

Colisiones

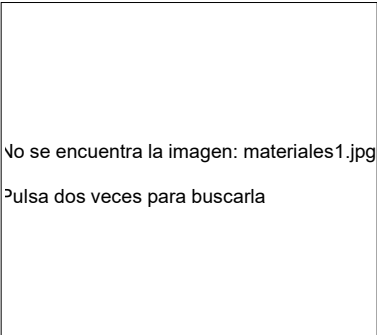
No se encuentra la imagen: 2018-12-13 16.48.08.jpg
Pulsa dos veces para buscarla

El propósito de esta práctica es estudiar el teorema del impulso-momento y la conservación del momento lineal mediante colisiones de diferentes objetos.

a la imagen:
s para buscarla

Materiales parte 1

DURANTE TODA LA PRÁCTICA
TODOS LOS SENSORES
DEBEN PERMANECER
CONECTADOS A LA INTERFAZ



- 1. Interfaz.
- 2. Carro verde.
- 3. Sensor de fuerza.
- 4. Tornillo.
- 5. Sensor motion encoder.
- 6. Soporte universal.
- 7. Resorte circular.

a la imagen:
s para buscarla

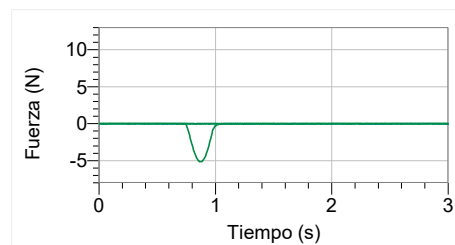
Toma de Datos 1

Teorema impulso-momento

Mida la masa del carro y regístrela en el parámetro [Masa_Carro](#).

Programa la toma de datos en modo basado en tiempo. Tiempo máximo de 3 segundos con 400 muestras por segundo.

No olvide inicializar los sensores a cero.



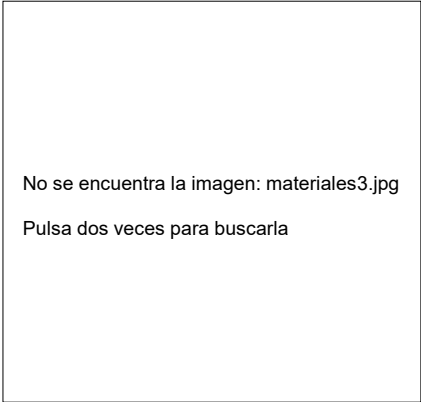
Masa_Carro 0,6 gr

a la imagen:

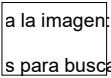
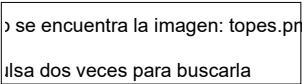
s para buscar

Materiales partes 2 y 3

DURANTE TODA LA PRÁCTICA
TODOS LOS SENSORES
DEBEN PERMANECER
CONECTADOS A LA INTERFAZ



- 1. Interfaz.
- 2. Carros.
- 3. Sensor motion detector.
- 4. Brazo extensible.
- 5. Sensor motion encoder.
- 6. Panel reflector.



Toma de Datos 2

Colisión elástica

Realice los ajustes necesarios en el montaje descritos en la guía: quite el soporte universal con el sensor de fuerza. Coloque los 6 topes magnéticos a los carros.

Mida las masas de los carros.

Ambos móviles, se deben mover uno hacia el otro.

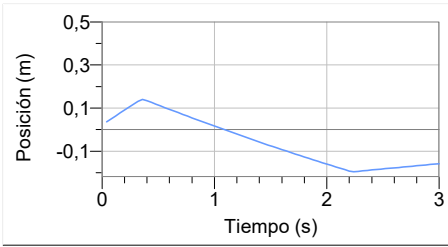
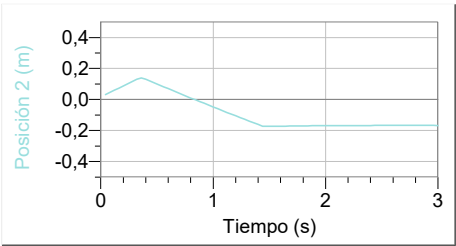
Antes de tomar datos, inicie a cero los sensores de posición. Verifique que ambos estén midiendo correctamente. Ajuste el *motion detector* de ser necesario.

