

Si l'on compare les résultats en Statique (vitesse constante par rapport à la Terre) et les résultats en Dynamique (accélération constante par rapport à la Terre), on voit que l'effet dynamique est dû au terme $\frac{M(H_1 - H_2)a}{L_1 + L_2}$

↳ Plus l'accélération est élevée, plus la hauteur du chargement est élevée et plus la masse du chargement est élevée, plus ce terme dynamique est élevé, donc plus on déséquilibre les actions en A et en B par rapport au cas statique (ou à vitesse constante).

2b) Si on a affaire à une décélération constante (freinage)

$$R_B = \frac{L_2}{L_1 + L_2} Mg \ominus \frac{M(H_1 - H_2)a}{L_1 + L_2} \quad \text{et} \quad R_{Ay} = \frac{L_1}{L_1 + L_2} Mg \oplus \frac{M(H_1 - H_2)a}{L_1 + L_2}$$

2c) Pas de perte de contact en B en cas de freinage si et seulement si $R_B > 0$

c'est-à-dire : $(H_1 - H_2)a < L_2 g$