



Ecole Nationale
Supérieure
d'Ingénieurs
de Tunis



Eco Shell Marathon

Bilan Des Forces Et Des Puissances

Elaboré par :
Aymen Ben Jemaa

ANNEE UNIVERSITAIRE
2023/2024

Table des Matières

1. Calcul d'accélération.....	3
2. Calculs des forces	3
2.1 Force d'inertie.....	3
2.2 Force de roulement	4
2.3 Force aérodynamique.....	5
2.4 Force de gravité	7
2.5 Bilan Des Forces.....	7
3. Calculs des puissances	8
4. Estimation du couple	9
5. Les devis	10

Table des Figures

Figure 1 : schéma explicatif.....	3
Figure 2 : force d'inertie.....	4
Figure 3 : force de roulement.....	4
Figure 4 : Coefficient de roulement	4
Figure 5 : section frontale de notre véhicule	5
Figure 6 : Détermination de force de trainé	5
Figure 7 : force aérodynamique	6
Figure 8 : simulation aérodynamique de notre véhicule et l'interprétation de ces résultats est au niveau de rapport de la coque.....	6
Figure 9 : force de gravité.....	7
Figure 10 : Répartition des puissances par rapport au puissance total	8
Figure 11: schéma système de transmission	9

1. Calcul d'accélération

La vitesse maximale imposée par le cahier des charges $V_{max}= 30 \text{ km/h}$

$$V_{max} = 8.33 \text{ m s}^{-1}$$

On suppose que notre voiture fait son départ à l'origine du temps ($t=0$) et avec une vitesse nulle. Après une durée de 15 secondes, notre voiture atteint sa vitesse maximale $V_{max}= 8.33 \text{ m s}^{-1}$



Figure 1 : schéma explicatif

$$\tau = \frac{\Delta V}{\Delta t} \tau = \frac{8.3-0}{15-0} = 0.55 \text{ m/s}^2$$

τ : accélération

2. Calcul des forces

2.1 Force d'inertie

La voiture possède 3 Roues. Donc il faut diviser la masse totale sur les 3 roues. Mais pour plus de sécurité au niveau du calcul nous allons utiliser la masse total (voir Figure 2)

Soit $M_{totale} = M_1 + M_2 = M_{véhicule} + M_{pilote}$

Soit $M_1 = 50 \text{ kg}$ et $M_2 = 60 \text{ kg}$

$$F_1 = M_{totale} * \tau = 110 * 0.55 = 61 \text{ N}$$



Figure 2 : force d'inertie

2.2 Force de roulement

La résistance au roulement du pneu est liée essentiellement à la déformation du pneu.

La résistance au roulement est l'une des forces qui s'opposent à l'avancement du véhicule.



Figure 3 : force de roulement

$$F_2 = \delta * M_{\text{totale}} * g = 0.015 * 9.8 * 110 = 16,19 \text{ N}$$

δ : coefficient de roulement à déterminer à partir du tableau 1

C _{rr}	Description
0,000 3 à 0,000 4 ¹	Roue de chemin de fer en acier sur rail en acier (résistance au roulement pure)
0,001 à 0,001 5 ²	Roulement à billes en acier durci sur acier
0,001 0 à 0,002 4 ^{3,4}	Roue de chemin de fer en acier sur rail en acier. Wagon de passager environ 0,0020 ⁵
0,001 9 à 0,006 5 ⁶	Roues en fonte de véhicules miniers sur rails en acier
0,002 2 à 0,005 ⁷	Pneus de bicyclette de production pour 8,3 bars et 50 km/h
0,002 5 ⁸	Pneus spéciaux éco-marathon
0,005	Rails sales de tramway (standard) avec et sans virages
0,004 5 à 0,008 ⁹	Pneus de grands camions
0,005 5 ⁸	Pneus BMX de bicyclettes typiques pour voitures solaires
0,006 2 à 0,015 ¹⁰	Mesure de pneus de voiture
0,010 à 0,015 ¹¹	Pneus de voitures ordinaires sur béton
0,038 5 à 0,073 ¹²	Diligence (xix ^e siècle) sur une route sale. Neige molle sur la route dans le pire cas
0,3 ¹¹	Pneus de voitures ordinaires sur sable

Le coefficient C_{rr} désigne le coefficient de résistance au roulement (anglais : *rolling resistance coefficient*). La force de résistance constante s'élève à

$$F_R = C_{rr} \cdot m \cdot g$$

où m est la masse du véhicule et g correspond à la gravité terrestre.

