

TD 01



Modélisation d'un hayon de coffre électrique

Concours Centrale Supélec TSI 2013

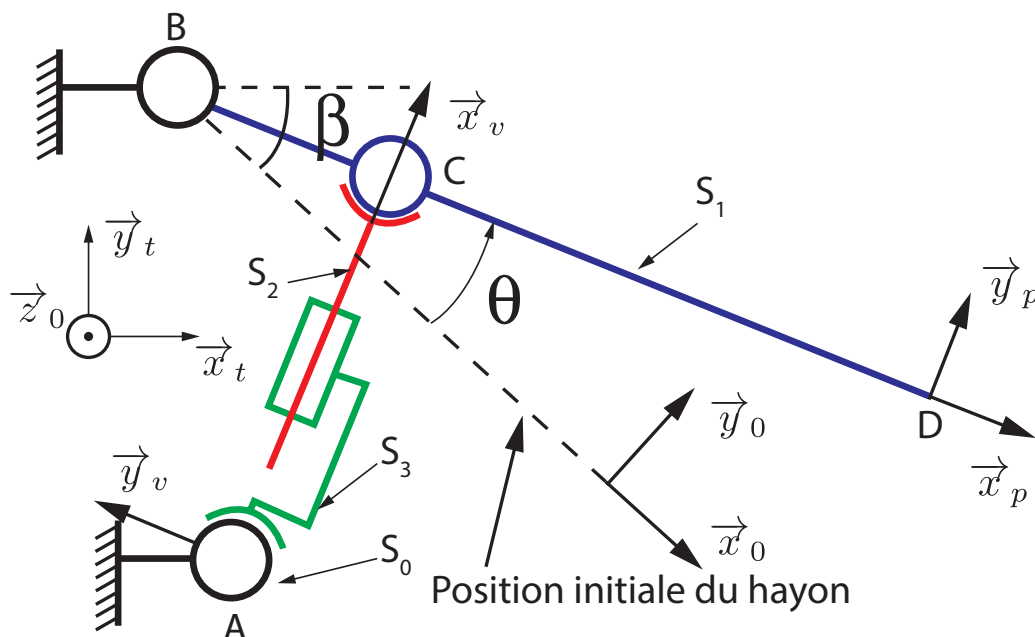
Savoirs et compétences :

Mise en situation

Le PCS (Power Closure System), conçu par Valéo, est un système d'ouverture et de fermeture automatique de hayon de coffre automobile. Le système étant symétrique, les deux vérins sont ramenées dans le plan d'évolution de la porte de coffre et leur action mécanique s'exerçant sur la porte de coffre est supposée identique.

Le repère $(B; \vec{x}_t, \vec{y}_t, \vec{z}_0)$ est lié à la Terre. \vec{y}_t est un vecteur unitaire vertical tel que l'accélération de la pesanteur s'écrit $\vec{g} = -g \vec{y}_t$ avec $g = 9.81 \text{ m s}^{-2}$. \vec{x}_t est un vecteur unitaire horizontal. La liaison pivot entre la structure du véhicule et la porte de coffre est d'axe (B, \vec{z}_0) .

Le repère $(B; \vec{x}_p, \vec{y}_p, \vec{z}_0)$ est lié à la porte de coffre de masse $M = 30 \text{ kg}$. Le repère $(B; \vec{x}_v, \vec{y}_v, \vec{z}_0)$ est lié au corps du vérin. La sortie de tige par rapport au corps du vérin se fait dans la direction du vecteur \vec{x}_v . Les liaisons entre la tige du vérin et le bâti d'une part et entre le corps du vérin et la porte de coffre d'autre part, sont des liaisons rotules de centres respectifs A et C. Le point D représente l'extrémité de la porte du coffre. La hauteur du point D par rapport au sol suivant la verticale est de 0.7 m en position coffre fermé et de 1.8 m en position coffre ouvert.



Objectif

- Déterminer les caractéristiques du vérin à choisir pour répondre au cahier des charges : longueur du vérin en position coffre ouvert et coffre fermé, course du vérin, raideur du ressort équipant le vérin.
- Déterminer le couple moteur maximal nécessaire pour le maintien en position du hayon.
- Déterminer le courant de pincement afin que l'effort de pincement soit inférieure à 40 N pendant 10 ms.

