

# CHAPITRE 6

## Cycles thermodynamiques

— ou —

*Un pas vers la sorcellerie mécanique de la chaleur*

# Chapitre 6 – Cycles thermodynamiques

---

|  |            |
|--|------------|
| <b>6.1 Conventions graphiques</b>                        | <b>167</b> |
| <b>6.2 Transformer chaleur et travail</b>                | <b>169</b> |
| 6.2.1 Construire des cycles thermodynamiques             | 169        |
| 6.2.2 Produire un travail à partir de chaleur            | 169        |
| 6.2.3 Extraire de la chaleur avec du travail             | 172        |
| <b>6.3 Rendement des cycles</b>                          | <b>177</b> |
| 6.3.1 Rendement d'un moteur                              | 177        |
| 6.3.2 Rendement d'un réfrigérateur ou d'un climatiseur   | 178        |
| 6.3.3 Rendement d'une pompe à chaleur                    | 179        |
| 6.3.4 De la faible performance des machines              | 180        |
| <b>6.4 Un peu d'histoire : le nombre de temps moteur</b> | <b>181</b> |
| <b>6.5 Exercices</b>                                     | <b>184</b> |

## *Le chapitre 6 en bref*

Lorsqu'on chauffe un fluide comprimé, il fournit plus de travail à la détente qu'on en avait dépensé à la compression. En détendant un fluide, on fait chuter sa température et on peut ainsi absorber de la chaleur d'un corps plus « froid ». Avec ces deux procédés, nous transformons chaleur en travail et inversement.

# Introduction

Grâce aux chapitres 4 et 5, nous avons appris à quantifier l'énergie dans des fluides en fonction de leurs propriétés. Nous allons désormais utiliser ces fluides dans des machines pour transformer chaleur en travail et travail en chaleur. Dans ce chapitre 6 (*cycles thermodynamiques*), nous souhaitons formaliser la notion de cycle, en répondant à deux questions :

- Comment fonctionnent les moteurs, réfrigérateurs et pompes à chaleur ?
- Comment quantifier leur efficacité ?

## 6.1 Conventions graphiques

Nous commençons par nous accorder sur quelques conventions graphiques et de notation, qui sont résumées en figure 6.1.

Nous utilisons de larges flèches blanches pour représenter *le sens physique des transferts*. Nous ne modifions pas notre convention de signe (les transferts sont positifs vers le système et négatifs lorsqu'ils en proviennent), mais seulement la convention graphique pour les orienter, afin de rendre la visualisation des transferts dans les machines plus intuitive.

La somme algébrique du travail reçu  $\dot{W}_{in}$  et fourni  $\dot{W}_{out}$  par une machine est nommé le *travail net*  $\dot{W}_{net}$ . Le travail net peut être positif (reçu par la machine de l'extérieur) ou négatif (fourni par la machine à l'extérieur), selon le type

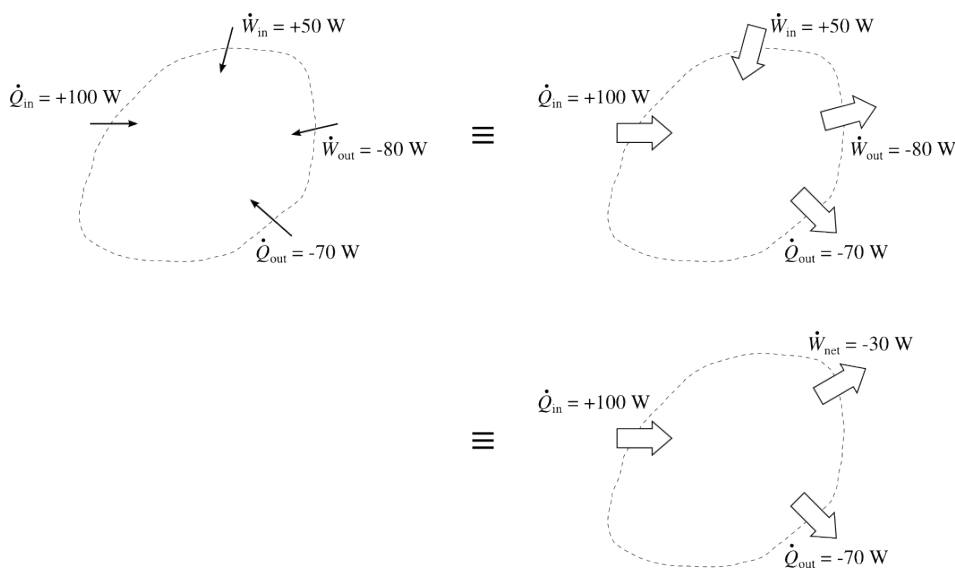


FIGURE 6.1 – Nouvelles conventions graphiques et de notation des transferts énergétiques. Les flèches blanches sont orientées selon le sens physique des transferts ; La somme algébrique de tous les travaux est représentée par un unique transfert nommé *travail net*.

schéma CC-0 o.c.

d'application.

$$\begin{aligned}W_{\text{net}} &\equiv W_{\text{in}} + W_{\text{out}} \\ \dot{W}_{\text{net}} &\equiv \dot{W}_{\text{in}} + \dot{W}_{\text{out}} \\ w_{\text{net}} &\equiv w_{\text{in}} + w_{\text{out}}\end{aligned}\tag{6/1}$$

On définit la *chaleur nette* de la même façon :

$$\begin{aligned}Q_{\text{net}} &\equiv Q_{\text{in}} + Q_{\text{out}} \\ \dot{Q}_{\text{net}} &\equiv \dot{Q}_{\text{in}} + \dot{Q}_{\text{out}} \\ q_{\text{net}} &\equiv q_{\text{in}} + q_{\text{out}}\end{aligned}\tag{6/2}$$

Ainsi, par exemple, un moteur automobile reçoit une chaleur nette positive et produit un travail net négatif.

## 6.2 Transformer chaleur et travail

---

### 6.2.1 Construire des cycles thermodynamiques

Nous souhaitons comparer différentes manières de transformer travail et chaleur. Pour que ces comparaisons soient valables, il faut que nous tenions toujours compte de *toutes* les transformations subies par le fluide jusqu'à ce qu'il soit revenu à son état initial.

Par exemple, il est aisé de refroidir une pièce avec une bouteille d'air comprimé (il suffit de faire travailler le fluide pendant sa détente pour que sa température chute) ; mais si nous voulons refroidir la pièce en continu, alors il nous faut aussi tenir compte de l'énergie nécessaire pour *ramener* l'air dans la bouteille, à sa pression et température initiales, à la fin du processus.

