

Application 3 – Corrigé



Chariot élévateur à bateaux

X – ENS – PSI – 2012

Savoirs et compétences :

- Mod2.C18.SF1 : Déterminer l'énergie cinétique d'un solide, ou d'un ensemble de solides, dans son mouvement par rapport à un autre solide.
- Res1.C1.SF1 : Proposer une démarche permettant la détermination de la loi de mouvement.

Présentation

Le chariot élévateur, objet de cette étude, permet la manutention de bateaux de 3000 kg à une hauteur de 8 m. Il est principalement constitué :

- du chariot qui assure le déplacement de l'ensemble et apporte la puissance pour la préhension et le levage ;
- du tablier, constitué du mât et des fourches, qui permet la préhension et la dépose du bateau.



Phase de levage du bateau

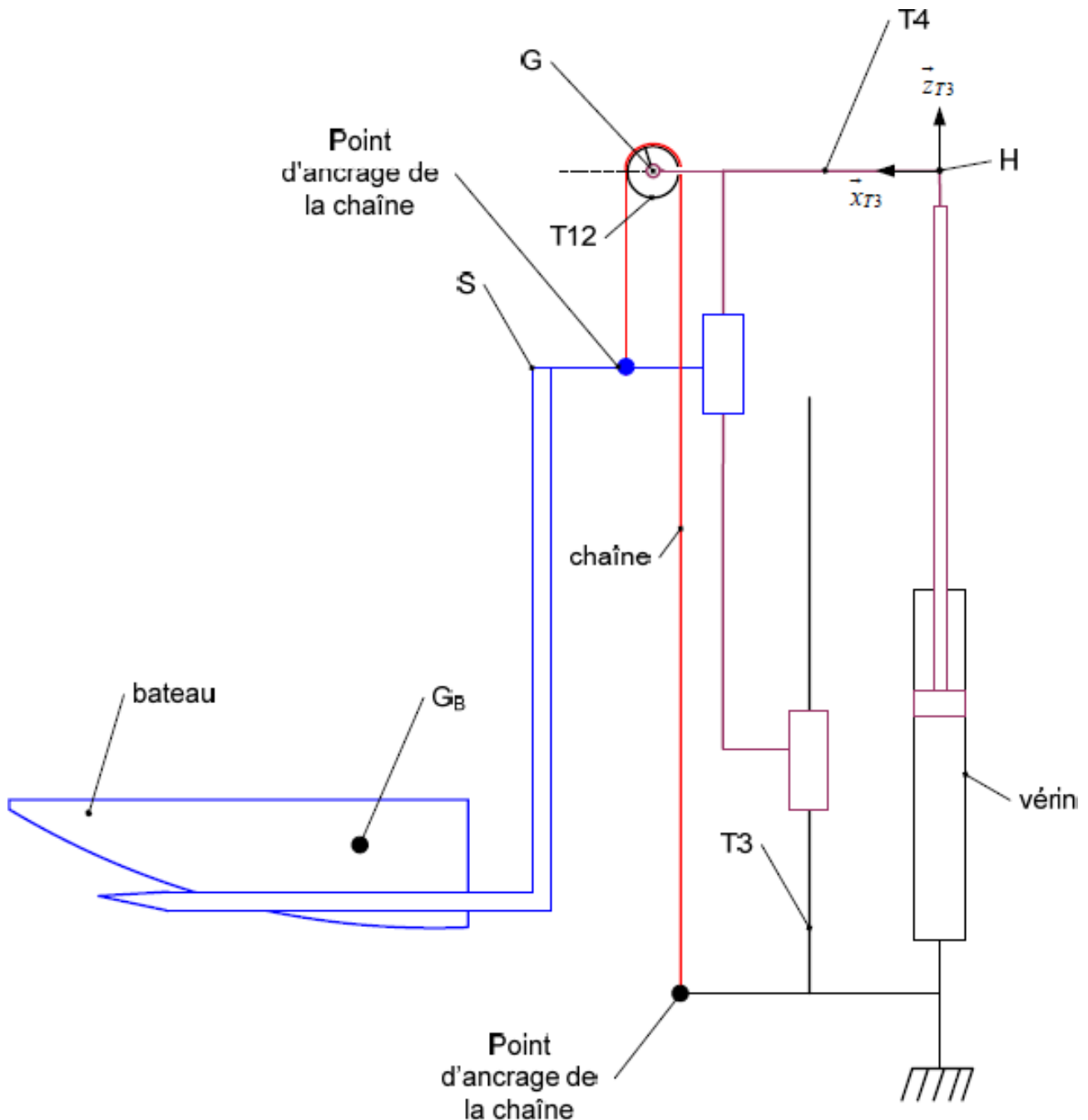
Objectif Permettre au conducteur de charger et décharger le bateau en toute sécurité :