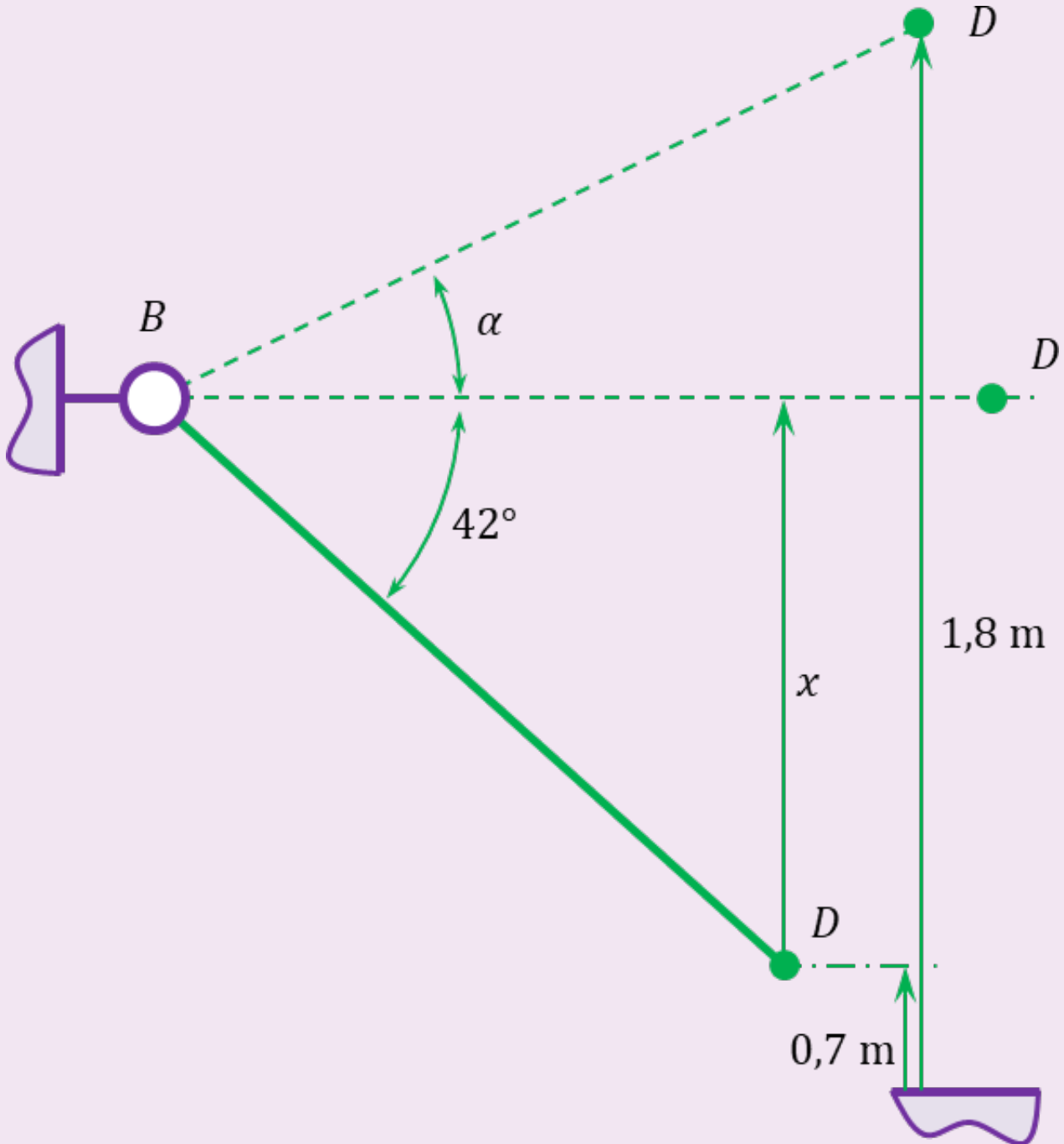
Caractéristiques géométriques du vérin

Le centre d'inertie du coffre est situé en G tel que $\vec{BG} = \lambda \vec{x}_p$ avec $\lambda = 0.6 \text{ m}$.

$\overrightarrow{AB} = -a\overrightarrow{x_0} + b\overrightarrow{y_0}$, $\overrightarrow{AC} = L\overrightarrow{x_v}$, $\overrightarrow{BC} = c\overrightarrow{x_p}$, $\overrightarrow{BD} = d\overrightarrow{x_p}$ avec $a = 0.55\text{ m}$, $b = 0.14\text{ m}$, $c = 0.14\text{ m}$ et $d = 1\text{ m}$. L'angle formé entre $\overrightarrow{x_0}$ et l'horizontale $\overrightarrow{x_i}$ est $\theta_0 = 42^\circ$.

Question 1 Déterminer l'angle d'ouverture maximal.

Correction



D'une part, $x = d \sin 42^\circ \simeq 0.67\text{ m}$. D'autre part, $\sin \alpha = \frac{1.8 - 0.7 - x}{d} = 0.43$. Au final $\alpha = 25.5^\circ$.
L'angle d'ouverture est donc de 67.5° .