Un second exemple est celui d'un moteur automobile, qui rejette de la chaleur emportée par les gaz d'échappement. Pour tenir compte de cette énergie perdue, nous comptabilisons la chaleur qu'il faudrait prélever aux gaz pour les ramener à la température d'entrée du moteur. Ce refroidissement imaginaire a lieu en dehors du moteur en pratique, mais d'un point de vue thermodynamique, il fait partie intégrante du processus de transformation énergétique.

Ainsi, à chaque fois que nous allons analyser le fonctionnement d'une machine thermique, nous allons prendre soin de poursuivre l'évolution du fluide jusqu'à le ramener à son état initial (même température, même pression, même énergie interne, etc.). Nous disons alors qu'il a parcouru un *cycle thermodynamique* (§2.3).

### 6.2.2 Produire un travail à partir de chaleur

Commençons par comprimer un fluide : nous augmentons sa pression et réduisons son volume spécifique, ce qui nous demande un certain travail. Après cela, chauffons ce fluide : sa pression et son volume ont tendance à augmenter. En détendant le fluide jusqu'à sa pression initiale, nous allons récupérer un travail plus grand que celui que nous avons investi à l'aller. Pour pouvoir enfin ramener le fluide à son état initial, il faut le refroidir.

Au final, le fluide a dépensé moins de travail au chemin retour qu'il n'en a reçu à l'aller. Sur un cycle, il aura donc *produit* du travail et absorbé (plus exactement, *transformé*) de la chaleur. C'est le principe de fonctionnement d'un moteur.

Il y a une infinité de cycles possibles pour effectuer cette transformation, mais ils comportent tous au moins quatre transferts énergétiques : une compression, un réchauffement, une détente et un refroidissement. Nous pouvons séparer ces évolutions dans l'espace, comme représenté en figure 6.2, ou bien dans le temps, comme montré en figure 6.3. En fonction des contraintes technologiques et pratiques, certains de ces transferts peuvent être effectués simultanément.

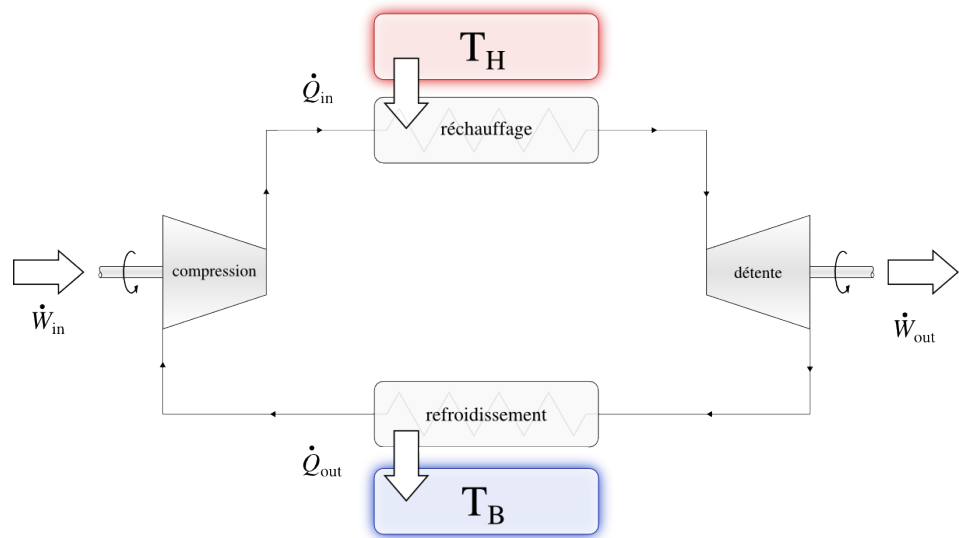


FIGURE 6.2 – Cycle thermodynamique moteur. Le fluide absorbe de la chaleur fournie à haute température  $T_H$ . la puissance de compression est plus faible que la puissance à la détente : la puissance nette sous forme de travail  $\dot{W}_{\text{net}} = \dot{W}_{\text{in}} + \dot{W}_{\text{out}}$  est négative.

schéma CC-0 o.c.

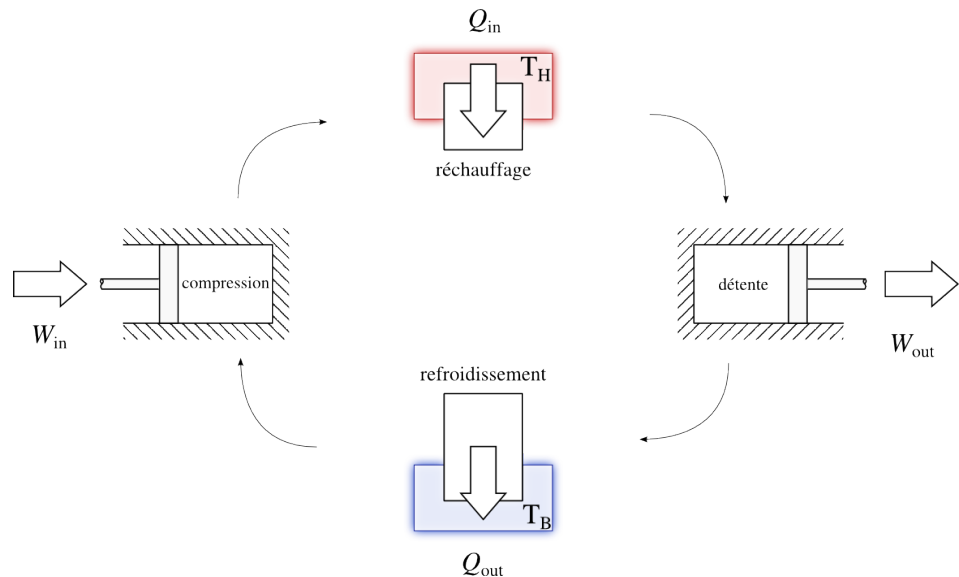


FIGURE 6.3 – Cycle thermodynamique moteur effectué en séparant les étapes dans le temps (plutôt que dans l'espace comme représenté en figure 6.2). Le fluide est réchauffé par une source de chaleur à haute température  $T_H$ . Le travail net  $W_{\text{net}} = W_{\text{in}} + W_{\text{out}}$  est négatif.

schéma CC-0 o.c.

Il est possible de lier mécaniquement les sections consommant et fournissant de l'énergie sous forme de travail. Dans le cas où le fluide circule en continu, on peut lier le compresseur et la turbine par un même axe, comme représenté en figure 6.4. Dans le cas où les évolutions sont séparées dans le temps, comme dans un moteur à explosion, on peut lier les évolutions en effectuant plusieurs cycles déphasés simultanément (avec plusieurs cylindres) ou en stockant de l'énergie dans un volant d'inertie. Le moteur ne reçoit alors pas de travail extérieur et on obtient alors à sa sortie une puissance  $\dot{W}_{\text{net}}$ .