Tableau 1 : Coefficient de roulement

2.3 Force aérodynamique

La force aérodynamique ou trainée est donnée par :

$$F_3 = \frac{1}{2} \rho * S * C * V^2$$

ρ : Densité de l'air

S : Section frontale de notre véhicule

C : force de trainé à déterminer à partir la Figure 6 (pour une meilleure forme aérodynamique $c=0.04$. Mais pour plus de sécurité en prend $C=0.075$)

V : Vitesse relative



Figure 4 : section frontale de notre véhicule

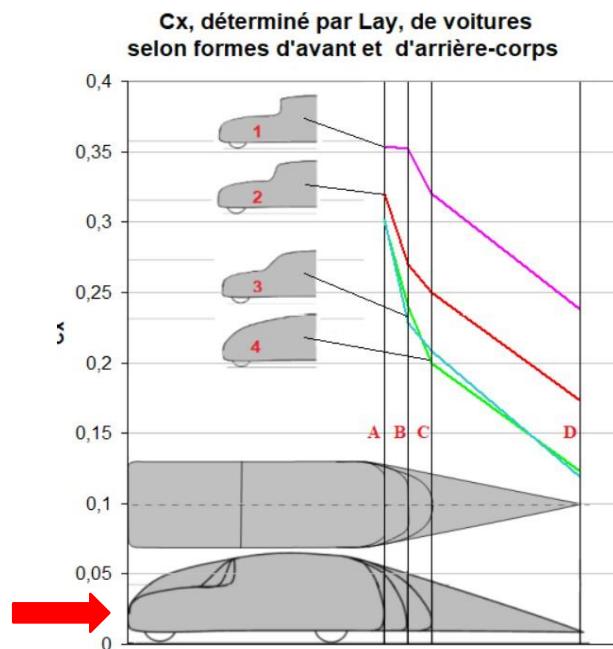
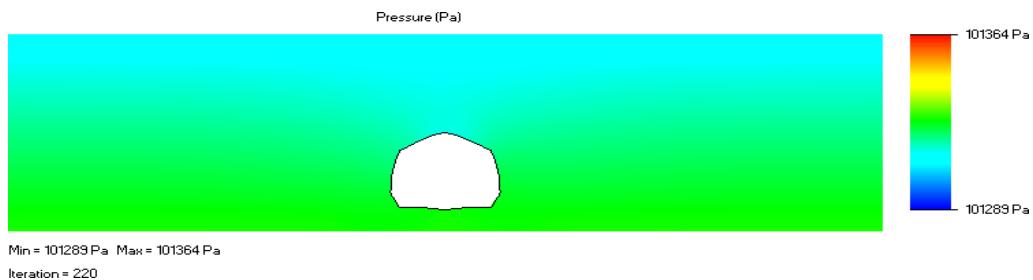
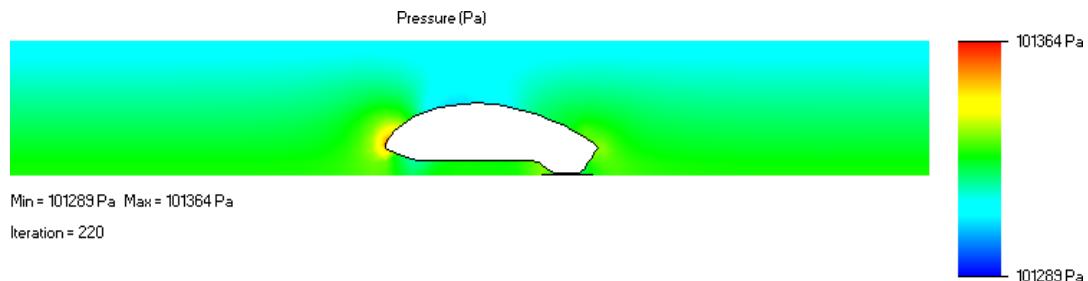