Question 2 Déterminer la longueur du vérin L en fonction de l'angle d'ouverture du coffre θ .

Correction

La longueur du vérin est donnée par la valeur de L . En réalisant la fermeture géométrique, on a $\overrightarrow{AB} + \overrightarrow{BC} + \overrightarrow{CA} =$

$$\vec{0} \Leftrightarrow -a \vec{x}_0 + b \vec{y}_0 + c \vec{x}_p - L \vec{x}_v = \vec{0}.$$

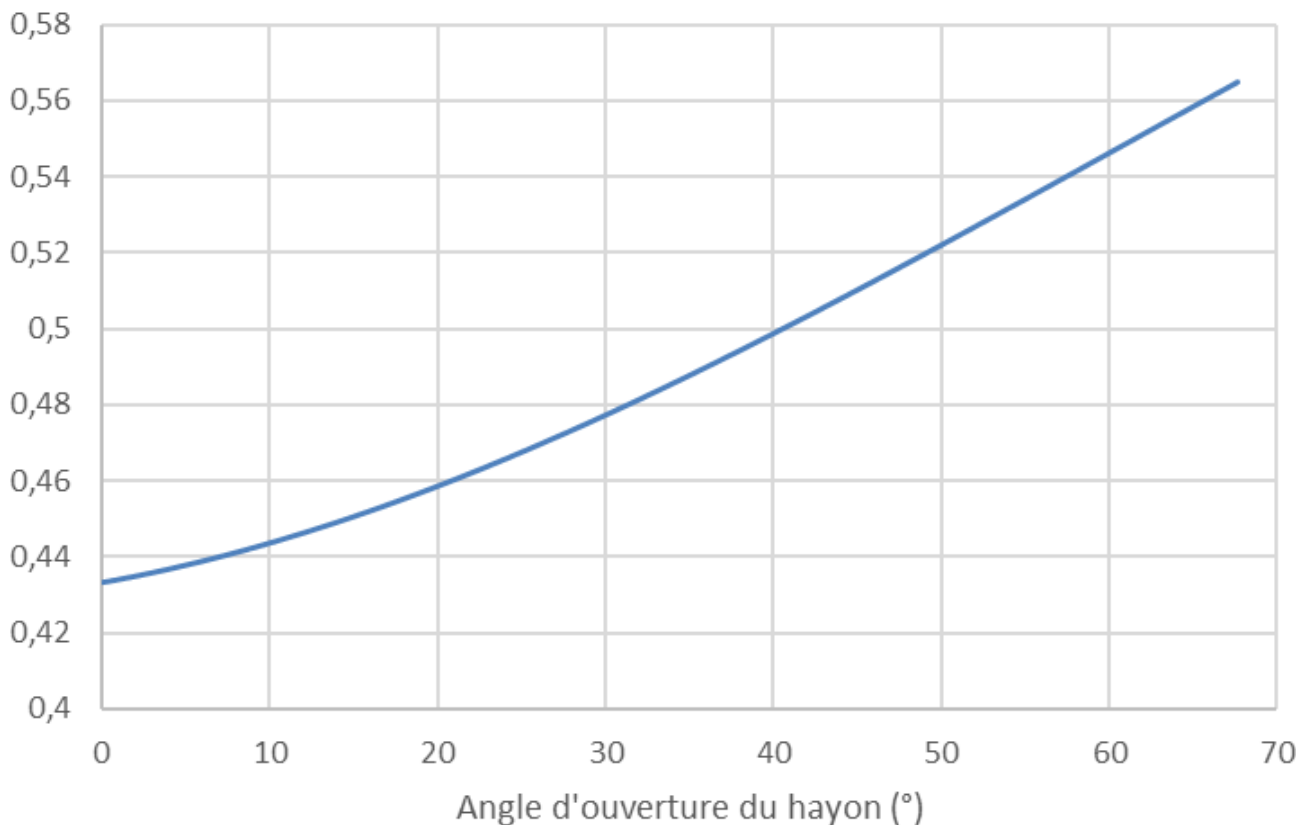
En projetant l'équation vectorielle dans \mathcal{R}_0 , on a :

$$\begin{cases} -a + c \cos \theta - L \cos \alpha = 0 \\ b + c \sin \theta - L \sin \alpha = 0 \end{cases}$$

$$\text{On a donc } L^2 = (-a + c \cos \theta)^2 + (b + c \sin \theta)^2.$$

On donne la courbe donnant l'évolution de la course du vérin en fonction de l'ouverture du hayon.