- req 102 : vitesse de levage en charge : $0,33 \text{ m s}^{-1}$;
- req 103 : temps pour atteindre la vitesse de levage en charge : 0,4 s.

Dans cette partie, on considère que le chariot est à l'arrêt et que le levage est le seul mouvement actif. Le modèle retenu pour cette étude est le schéma de principe de la suivante. En raison de la symétrie du tablier par rapport à son plan médian vertical, le modèle d'étude peut se ramener à un système comprenant un seul vérin, une seule chaîne et une seule poulie. L'actionneur est un vérin hydraulique dont le corps est en liaison encastrement avec le mât inférieur. La tige est solidaire du mât supérieur. Le levage de l'ensemble $S = \{T5, T6, T7, T8, T9, T10, T11\}$ est obtenu à l'aide d'une chaîne présentant un point d'ancrage sur le mât inférieur et un point d'ancrage sur l'ensemble S. Cette chaîne roule sans glisser sur le pignon T12 qui est en liaison pivot par rapport au mât supérieur. Le bateau étant à l'arrêt en position basse, le conducteur actionne le levage du bateau. L'effort de poussée fourni par le vérin est F_V (considéré comme constant). On note I_{T12} le moment d'inertie de la poulie T12 par rapport à son axe de rotation, R_{T12} son rayon. Sa masse est négligée. Les masses des différents solides sont rappelées dans le tableau ci-dessous :

Solide	Masse
Ensemble (S)	m_S
Bateau (B)	m_B
Mât inférieur (T3)	m_{T3}
Mât supérieur (T4)	m_{T4}
Chaîne (C)	négligée

Les liaisons sont parfaites. La chaîne est non dissipative. Le repère \mathcal{R}_3 peut être considéré comme un référentiel galiléen pour les conditions de l'étude. Les axes \vec{z}_{T3} et \vec{z}_0 sont confondus pour les conditions de l'étude.



Question 1 Déterminer l'accélération galiléenne du bateau en fonction de l'effort fourni par le vérin et des caractéristiques du système. Expliquer qualitativement comment cette valeur peut permettre de valider l'exigence 103.