Figure 5 : Détermination de force de trainé

$$F_3 = 0.5 * 1.225 * 0.3 * 0.075 * 8.3^2 = 0.95 \text{ N}$$



Figure 6 : force aérodynamique



GG Av Heat Flux 1	0 W/m^2	Achieved (IT = 55)	0 W/m^2	0 W/m^2
GG Av Shear Stress (X) 1	0.00112177 Pa	Achieved (IT = 176)	3.99278e-05 Pa	0.00106272 Pa
GG Av Shear Stress (Y) 1	0.00181032 Pa	Achieved (IT = 87)	0.000128407 Pa	0.00175786 Pa
GG Av Shear Stress (Z) 1	-0.0690971 Pa	Achieved (IT = 87)	0.00211939 Pa	-0.0693851 Pa
GG Av Shear Stress 1	0.07355571 Pa	Achieved (IT = 211)	0.00214516 Pa	0.0738555 Pa
GG Av Turbulent Energy 1	0.00157276 J/kg	Achieved (IT = 98)	4.70168e-05 J/kg	0.00156683 J/kg
GG Av Turbulent Viscosity 1	0.000104708 Pa*s	Achieved (IT = 88)	2.03188e-06 Pa*s	0.000104744 Pa*s
GG Av Velocity (X) 1	0.00612168 m/s	Achieved (IT = 62)	0.000179474 m/s	0.00596691 m/s
GG Av Velocity (Y) 1	0.00095074 m/s	Achieved (IT = 83)	0.000189326 m/s	0.000966974 m/s
GG Av Velocity (Z) 1	-8.29662 m/s	Achieved (IT = 88)	0.000846646 m/s	-8.29687 m/s
GG Force (X) 1	-1.10268 N	Achieved (IT = 59)	0.0294905 N	-1.0669 N
GG Force (Y) 1	15.5301 N	Achieved (IT = 65)	0.214411 N	15.5585 N
GG Force (Z) 1	-3.25799 N	Achieved (IT = 36)	0.222556 N	-3.25553 N
GG Friction Force (X) 1	0.00635233 N	Achieved (IT = 64)	0.000226101 N	0.00601792 N
GG Friction Force (Y) 1	0.0102514 N	Achieved (IT = 176)	0.00072714 N	0.00995434 N
GG Friction Force (Z) 1	-0.39128 N	Achieved (IT = 87)	0.0120016 N	-0.392911 N
GG Friction Force 1	0.391466 N	Achieved (IT = 87)	0.0119965 N	0.393085 N
GG Normal Force (X) 1	-1.10904 N	Achieved (IT = 60)	0.0296349 N	-1.07292 N
GG Normal Force (Y) 1	15.5199 N	Achieved (IT = 65)	0.214175 N	15.5486 N
GG Normal Force (Z) 1	-2.86671 N	Achieved (IT = 35)	0.223425 N	-2.86262 N
GG Normal Force 1	15.8213 N	Achieved (IT = 55)	0.271278 N	15.8465 N
GG Torque (X) 1	-6.98196 N*m	Achieved (IT = 83)	0.0620971 N*m	-7.01669 N*m
GG Torque (Y) 1	-0.214486 N*m	Achieved (IT = 85)	0.0177757 N*m	-0.211432 N*m
GG Torque (Z) 1	0.273379 N*m	Achieved (IT = 174)	0.00411264 N*m	0.28388 N*m

Figure 7 : simulation aérodynamique de notre véhicule et interprétation de ces résultats au niveau du rapport de la coque

2.4 Force de gravité

Les forces de gravité, F_g , n'entrent en jeu que si la route parcourue présente des pentes. Les forces de gravité sont d'autant plus grandes que la pente est forte et que la masse du véhicule est importante.

$$F_4 = M_{\text{totale}} g \sin \alpha = 110 * 9.81 * \sin(2) = 38 \text{ N}$$

M_{totale} : masse totale en Kg

g : l'accélération de la pesanteur (9.81 m/s^2)

α : l'angle de la pente en degré



Figure 8 : force de gravité

2.5 Bilan Des Forces

	Forces	Valeurs(N)
F_1	Force de la masse de la verticale	61
F_2	Force de roulement	23.52
F_3	Force aérodynamique	0.95
F_4	Force de gravité	38

3. Calculs des puissances

$$P_1 = F_1 \cdot V = 61 \cdot 8.3 = 507 \text{ W}$$

$$P_2 = F_2 \cdot V = 16,19 \cdot 8.3 = 134 \text{ W}$$

$$P_3 = F_3 \cdot V = 0.95 \cdot 8.3 = 8 \text{ W}$$

$$P_4 = F_4 \cdot V = 38 \cdot 8.3 = 316 \text{ W}$$

$$P = \sum p_i = P_1 + P_2 + P_3 = 506.3 + 195.21 + 7.885 + 315.4 = 964 \text{ W}$$

Conclusion : la puissance maximale estimée est de 964 W.