Course du vérin (m)



Rév – Stat

Question 3 Déterminer les valeurs extrêmes de L , ainsi que la course du vérin.

Correction

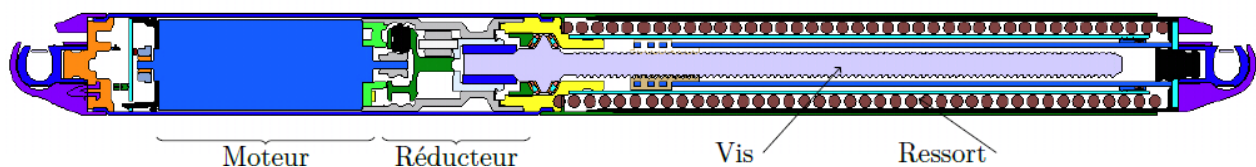
La longueur du vérin varie de 43.3 cm à 56.5 cm soit une course de 13.2 cm.

Corrigé des trois premières questions.

1. L'angle d'ouverture est de $67,5^\circ$.
2. $L^2 = (-a + c \cos \theta)^2 + (b + c \sin \theta)^2$.
3. Course de 13.2 cm.

Dimensionnement des caractéristiques du ressort

Les vérins utilisés sont constitués d'un moteur à courant continu, d'un réducteur à engrenage, d'une vis à billes et d'un ressort. Ce dernier permet d'assurer l'équilibre de la porte de coffre en cas de panne des vérins électriques.



On suppose dans un premier temps que le coffre est à l'équilibre.

Question 4 Déterminer l'effort F exercé par chacun des vérins sur la porte de coffre en fonction de θ , α et des constantes du problème.

Correction

On isole le corps et le piston du vérin. L'ensemble est soumis à deux actions mécaniques (liaisons sphériques en A et C). D'après le PFS, cette action mécanique est donc suivant Ces deux actions mécaniques sont donc de même direction (le vecteur \vec{x}_v), de même norme et de sens opposé.

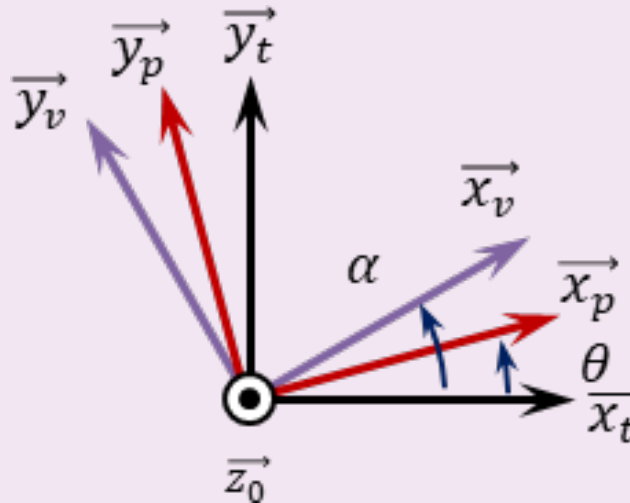
On isole le hayon h .

On réalise le BAME :

- action mécanique du vérin $v : \{\mathcal{T}(v \rightarrow h)\} = \left\{ \begin{array}{c} F_v \vec{x}_v \\ 0 \end{array} \right\}_C$;
- action de la pesanteur : $\{\mathcal{T}(\text{pes} \rightarrow h)\} = \left\{ \begin{array}{c} -Mg \vec{y}_t \\ 0 \end{array} \right\}_G$;
- action de la pivot en B : $\{\mathcal{T}(0 \rightarrow h)\}$.

On cherche à connaître l'action du vérin en fonction des actions de pesanteur. On réalise donc le théorème du moment statique en B en projection sur \vec{z}_0 :

$$(\vec{0} + \vec{BC} \wedge F_v \vec{x}_v + \vec{0} + \vec{BG} \wedge -Mg \vec{y}_t) \cdot \vec{z}_0 = \vec{0} \Rightarrow (c \vec{x}_p \wedge F_v \vec{x}_v + \lambda \vec{x}_p \wedge -Mg \vec{y}_t) \cdot \vec{z}_0 = \vec{0}$$