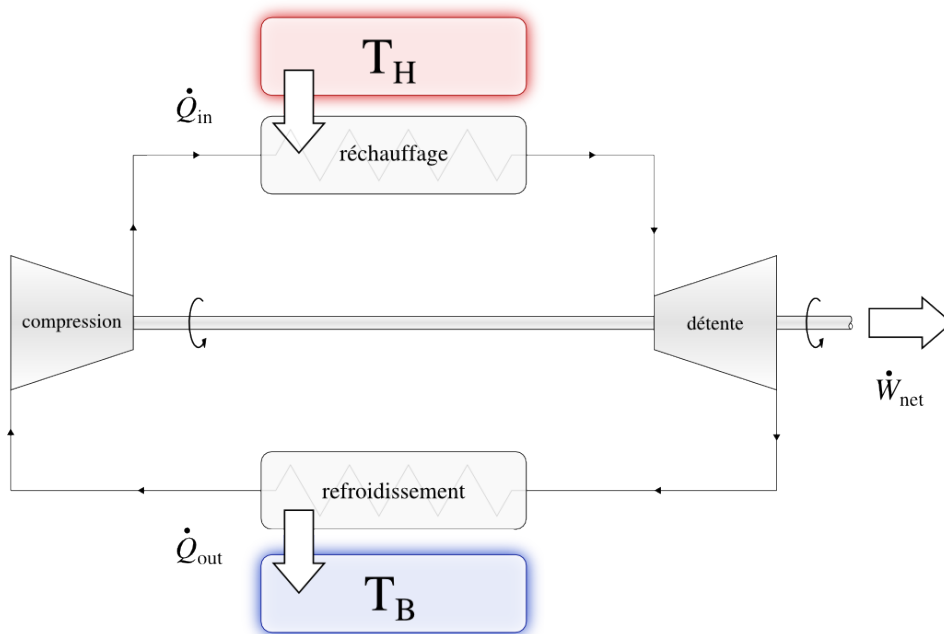


FIGURE 6.4 – Cycle thermodynamique moteur, pour lequel le compresseur et la turbine sont reliés mécaniquement. Comme la turbine fournit une puissance  $\dot{W}_{\text{out}}$  supérieure à celle consommée par le compresseur ( $\dot{W}_{\text{in}}$ ), elle est capable non seulement de l'entraîner mais aussi de fournir un excédent  $\dot{W}_{\text{net}}$  vers l'extérieur.

*schéma CC-0 o.c.*

### 6.2.3 Extraire de la chaleur avec du travail

Lorsque l'on fournit du travail à un fluide, sa température augmente<sup>1</sup> et il peut ainsi fournir de la chaleur à un corps qui était initialement à plus haute température (« plus chaud ») que lui.

À l'inverse, lorsque l'on détend un fluide, sa température baisse et il peut ainsi capter de la chaleur à un corps qui était initialement « plus froid » que lui.

En effectuant ces étapes l'une après l'autre, nous obtenons un *cycle de réfrigération* : une machine capable de prélever de la chaleur à basse température et de la rejeter à haute température. Un tel cycle est représenté en figure 6.5 (étapes séparées dans l'espace) et 6.6 (étapes séparées dans le temps).

Un examen attentif de ces deux figures réserve une surprise de taille : il s'agit exactement du même agencement que pour un moteur ! La seule différence porte sur les températures de fonctionnement. La température atteinte pendant la compression doit être **supérieure à la température haute**  $T_H$ , et la température atteinte pendant la détente doit être **inférieure à la température basse**  $T_B$ . Si ces conditions ne sont pas respectées, alors les transferts de chaleur ne peuvent pas se faire dans le sens voulu.

Dans un cycle de réfrigération, le fluide a un plus grand volume lorsqu'il est comprimé (après avoir été réchauffé) que lorsqu'il est détendu (après avoir été refroidi) : cette fois la compression demande plus de puissance que la détente. La

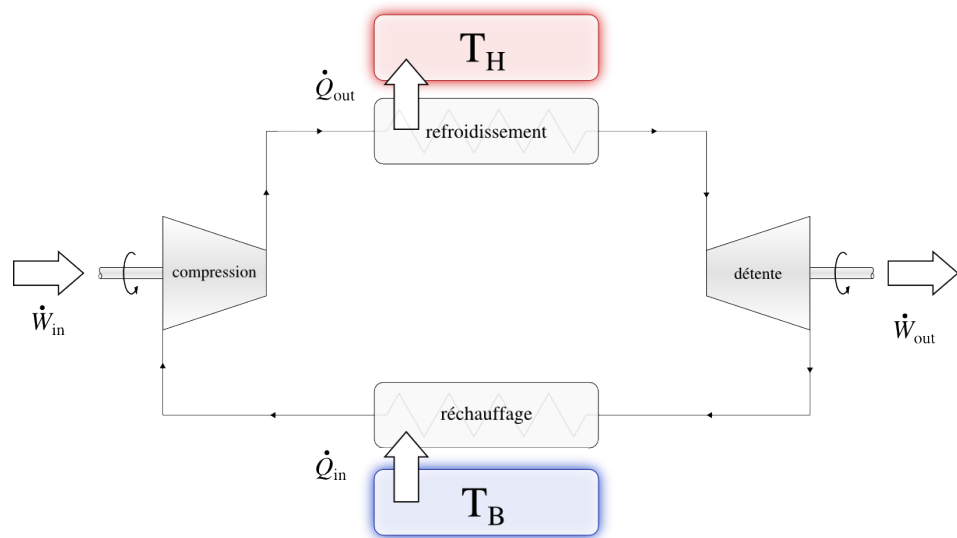


FIGURE 6.5 – Cycle thermodynamique de refroidissement, utilisé dans les réfrigérateurs, climatiseurs et pompes à chaleur.

Une puissance  $\dot{Q}_{in}$  sous forme de chaleur est captée à basse température (le fluide est réchauffé) tandis qu'une puissance  $\dot{Q}_{out}$  est rejetée à haute température (le fluide est alors refroidi).

schéma CC-0 o.c.

1. Ce n'est pas strictement vrai pour les liquides/vapeurs qui, comme nous l'avons vu dans le chapitre 5 (*liquides et vapeurs*), connaissent une phase à température constante entre leurs points de saturation – toutefois, ils suivent cette tendance générale hors de cette plage de propriétés.