Mida las posiciones de ambos carros y regístrelas en los parámetros Masa_Carro_Verde y Masa_Carro_Gris .

DURANTE TODA LA PRÁCTICA
TODOS LOS SENSORES
DEBEN PERMANECER
CONECTADOS A LA INTERFAZ

Masa_Carro_Verde489,6 gr

Masa_Carro_Gris548,1 gr



a la imagen
s para buscar

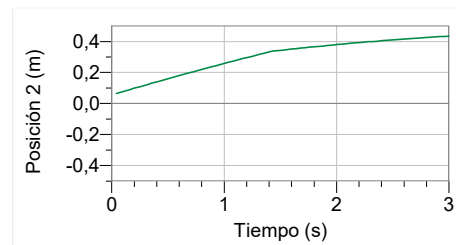
Toma de Datos 3

Colisión inelástica

El carro gris se deja en reposo.

No altere las masas de los carros.

Antes de tomar datos, inicie a cero los sensores de posición.



a la imagen:
s para buscar

DURANTE TODA LA PRÁCTICA
TODOS LOS SENSORES
DEBEN PERMANECER
CONECTADOS A LA INTERFAZ

Análisis cualitativo

la imagen
para buscar

- Resalte las características principales de la fuerza de impacto en la medida relacionada con el teorema del impulso-momento. ¿Es esta fuerza de corta duración (determine cuánto tiempo dura)?

- Suponiendo que en el impacto no se disipa energía alguna, ¿qué le pasa al carro en términos de la velocidad?

- ¿Qué se conserva en la colisión elástica? ¿Qué tan elástica o inelástica es esta colisión? (Puede contestarla después del análisis cuantitativo)

- En el caso de no tener conservación de la energía, explique a dónde iría el resto de la energía que había antes de las colisiones.

- Aplique lo aprendido y relate qué pasaría si fuesen vehículos reales y no los que usó en este experimento.

Análisis cuantitativo 1

Teorema impulso-momento

Haga una gráfica de fuerza contra tiempo. Luego, calcule el impulso como el área bajo la curva en la región en donde la fuerza sea diferente de cero.

¿Qué indica el signo de ésta área?

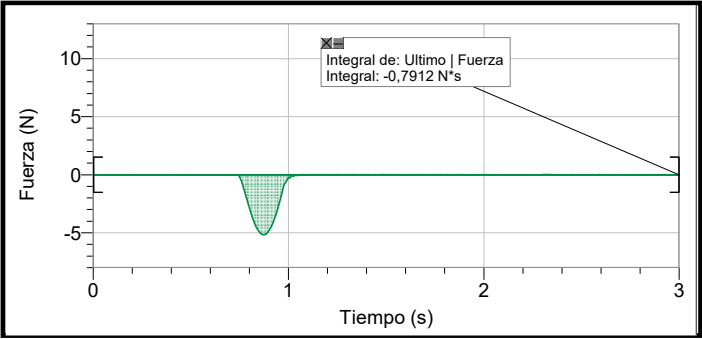
I=-0,7912
El impulso es negativo porque el impulso es igual al cambio de momento sobre el tiempo, es decir, $I=mv/t$. Por medio de esta ecuación pudimos identificar que la velocidad tenía que ser la magnitud negativa ya que ni la masa ni el tiempo pueden serlo.

Impulso

-0,7912 kg m/s

▲

▼



a la imagen:
s para busca

Análisis cuantitativo 1

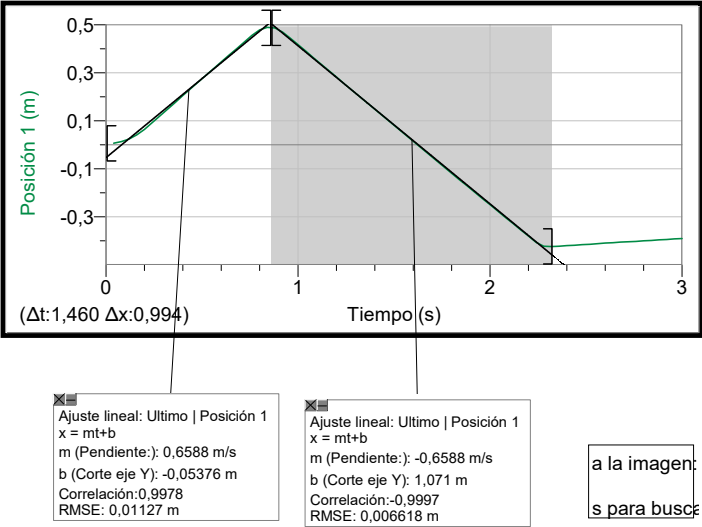
Teorema impulso-momento

En una gráfica de posición contra tiempo, identifique el antes y el después del impacto contra el soporte universal. Mida la velocidad del móvil antes y después de la colisión.