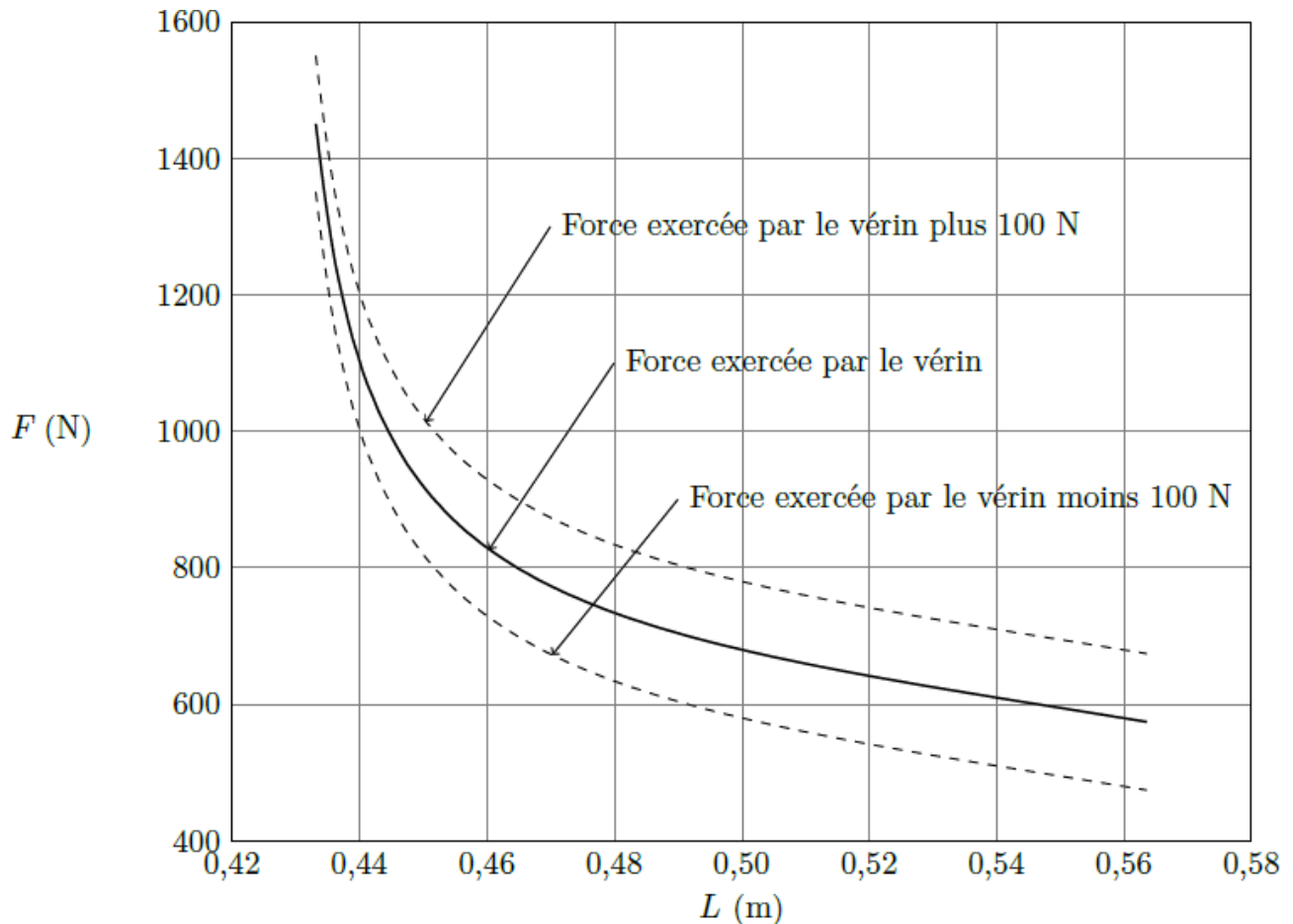
$$\Leftrightarrow c F_v \sin(\alpha - \theta) - \lambda M g \cos \theta = 0$$

$$F_v = \frac{\lambda M g \cos \theta}{c \sin(\alpha - \theta)}.$$

Dans le cas où on considère les deux vérins, on aura $F_1 = F_2 = F_v/2$.

En exploitant les équations obtenues à partir de l'écriture de la fermeture géométrique obtenue précédemment, on montre que la relation entre θ et α s'écrit : $\tan \alpha = \frac{b + c \sin \theta}{-a + c \cos \theta}$.

On déduit de la question précédente le tracé de l'évolution de l'effort F nécessaire au maintien en équilibre du coffre en fonction de la longueur L du vérin.

