des efforts de traction relativement élevés peuvent se produire aux appuis, on objectera que dans ce cas l'encastrement latéral est détruit et que le barrage travaille comme mur de gravitation. Ceci n'est qu'en partie exact. Supposons en effet qu'une rupture se produise à la naissance des voûtes; dans ce cas la voûte devient un arc à deux articulations qui présente une plus grande fatigue dans le voisinage du sommet que l'arc encastré. Il y a donc danger d'une nouvelle rupture. Même après celle-ci, l'arc est néanmoins capable de travailler comme arc à trois articulations, et un renversement du barrage reste surbordonné à une destruction totale de la résistance à la compression de l'arc.

On ne saurait cependant tolérer la présence de telles fissures, et on sera ainsi amené à choisir une construction diminuant les efforts de traction c.-à-d. rendant l'encastrement effectif.

III. Influences non considérées et critique de la méthode.

Nous n'avons pas traité jusqu'ici l'influence des charges verticales: le poids propre et les souspressions.

Les pressions verticales exercent une influence sur les pressions horizontales et réciproquement. Un corps soumis à une pression subit en effet une dilatation dans le plan perpendiculaire à la pression. Cette dilatation ne pouvant s'effectuer librement dans tous les sens, il en résultera une résistance qui diminue la pression sur les éléments successifs. Il est impossible, sans trop compliquer les calculs, de tenir rigoureusement compte de ce phénomène, mais nous pouvons néanmoins en évaluer les effets. Les pressions dans le barrage sans retenue n'ont pas grand intérêt; leur répartition dépend beaucoup du mode de construction, mais il est légitime de supposer que les parties les plus fatiguées seront plutôt déchargées. Lorsque le barrage est en charge, les efforts verticaux sur le parement amont sont faibles et ne peuvent influencer beaucoup les efforts horizontaux; sur le parement aval par contre a lieu une charge supplémentaire des arcs au profit des poutres. Ces efforts secondaires ne sont pas défavorables puisqu'il ne peut s'agir que d'efforts de compression.

Les souspressions peuvent être considérées de deux points de vue différents relativement à la matière dont elles se produisent. On peut premièrement admettre que la souspression se transmet par porosité dans le barrage. La surface sur laquelle agirait alors la pression serait proportionnelle au volume d'eau contenu dans le barrage qui aurait subi de ce fait une augmentation de poids propre égal à la souspression. Plus défavorable est l'hypothèse suivant laquelle la souspression n'agirait que dans les fissures de la maçonnerie. Cependant comme celles-ci ne doivent être qu'un accident et non la règle générale dans un barrage, il n'y a pas lieu de faire une étude spéciale des efforts qu'elles produisent. Cette question est par

¹⁾ Voir „Proceedings of the American Society of Civil Engineers“, mars, mai, août et septembre 1904.