Inserte estos valores de velocidad en la tabla de abajo, el software calculará el cambio en momento lineal automáticamente de acuerdo a la expresión dada en la guía.

Compare el valor obtenido para el cambio de momento lineal con el impulso. Los valores entre delta p e impulso nos dieron muy cercanos lo cual indica un bajo error porcentual.

Parte 1				
	Vi (m/s)	Vf (m/s)	Δp (kg m/s)	Impulse (kgm/s)
348	0,6588	-0,6588	-0,754	-0,7912
349				
350				
351				
352				
353				
354				



Análisis cuantitativo 2

Colisión elástica.

Haga una gráfica de posición contra tiempo de ambos móviles y mida las velocidades de cada móvil antes y después de la colisión.

Tenga en cuenta el signo de las velocidades (según su marco de referencia) cuando las coloque en los parámetros de abajo.

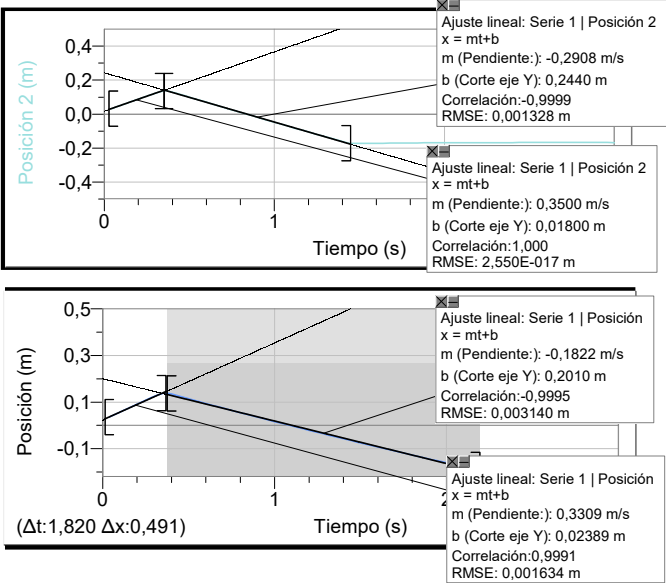
Velocidad_inicial_carro_verde
 0,3500 m/s

Velocidad_inicial_carro_gris
 0,3310 m/s

Velocidad_final_carro_verde
 -0,2910 m/s

Velocidad_final_carro_gris
 -0,1820 m/s

a la imagen:
 s para buscar



Análisis cuantitativo 2

Colisión elástica

- El software calculará el momento inicial y final de acuerdo a las ecuaciones de la guía.

Verifique que estos cálculos son correctos haciendo doble clic sobre el título de cada columna.

- Insertando columnas calculadas, calcule la diferencia porcentual entre el momento inicial y final. Haga lo mismo para la energía cinética inicial y final. Discuta sus resultados ¿Se conserva el momento lineal? ¿Se verifica que la colisión es elástica?

	Parte 2			Último	
	Momento final (g m/s)	Energía inicial (J)	Energía final (J)	diferencia p	ek
1	-242,228	0,060	0,030	168,662	50,000
2					
3					
4					
5					
6					

Discusión:

Pudimos verificar la colisión elástica visualmente ya que los carros se chocaron y luego se separaron. Pero, no se conservó el momento lineal ni la energía cinética y nos dio una diferencia porcentual muy alta. Esto pasa porque actuó una fuerza externa al momento en que un integrante del grupo empuja ambos carros para que estos colisionen.

a la imagen:

s para buscar

Conclusiones

1. Los errores sistemáticos tuvieron incidencia sobre los datos obtenidos ya que aumentaron la diferencia porcentual.