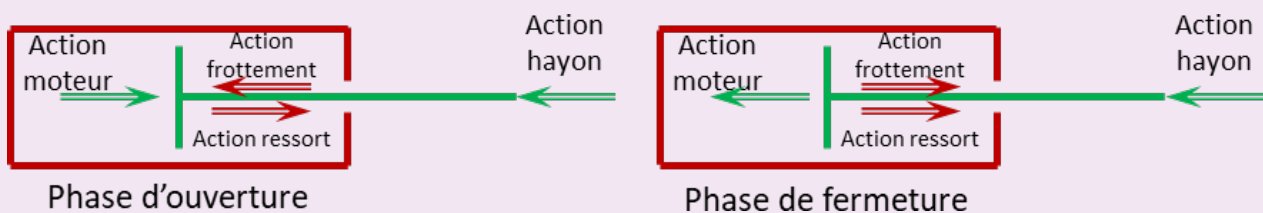


On choisit d'utiliser un ressort précontraint au sein du vérin de manière à assister l'ouverture du coffre et à assurer l'équilibre du coffre sur une plage de fonctionnement maximale. On estime que les forces de frottement maximales au sein du vérin (essentiellement dues à la friction dans la vis) sont de l'ordre de $F_{\text{frot}} = 100$ N.

La figure précédente représente la force que doit exercer le vérin sur la porte de coffre pour assurer l'équilibre de cette dernière en fonction de la longueur du vérin. Les courbes en pointillés représentent la force du vérin ± 100 N.

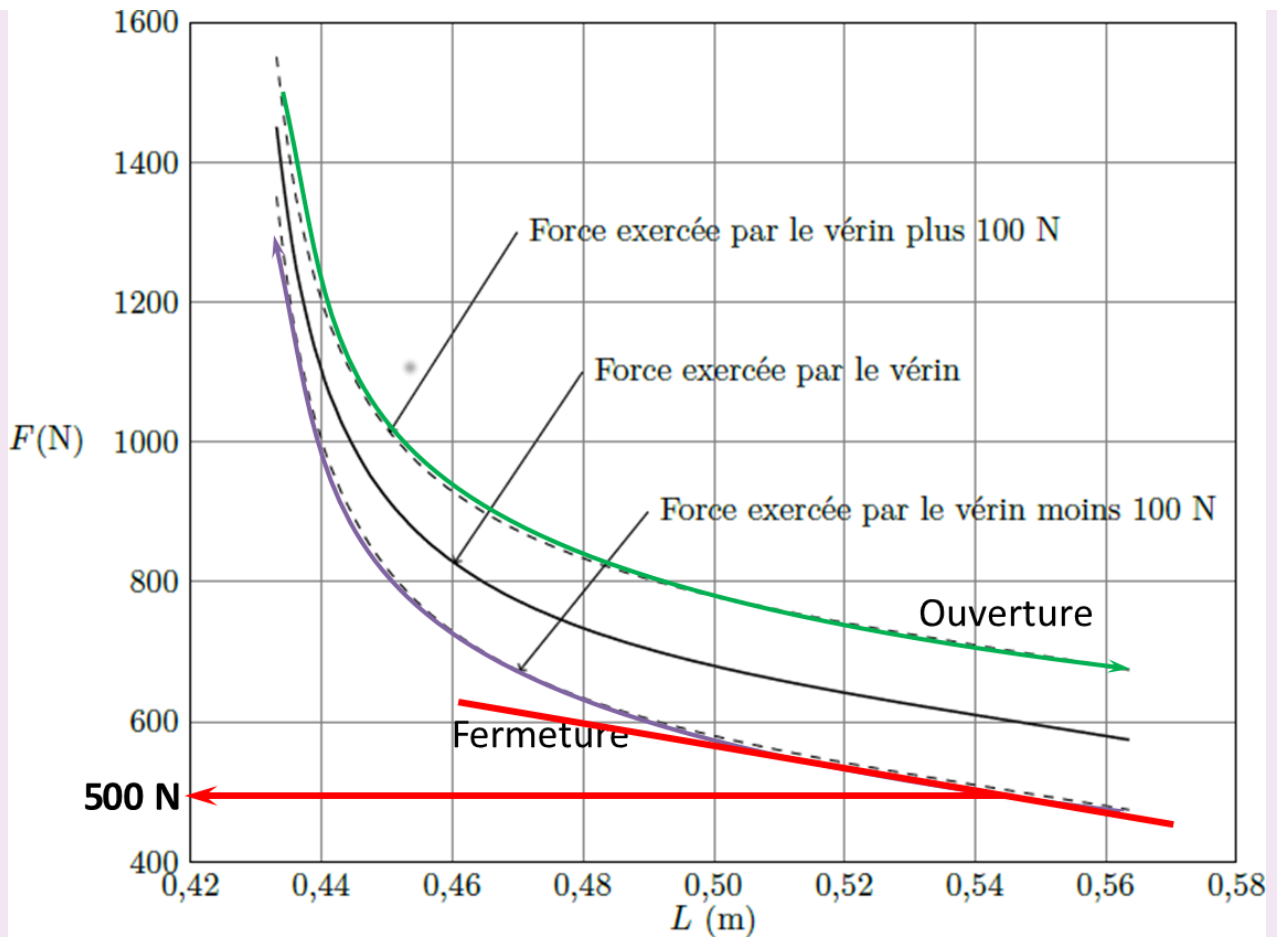
Question 5 Déterminer la raideur k du ressort et sa longueur à vide L_0 de manière à obtenir une situation d'équilibre sur la plus grande plage de fonctionnement. Préciser votre démarche.