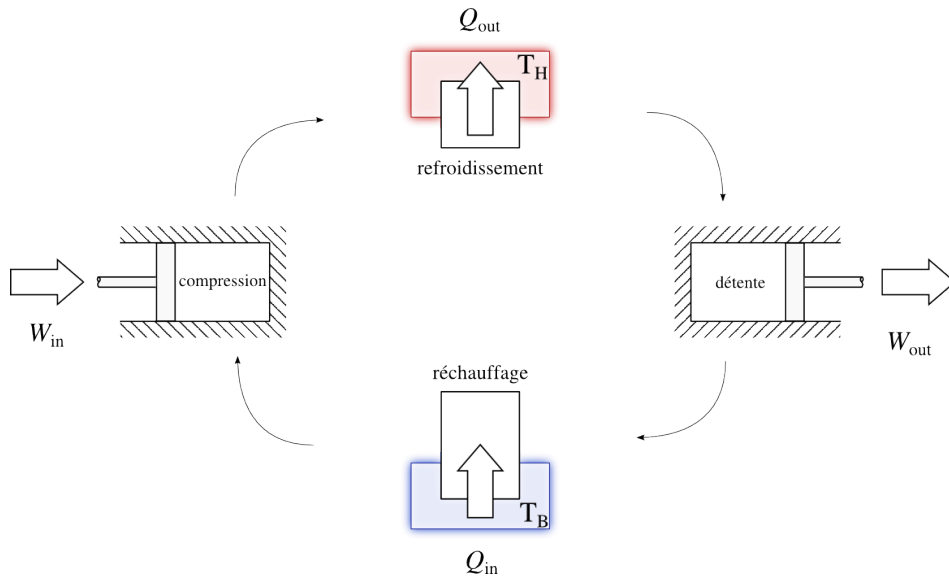


FIGURE 6.6 – Cycle de réfrigération effectué en séparant les étapes dans le temps (plutôt que dans l'espace comme représenté en figure 6.5)

schéma CC-0 o.c.

puissance nette  $\dot{W}_{net}$  sous forme de travail est donc positive, c'est-à-dire que la machine doit être alimentée en travail par l'extérieur.

En pratique dans les systèmes de réfrigération, on a souvent recours à une astuce pour faire chuter la température : au lieu d'une turbine, on utilise une simple soupape (parfois appelée *détendeur*). Cet élément sans pièce mobile ne permet pas de dégager de travail (il augmente donc la puissance consommée par la machine), mais il est beaucoup plus simple de fabrication et d'utilisation.

La soupape, en termes thermodynamiques, permet d'effectuer une détente entièrement irréversible, augmentant le volume et baissant la pression sans extraire de travail. Si l'on utilisait un gaz parfait, cela n'aurait aucun effet sur la température<sup>2</sup> et donc aucun intérêt ; mais lorsque l'on utilise des liquides/vapeurs, la détente en soupape est un moyen technologiquement simple de faire chuter la température. Cette modification est décrite en figure 6.7.

2. Revoir à ce propos les expériences de Joule et Gay-Lussac étudiées en §4.3.2 p.99.



FIGURE 6.7 – Cycle de réfrigération modifié. Lorsque l'on utilise des liquides/vapeurs, il est possible de se dispenser d'extraire du travail lors de la détente. L'utilisation d'une simple soupape suffit pour faire baisser la température du fluide.

schéma CC-0 o.c.

Les cycles de réfrigération ont deux grands types d'application :

**Les pompes à chaleur** appelées aussi *thermopompes* (figure 6.8) sont agencées de façon à rejeter la chaleur vers un corps à haute température, le plus souvent une habitation ;

**Les réfrigérateurs et climatiseurs** (figure 6.9) sont agencés de façon à extraire de la chaleur d'un corps à basse température, le plus souvent une chambre froide.

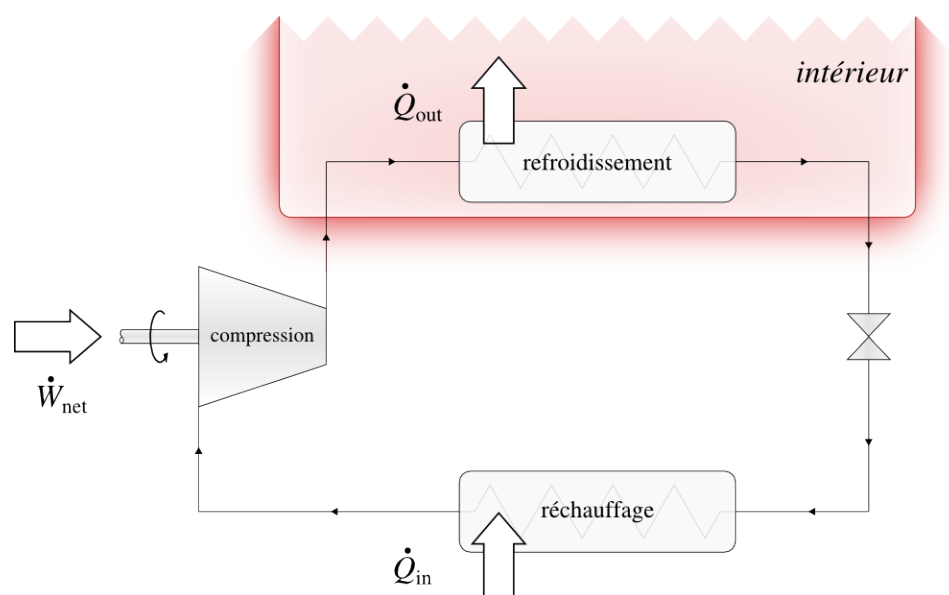
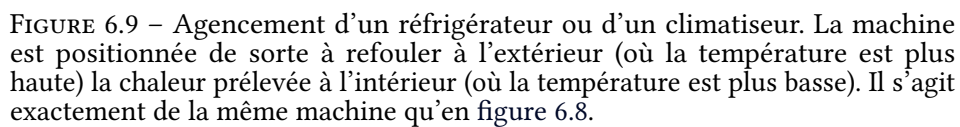


FIGURE 6.8 – Agencement d'une pompe à chaleur. La machine est positionnée de sorte à refouler à l'intérieur (où la température est plus haute) la chaleur prélevée à l'extérieur (où la température est plus basse).

schéma CC-0 o.c.



Dans ces deux types d'application, il s'agit exactement de la même machine, fonctionnant avec le même cycle. La seule différence concerne l'agencement intérieur/extérieur des composants : une pompe à chaleur n'est ni plus ni moins qu'un réfrigérateur positionné de sorte qu'il « refroidisse l'extérieur ».