Puisque notre système de transmission est pignons et chaîne donc le rendement ($90\% < \eta < 95\%$)

Pour $\eta = 90\%$

$$\eta = \frac{Ps}{Pm} \rightarrow Pm = \frac{Ps}{\eta} = \frac{964}{0.9} = 1073 \text{ W}$$

Donc un moteur de 1200 W est suffisant

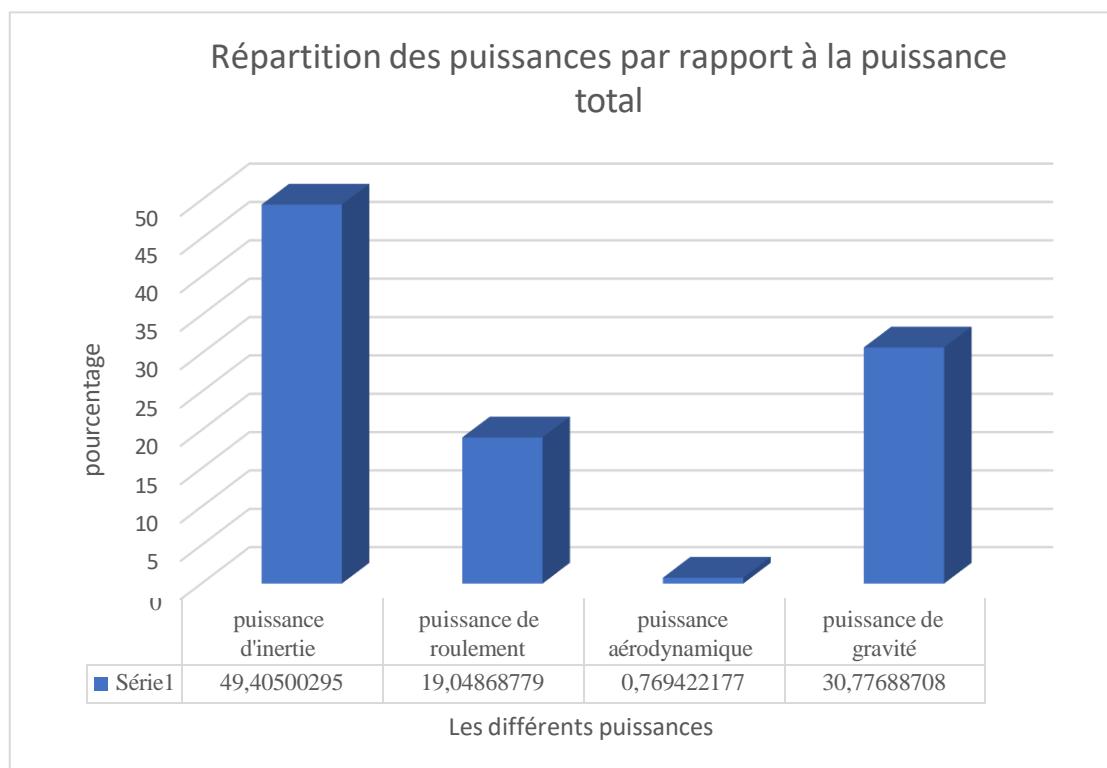


Figure 9 : Répartition des puissances par rapport au puissance total

4. Estimation du couple

$N_s = 289 \text{ tr/min}$ (après réducteur)

$N_m = 867 \text{ tr/min}$ (moteur)

$$W = \frac{8300}{\frac{s}{254}} = 32.67 \text{ rad/s}$$

$$CR_{\max} = \frac{P}{W_s} = \frac{1025}{32.67} = 31.37 \text{ N.m}$$

Au démarrage en élimine la force de gravité

$$CR_{\max} = \frac{710}{32.67} = 21.73 \text{ N.m}$$

$$C_m = \frac{CR_{\max} * r}{0.9 * 3} = \frac{21.73}{0.9 * 3} = 8 \text{ N.m}$$

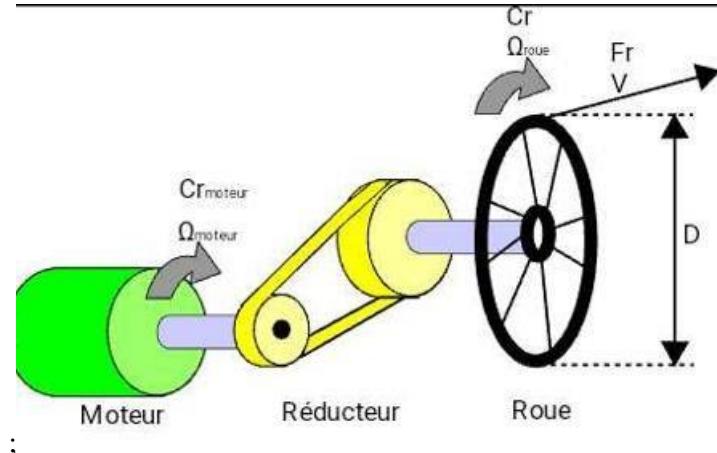


Figure 10: schéma système de transmission