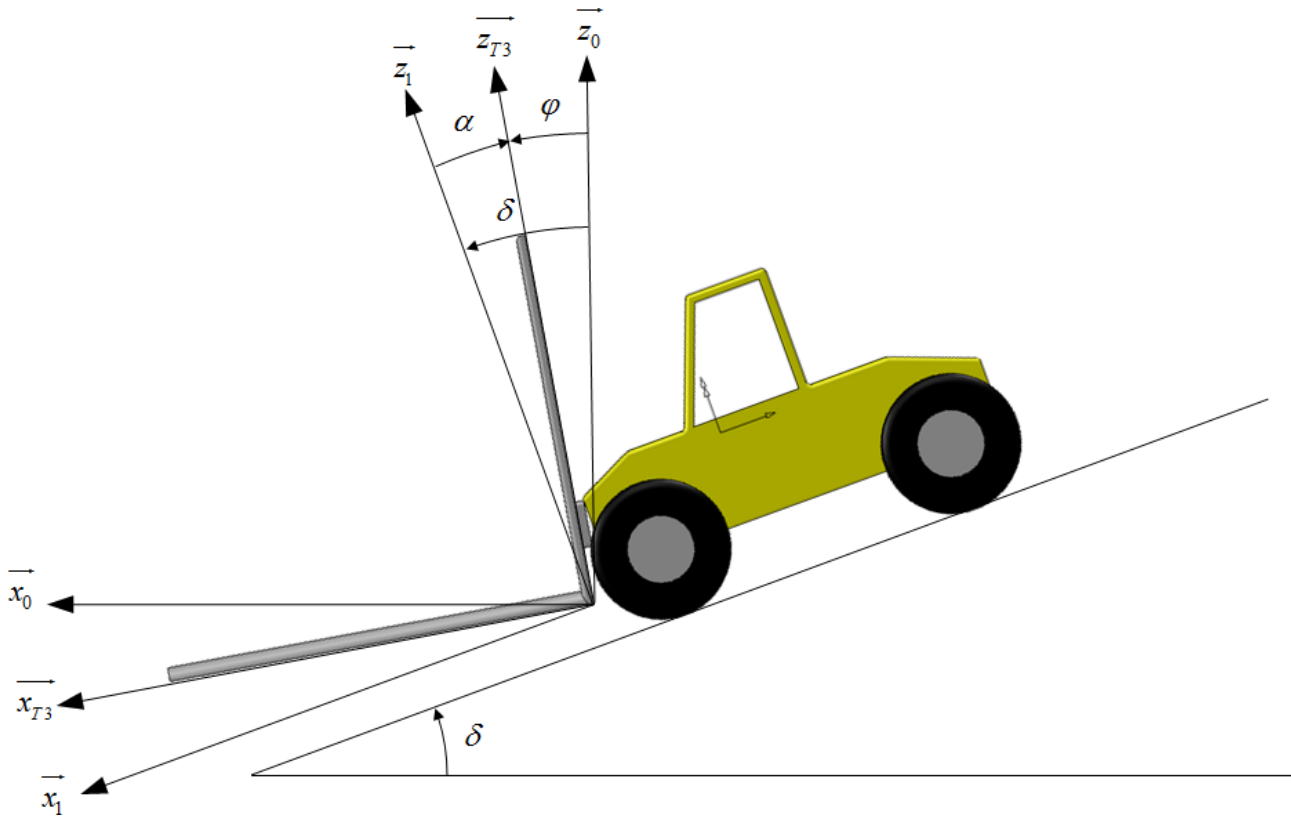
Correction

Phase de déplacement

La zone de stockage des bateaux se situe nécessairement à une altitude supérieure à celle du quai de déchargement. Afin d'éviter le glissement du bateau lorsque le chariot descend une pente, un dispositif permet de maintenir les

fourches horizontales durant le déplacement. Lors d'une phase de décélération, les fourches sont automatiquement inclinées vers l'arrière pour éviter le glissement du bateau. Ce mouvement, de faible amplitude, est assuré par l'asservissement des vérins d'inclinaison du tablier T1, T2 et T1', T2'. Ce dispositif présente l'avantage de prendre en charge de manière entièrement automatisée l'un des mouvements du tablier. Le conducteur peut alors charger et mettre à l'eau le bateau sans avoir à gérer manuellement le mouvement d'inclinaison. La figure suivante permet de définir :