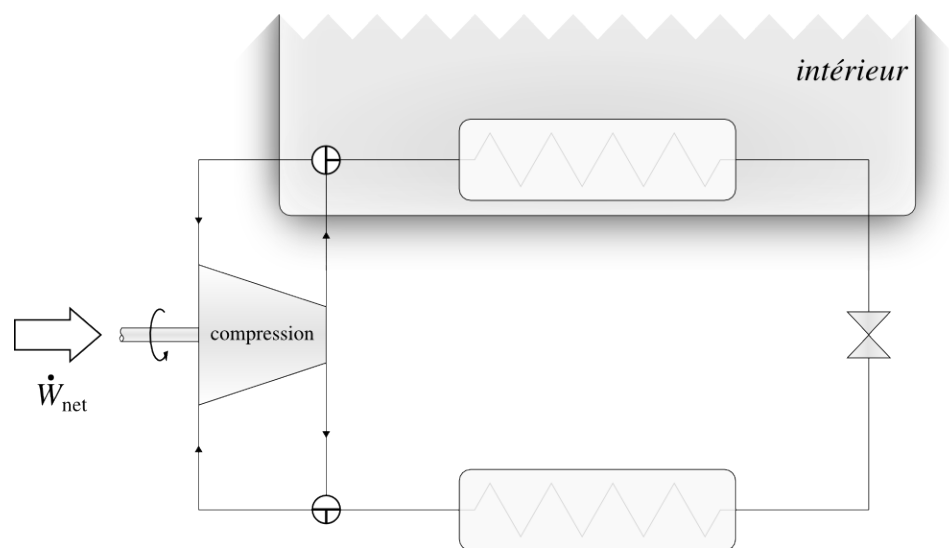


FIGURE 6.10 – Agencement d'un climatiseur inversable. En pivotant des deux vannes de  $90^\circ$  dans le sens anti-horaire, on change la fonction depuis une pompe à chaleur vers un climatiseur.

*schéma CC-0 o.c.*

## 6.3 Rendement des cycles

Le *rendement*<sup>3</sup> ou l'*efficacité*  $\eta$  d'une machine thermique compare le transfert ou la transformation utile qu'elle effectue avec le coût énergétique qu'elle engendre. Nous retiendrons la définition de principe suivante :

$$\eta \equiv \left| \frac{\text{transfert utile}}{\text{dépense énergétique}} \right| \quad (6/3)$$

Par convention le rendement est toujours exprimé sous la forme d'un nombre positif ; ainsi nous utilisons une valeur absolue dans l'équation 6/3. Pour chacun des trois types de machines thermiques, nous allons définir et quantifier ce « transfert utile » et cette « dépense énergétique ».

### 6.3.1 Rendement d'un moteur

La fonction d'un moteur thermique, comme ceux que l'on trouve à bord des automobiles ou dans les centrales électriques, est de produire du travail, c'est-à-dire une quantité  $\dot{W}_{\text{net}}$  négative (figure 6.11). La dépense engendrée pour générer ce travail est la chaleur qu'il reçoit, c'est-à-dire la quantité  $\dot{Q}_{\text{in}}$  (provenant usuellement de la combustion de carburant ou de la fission de noyaux atomiques).

D'après la définition 6/3 le rendement  $\eta_{\text{moteur}}$  du moteur thermique est donc :

$$\eta_{\text{moteur}} \equiv \left| \frac{\dot{W}_{\text{net}}}{\dot{Q}_{\text{in}}} \right| \quad (6/4)$$

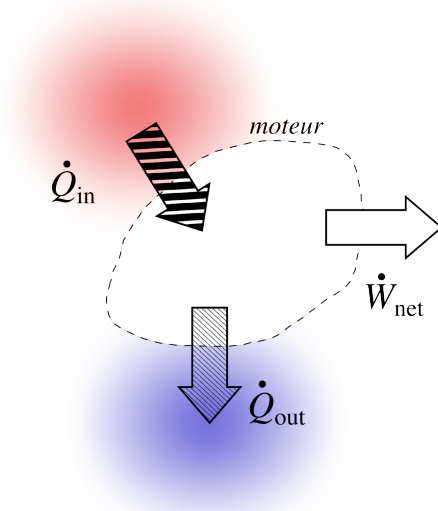


FIGURE 6.11 – Transferts énergétiques associés à un moteur. On souhaite obtenir un grand transfert  $\dot{W}_{\text{net}}$  (résultat) à partir du transfert  $\dot{Q}_{\text{in}}$  (coût). Le rejet  $\dot{Q}_{\text{out}}$  est indésirable.

schéma CC-0 o.c.

3. Dans le présent ouvrage, nous utilisons indistinctement les termes *efficacité* et *rendement*. Toutefois, certains auteurs font une distinction entre l'efficacité  $\eta$  définie en 6/3 et un rendement  $R \equiv \frac{\eta_{\text{réelle}}}{\eta_{\text{théorique}}}$  comparant l'efficacité atteinte en pratique avec l'efficacité maximale atteignable par la machine. Il faut alors soigneusement définir les hypothèses associées au calcul de l'efficacité maximale.

### Exemple 6.1

Un moteur automobile reçoit une puissance de 100 kW sous forme de chaleur issue de la combustion d'essence ; il fournit 55 kW sous forme de travail à l'arbre de transmission. Quel est son rendement ?

Le rendement est de  $\eta_{\text{moteur}} = \left| \frac{\dot{W}_{\text{net}}}{\dot{Q}_{\text{in}}} \right| = \left| \frac{-55 \cdot 10^3}{+100 \cdot 10^3} \right| = 0,55 = 55 \%$ .

☞ Ce moteur effectue un rejet  $\dot{Q}_{\text{out}} = -\dot{W}_{\text{net}} - \dot{Q}_{\text{in}} = -(-55 \cdot 10^3) - 100 \cdot 10^3 = -45 \text{ kW}$ . Cette chaleur est en majeure partie évacuée par le pot d'échappement.

☞ On se doute bien qu'il faudra toujours fournir au moins autant de chaleur  $\dot{Q}_{\text{in}}$  que le moteur ne fournit de travail  $\dot{W}_{\text{net}}$  ; le rendement d'un moteur sera donc toujours nécessairement inférieur à 1.

La puissance nette  $\dot{W}_{\text{net}}$  sous forme de travail peut être exprimée en fonction des autres transferts énergétiques, et ainsi :

$$\begin{aligned} \dot{W}_{\text{net}} &= \dot{W}_{\text{in}} + \dot{W}_{\text{out}} = -\dot{Q}_{\text{in}} - \dot{Q}_{\text{out}} \\ \eta_{\text{moteur}} &= 1 - \left| \frac{\dot{Q}_{\text{out}}}{\dot{Q}_{\text{in}}} \right| \end{aligned} \quad (6/5)$$

Cette équation 6/5 nous sera fort utile au chapitre prochain (§7.5.1 p.220), où nous voudrions lier les transferts de chaleur  $\dot{Q}_{\text{in}}$  et  $\dot{Q}_{\text{out}}$  aux températures auxquelles ils sont effectués.

### 6.3.2 Rendement d'un réfrigérateur ou d'un climatiseur

La fonction d'un réfrigérateur ou d'un climatiseur est d'extraire de la chaleur, c'est-à-dire de générer une puissance  $\dot{Q}_{\text{in}}$  (chaleur extraite chaque seconde du compartiment à refroidir) de signe positif. Ce transfert (figure 6.12) est rendu possible par l'apport au réfrigérateur d'un travail,  $\dot{W}_{\text{net}}$ , une « dépense » nécessairement positive.