Correction



Si on isole la tige du vérin :

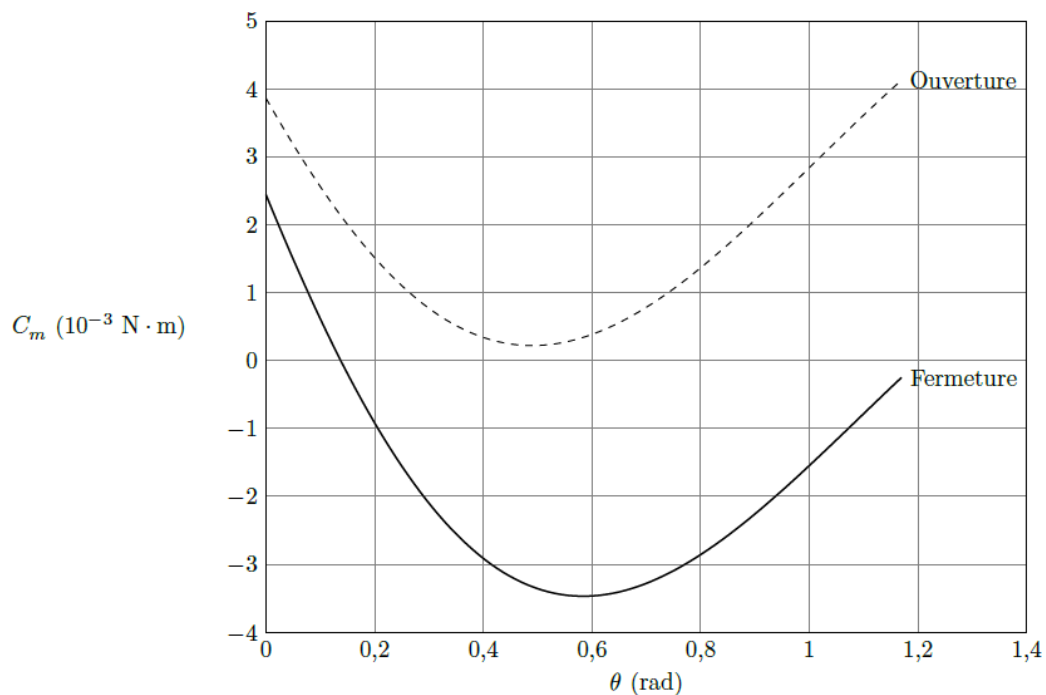
- en phase d'ouverture, le TRS s'exprime par : $F_m + F_r - F_f - F_h = 0 \Leftrightarrow F_r = F_f + F_h - F_m$;
- en phase de fermeture, le TRS s'exprime par : $-F_m + F_r + F_f - F_h = 0 \Leftrightarrow F_r = -F_f + F_h + F_m$;



La plage de fonctionnement la plus large est située entre 0.5 m et 0.56 m. La pente est la même pour les 3 courbes. Elle est d'environ $k = \frac{100}{0.06} \approx 1667 \text{ N m}^{-1}$.

En phase de fermeture, lorsque le vérin est déployé, la précharge permettant d'assurer l'équilibre est d'environ 500 N. L'écrasement est donc de 300 mm environ.

La figure suivante représente l'évolution du couple moteur dans un vérin lors des phases d'ouverture et de fermeture du coffre.



Question 6 Déterminer le couple moteur maximal en phase d'ouverture puis en phase de fermeture.