D'après la définition 6/3 le rendement (dit aussi parfois *coefficient of performance*, ou  $\text{COP}_{\text{réfrigération}}$ ) d'un réfrigérateur ou d'un climatiseur est donc :

$$\eta_{\text{réfrigérateur}} = \eta_{\text{climatiseur}} \equiv \left| \frac{\dot{Q}_{\text{in}}}{\dot{W}_{\text{net}}} \right| \quad (6/6)$$

### Exemple 6.2

Un réfrigérateur consomme une puissance électrique de 100 W ; il extrait de la chaleur de la chambre froide avec une puissance de 120 W. Quel est son rendement ?

Le rendement est de  $\eta_{\text{réfrigérateur}} = \left| \frac{\dot{Q}_{\text{in}}}{\dot{W}_{\text{net}}} \right| = \left| \frac{+120}{+100} \right| = 1,2 = 120 \%$ .

☞ Ce réfrigérateur effectue un rejet  $\dot{Q}_{\text{out}} = -\dot{W}_{\text{net}} - \dot{Q}_{\text{in}} = -100 - 120 = -220 \text{ W}$  à l'extérieur de la chambre froide (usuellement, dans l'habitation elle-même).

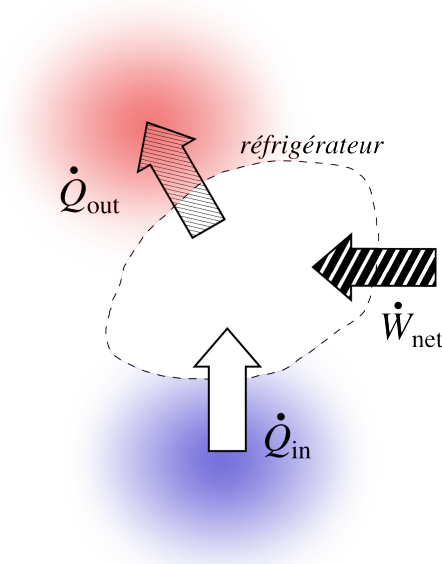


FIGURE 6.12 – Transferts énergétiques associés à un réfrigérateur ou à un climatiseur. On souhaite obtenir un grand transfert  $\dot{Q}_{in}$  (résultat) à partir du transfert  $\dot{W}_{net}$  (coût).

*schéma CC-0 o.c.*

🔗 Les réfrigérateurs et climatiseurs domestiques ont souvent un rendement supérieur à 1 mais en fonction des températures demandées, le rendement peut tout à fait y être inférieur.

En prenant garde aux pièges algébriques associés à l'utilisation de valeurs absolues, pour préparer le chapitre prochain (§7.5.2 p.221) nous pouvons exprimer ce rendement en fonction des transferts de chaleur uniquement :

$$\eta_{\text{réfrigérateur}} = \eta_{\text{climatiseur}} = \frac{1}{\left| \frac{\dot{Q}_{out}}{\dot{Q}_{in}} \right| - 1} \quad (6/7)$$

### 6.3.3 Rendement d'une pompe à chaleur

Une pompe à chaleur fonctionne exactement de la même manière qu'un climatiseur. Sa fonction est de générer un transfert  $\dot{Q}_{out}$  vers la section « chaude » (usuellement l'intérieur d'une habitation). Ce transfert, représenté en figure 6.13, est rendu possible par l'apport à la thermopompe de  $\dot{W}_{net}$ , une « dépense » nécessairement positive.

Le rendement  $\eta_{\text{thermopompe}}$  (dit aussi  $\text{COP}_{\text{thermopompe}}$ ) de la thermopompe est donc défini par :

$$\eta_{\text{thermopompe}} \equiv \left| \frac{\dot{Q}_{out}}{\dot{W}_{net}} \right| \quad (6/8)$$

#### Exemple 6.3

Une pompe à chaleur consomme une puissance électrique de 100 W ; elle chauffe l'intérieur d'une pièce avec une puissance de 350 W. Quel est son rendement ?

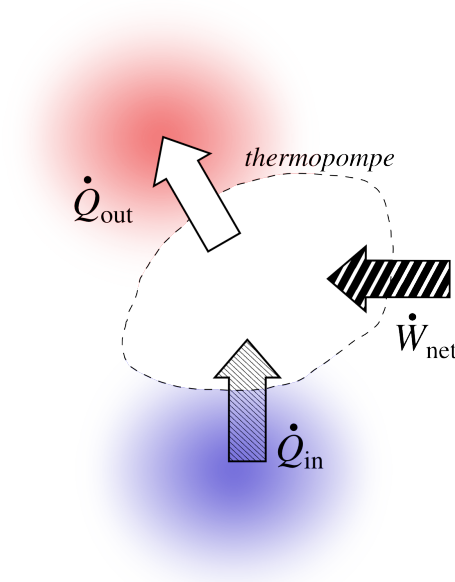


FIGURE 6.13 – Transferts énergétiques associés à une pompe à chaleur. On souhaite obtenir un grand transfert  $\dot{Q}_{\text{out}}$  (résultat) à partir du transfert  $\dot{W}_{\text{net}}$  (coût).

schéma CC-0 o.c.

Le rendement est de  $\eta_{\text{thermopompe}} = \left| \frac{\dot{Q}_{\text{out}}}{\dot{W}_{\text{net}}} \right| = \left| \frac{-350}{+100} \right| = 3,5$ .

☞ La pompe à chaleur rejette plus de chaleur qu'elle ne consomme de travail – c'est tout son intérêt. Si le COP était égal ou inférieur à 1, il serait plus économique et bien plus simple d'utiliser un radiateur électrique.

De la même façon que pour les sections précédentes, on peut exprimer ce rendement en fonction des débits de chaleur uniquement :

$$\eta_{\text{thermopompe}} = \frac{1}{1 - \left| \frac{\dot{Q}_{\text{in}}}{\dot{Q}_{\text{out}}} \right|} \quad (6/9)$$

### 6.3.4 De la faible performance des machines

« L'on a souvent agité la question de savoir si la puissance motrice de la chaleur est limitée, ou si elle est sans bornes; si les perfectionnements possibles des machines à feu ont un terme assignable, terme que la nature des choses empêche de dépasser par quelque moyen que ce soit, ou si au contraire ces perfectionnements sont susceptibles d'une extension indéfinie... »

Sadi Carnot, 1824 [4]

Dans tous les cas que nous avons étudiés plus haut, pour chaque cycle, nous avons inclus un transfert indésirable. Dans le cycle moteur, une partie de l'énergie est gâchée sous forme de rejet de chaleur ( $\dot{Q}_{\text{out}}$ ). Dans les cycles de réfrigération, on doit apporter du travail ( $\dot{W}_{\text{in}}$ ) pour effectuer un transfert de chaleur qui *a priori* aurait pu sembler « gratuit » ( $\dot{Q}_{\text{out}}$  étant alors égal à  $\dot{Q}_{\text{in}}$ ).

L'étudiant/e en ingénierie s'indignera certainement de la place qu'occupent ces pertes dans ce chapitre – et des timides rendements atteints par les machines décrites en exemple. Pourquoi les rendements calculés dans les exemples et dans les exercices qui suivent sont-ils si faibles, et surtout, comment concevoir des cycles de plus grande efficacité ? Nous aurons soin et à cœur de répondre à ces questions au chapitre 7 (*le second principe*).



## Un peu d'histoire : le nombre de temps moteur

\*

Historiquement, nous avons appris à transformer de la chaleur en travail en manipulant des quantités fixes de fluide emprisonné dans des enclaves. Ces enclaves ont toujours été de géométrie cylindrique, ce qui facilite grandement la fabrication des pistons qui exploitent les variations de volume du fluide pour en extraire du travail.

Lorsque le fluide est de l'eau, l'apport de chaleur se fait dans une chaudière et la vapeur est *ensuite* transférée dans le ou les cylindres pour y être détendue (§9.4). À la fin du XIX<sup>e</sup> siècle toutefois, on commence à utiliser de l'air, un fluide à l'intérieur duquel on peut directement créer la chaleur par combustion. Le processus complexe consistant jusqu'alors à effectuer une combustion séparée pour chauffer une chaudière métallique qui elle-même chauffe enfin l'eau du moteur est éliminé avec toutes les pertes de chaleur et de température qu'il engendre. C'est la naissance du moteur à *combustion interne*, dont le développement sera notamment porté par les ingénieurs allemands *Nikolaus Otto* et *Rudolf Diesel* (§10.3). On réalise désormais la combustion et la détente au même endroit, directement dans le cylindre.

Cependant, pour effectuer une combustion interne, il faut résoudre un nouveau problème : comme l'oxygène de l'air est utilisé pendant la combustion, celle-ci ne peut être effectuée qu'une seule fois. Après chaque combustion, il est donc indispensable de rejeter hors du cylindre les produits de réaction ( $\text{CO}_2$  et  $\text{H}_2\text{O}$  essentiellement) et d'y ré-insérer de l'air « frais » contenant l'oxygène  $\text{O}_2$  nécessaire à la rupture des molécules d'hydrocarbures  $\text{C}_x\text{H}_y$  produisant la chaleur. Deux solutions différentes sont alors adoptées.

La méthode la plus courante est de consacrer un mouvement de piston à chaque étape : le premier pour la compression, le second pour la détente (après ou pendant la combustion), le troisième pour rejeter les gaz brûlés (échappement), et le dernier pour admettre de l'air frais (aspiration). Les moteurs suivant ce procédé sont dits à *quatre*

temps (figure 6.14), et ils ont toujours été les plus utilisés.

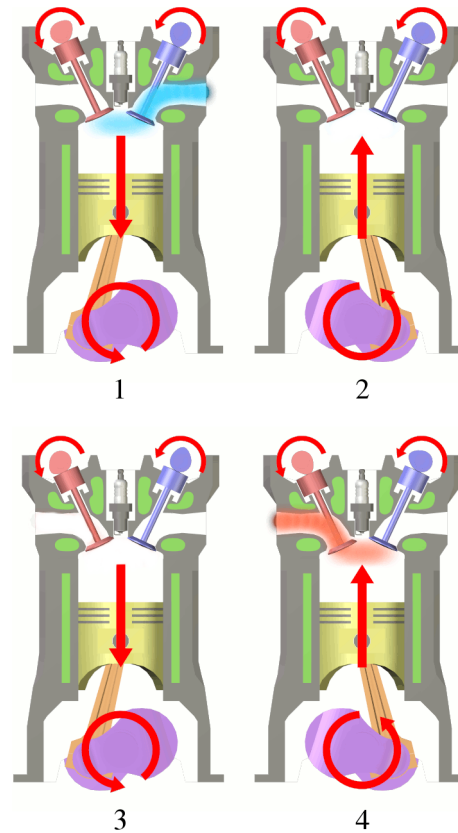


FIGURE 6.14 – Les quatre étapes d'un moteur à quatre temps. Le piston descend pour admettre de l'air frais arrivant de la droite (*admission*, 1) ; il monte ensuite pour augmenter la température de l'air (*compression*, 2) ; la production de travail utile a lieu pendant une descente (*détente*, 3) ; enfin l'air est rejeté à l'extérieur lors d'un quatrième et dernier mouvement (*échappement*, 4) avant de recommencer le cycle. La plupart des moteurs à pistons-cylindres actuels suivent ce procédé.

schémas 1 2 3 4 CC-BY par Eric Pierce

La seconde méthode ne manquera pas de surprendre les puristes : il s'agit d'effectuer ces quatre opérations en *deux temps* seulement. Dans ces moteurs, une partie de l'expansion des gaz est consacrée à leur échappement, qui est effectué simultanément à l'admission d'air (figures 6.15 et 6.16). Assurément, aucune des quatre étapes ne peut être effectuée de façon optimale : les phases de compression et détente ne sont effectuées que sur une partie du débattement, et la vidange est nécessairement incomplète à cause du mélange des gaz frais et usagés. Par contre, les combustions sont deux fois plus fréquentes, puisqu'on se dispense

des temps d'admission et d'échappement pendant lesquels aucune opération thermodynamique n'a lieu. Ainsi, à cylindrée et vitesse de rotation égales, les moteurs à deux temps sont beaucoup plus puissants que leurs homologues à quatre temps, même s'ils sont aussi nettement moins efficaces.

Le développement du moteur à deux temps est conjoint à celui du moteur quatre-temps, mais son développement connaîtra son plus grand essor après la seconde guerre mondiale. Le perfectionnement par l'ingénieur allemand **Walter Kaaden** d'un ingénieux système d'échappement, dont la seule géométrie augmente le débit d'air s'échappant pendant les détente et le réduit lors des compressions, rend alors le moteur très compétitif sur les motos de course ; ce *pot de détente accordé* (figure 6.17) sera adopté sur de nombreux modèles de production.