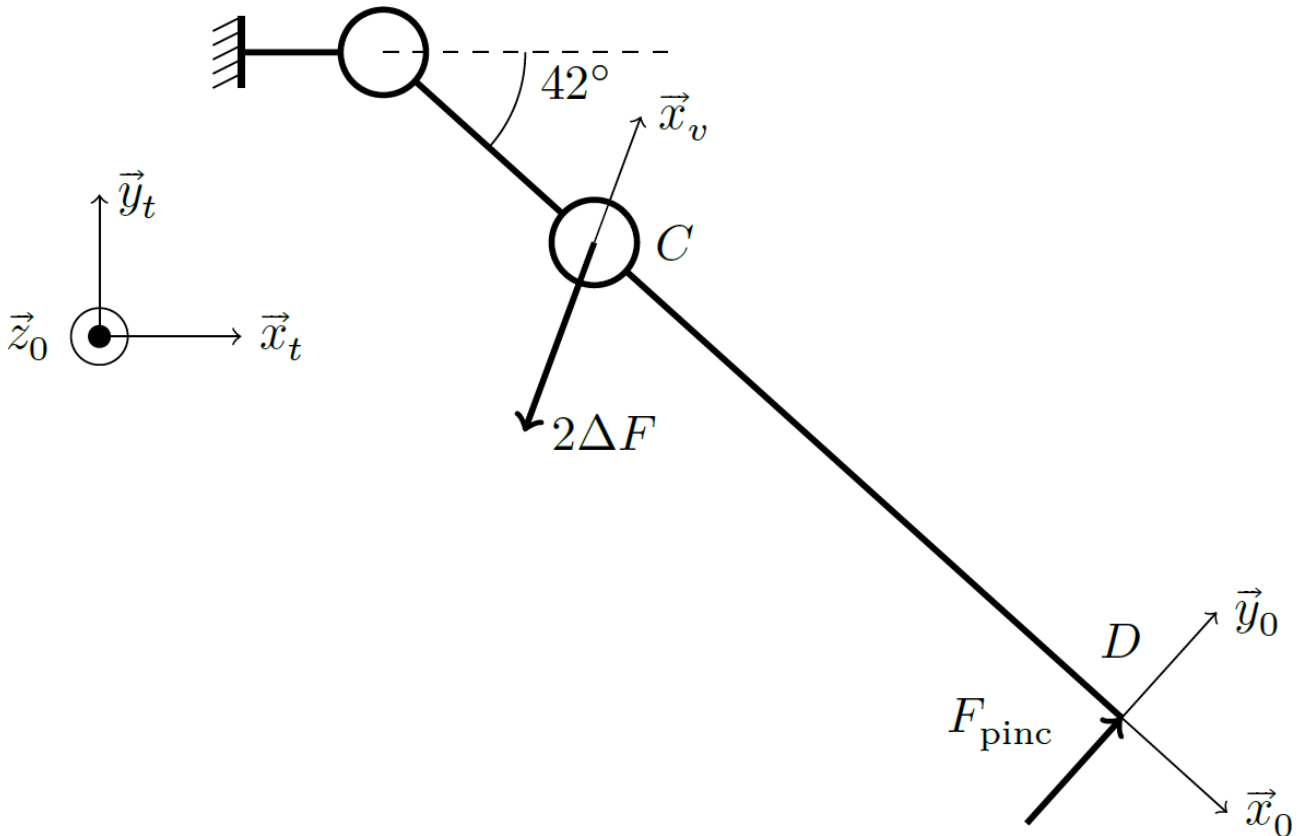
Correction

En phase d'ouverture, le couple maximal est de 4×10^{-3} Nm. En phase de fermeture il est de 3.5×10^{-3} Nm.

Réglage de la fonction sécurité des personnes

Pour limiter le risque d'accident lié au pincement d'un utilisateur, il est nécessaire de limiter le couple du moteur à courant continu durant la phase de fermeture du hayon.

On envisage la présence d'un obstacle empêchant la fermeture du coffre. On modélise l'action de l'obstacle sur la porte de coffre par un glisseur s'appliquant en D et s'exprimant $\vec{F}_{\text{pinc}} = F_{\text{pinc}} \vec{y}_p$.



On cherche à déterminer l'accroissement de couple moteur en cas de présence d'obstacle. On suppose ainsi que la porte de coffre est en équilibre sous l'effet du poids et de l'action des vérins. On ajoute ainsi l'effort de pincement F_{pinc} en D et on cherche l'accroissement d'effort $\Delta F \vec{x}_v$ qu'exercent chacun des vérins en C sur la porte en la supposant en équilibre.

On donne la relation entre le couple moteur et la force fournie par le vérin en régime quasi-statique : $C_m = \rho F$ avec $F = 7.89 \times 10^{-5}$ m.

Question 7 En isolant la porte de hayon de coffre, déterminer l'expression littérale puis la valeur numérique de ΔF l'accroissement de la force qu'exerce chacun des vérins sur la porte de hayon.

Correction

Question 8 En déduire la valeur numérique de l'accroissement ΔC_m de couple moteur en fonction de la présence d'un obstacle.

Correction

Dans la suite on prendra comme accroissement de couple moteur en cas de pincement une valeur de 0.035 Nm. La constante de couple du moteur est donnée par $K_t = 9.5 \times 10^{-3} \text{ Nm A}^{-1}$.

Question 9 Déterminer l'intensité maximale du courant dans le moteur lors d'un pincement.

Correction