En parallèle, les idées formulées par l'entrepreneur anglais **Joseph Day** à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle sur le mécanisme contrôlant l'admission se diffusent très largement. Avec son astucieuse *admission par carter*, c'est le piston lui-même qui sert de valve (figure 6.18). L'air d'admission passe tout d'abord par le carter où tourne le vilebrequin, puis il est légèrement comprimé par le mouvement du piston

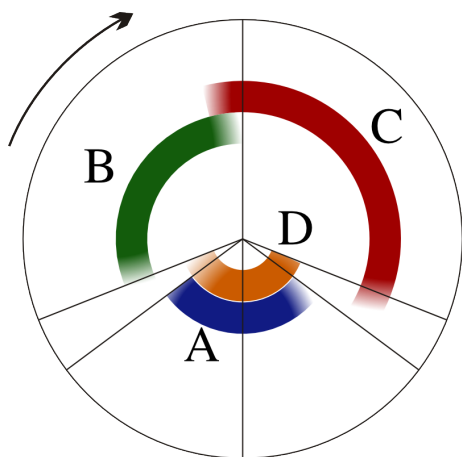


FIGURE 6.15 – Cycle d'un moteur deux-temps. Les quatre étapes nécessaires au fonctionnement sont effectuées sur une seule révolution de vilebrequin, soit deux mouvements de piston. L'admission (A) se fait pendant le passage au point mort bas, la compression (B) débute tard et la détente (C) est interrompue pour permettre la vidange (D) lorsque le piston se rapproche à nouveau du point mort bas.

*schéma dérivé d'un schéma CC-BY-SA par l'utilisateur-rice Commons A7N8X*

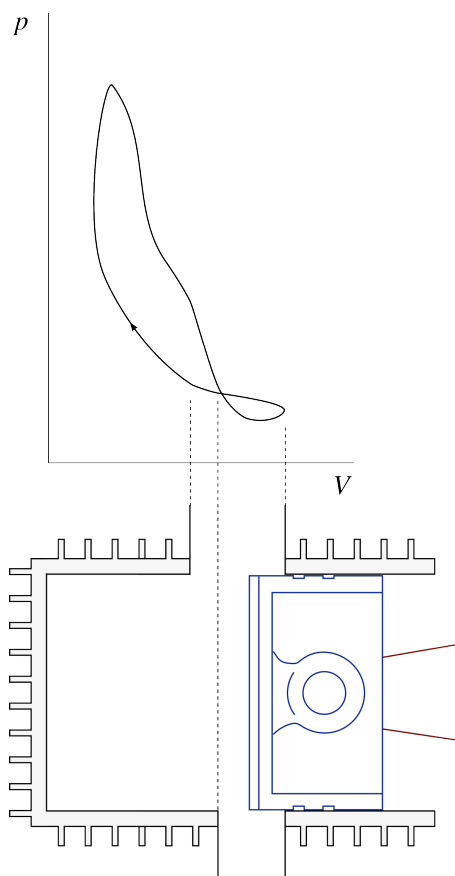


FIGURE 6.16 – Diagramme pression-volume schématique du cylindre d'un moteur deux-temps à admission carter. Il est laissé à l'étudiant/e le loisir de retrouver laquelle des deux lumières (haute ou basse) correspond à l'admission et à l'échappement dans le cylindre.

*schéma dérivé d'un schéma CC-BY-SA par l'utilisateur-rice Commons Terraflorin*

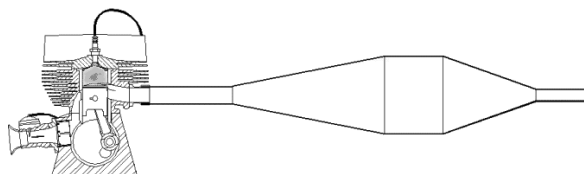


FIGURE 6.17 – Pot de détente accordé (parfois dit "harmonique") monté sur un moteur deux-temps. Comme l'écoulement est instationnaire, il est possible de jouer sur la pression qu'exercent les quantités fixes de gaz rejetés sur la lumière d'échappement lorsqu'ils traversent le pot. La traversée de la partie expansive réduit la pression (et facilite donc la vidange pendant la descente du piston), tandis que le passage dans le rétrécissement, au contraire, augmente cette pression (et réduit donc les pertes de gaz pendant la remontée du piston).

*schéma CC-BY-SA par Achim Agster*

pendant la détente avant de pouvoir entrer dans le cylindre. Le moteur fonctionne ainsi sans aucune soupape mobile ; la lubrification peut même être assurée simplement par injection d'huile directement dans l'air d'admission.

Avec ces deux atouts, le moteur trouve son application partout où les contraintes de poids, de volume, de coût d'acquisition et de maintenance priment sur l'efficacité. Après avoir propulsé trois millions de *Trabant* en Allemagne de l'Est, il a été adopté sur la quasi-totalité des outils portatifs extérieurs (tronçonneuses, tondeuses, etc.). Le moteur se miniaturise sans difficulté, laisse de la place pour les jambes à bord d'un scooter, permet aux motoneiges de démarrer facilement, bref, jusqu'aux années 90 rien – pas même les associations de voisinage ! – ne semblait pouvoir freiner sa progression.

Au début du XXI<sup>e</sup> siècle, il faut pourtant renoncer à ces attraits. On peut de guerre lasse accepter le son irritant dégagé par le moteur à deux temps, mais ses émissions polluantes sont effarantes. La lubrification par injection d'huile dans l'air d'ad-

mission provoque le rejet atmosphérique de fumées, odeurs et particules nocives. En outre, la vidange toujours très incomplète du cylindre limite fortement l'efficacité de la combustion et le rendement thermique. Le durcissement des réglementations contrôlant les émissions force ainsi progressivement le remplacement de ces moteurs par d'autres à quatre temps ou par des systèmes électriques – dont les batteries sont bien souvent chargées avec de l'énergie provenant de centrales électriques... à vapeur. On voit que des décisions technologiques a priori mineures ont parfois des conséquences à l'échelle planétaire !

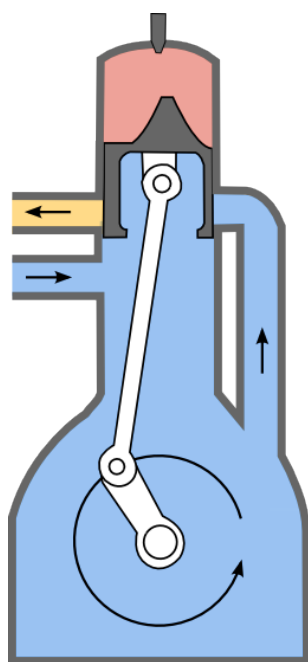


FIGURE 6.18 – Système d'admission par carter. L'air d'admission, chargé de carburant destiné à la combustion et d'huile destinée à lubrifier les pièces mécaniques, pénètre d'abord dans le carter du vilebrequin. Il est comprimé puis inséré dans le cylindre avec le seul mouvement descendant du piston. Il n'y a besoin d'aucune valve ou soupape.

*schéma domaine public par l'utilisateur-rice Commons Tomeq183*