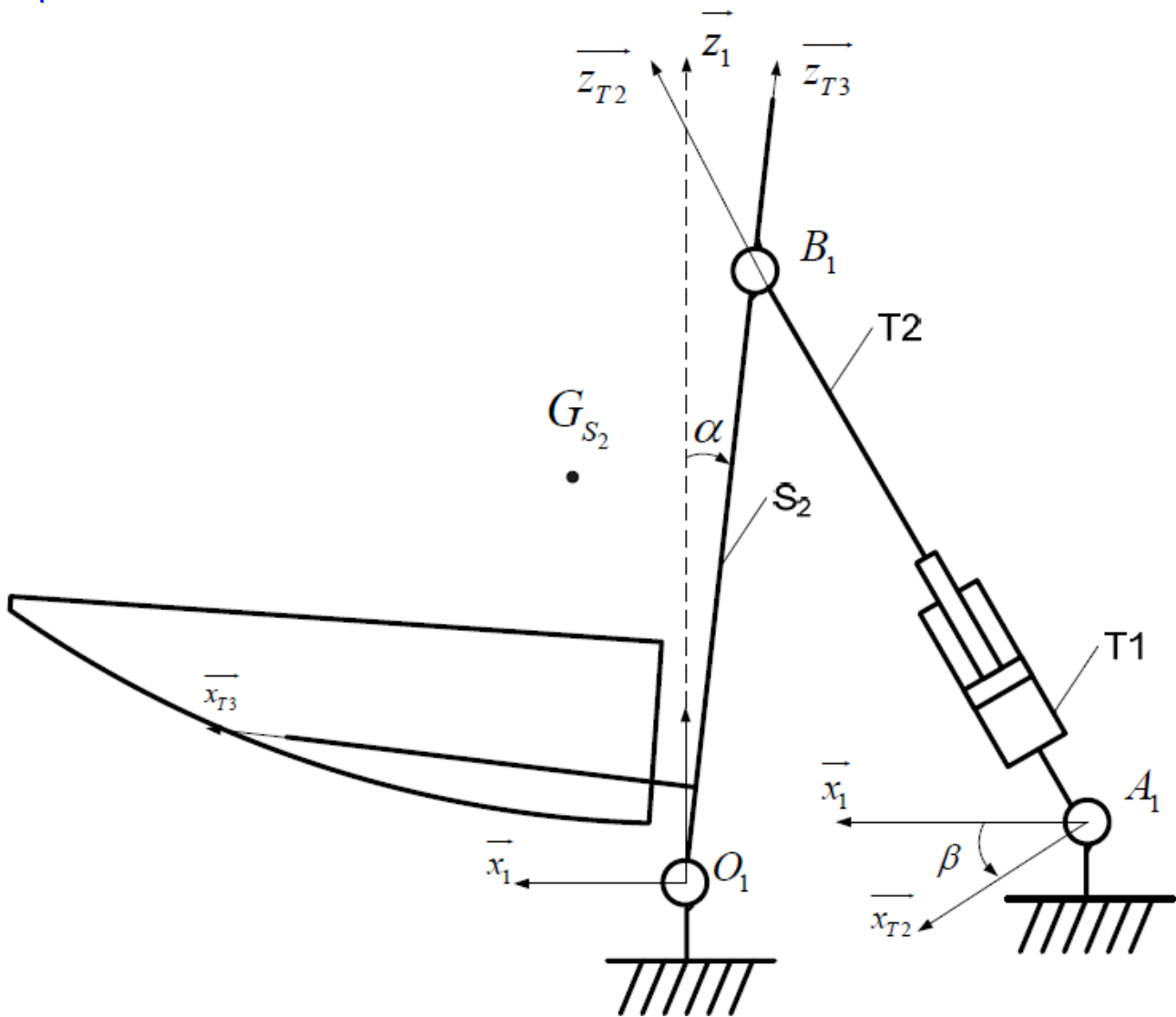
- l'angle de basculement $\alpha = (\vec{z}_1, \vec{z}_{T3})$;
- l'angle de la pente $\delta = (\vec{z}_0, \vec{z}_1)$;
- l'angle à asservir $\varphi = (\vec{z}_0, \vec{z}_{T3}) = \alpha + \delta$.



Question 2 Quand le chariot circule à vitesse constante, quelle est la valeur de l'angle $\varphi(t)$ qui permet d'assurer le maintien de l'horizontalité des fourches ? Justifier.

Correction

Nous considérons dans cette partie que le seul mouvement actif est le basculement. L'objectif est d'obtenir un modèle dynamique du mécanisme de basculement à partir de la modélisation plane proposée sur la figure suivante.



Les solides pris en compte pour l'étude sont :

- l'ensemble $S_2 = \{T3, T4, T5, T6, T7, T8, T9, T10, T11, B\}$ en liaison pivot d'axe (O_1, \vec{y}_0) par rapport au chariot 1 de centre de gravité G_{S_2} . Le moment d'inertie de l'ensemble S_2 par rapport à l'axe sera noté J_{S_2} et sa masse m_{S_2} . La liaison pivot entre l'ensemble S_2 et le chariot génère un couple résistant $\vec{C}_\mu = -\mu \ddot{\alpha} \vec{y}_0$ et $\vec{O}_1 \vec{O}_{G_{S_2}} = x_{G_{S_2}} \vec{x}_{T3} + z_{G_{S_2}} \vec{z}_{T3}$;
- un vérin équivalent $V = \{T1, T2\}$ dont la tige est en liaison pivot d'axe (A_1, \vec{y}_0) par rapport au chariot 1 et le corps en liaison pivot d'axe (B_1, \vec{y}_0) par rapport à l'ensemble S_2 . La masse et l'inertie du vérin sont négligées. Le vérin développe un effort au cours du mouvement qui sera noté $\vec{F}_V = p(t) S \vec{z}_{T2}$ où $p(t)$ est la différence de pression entre les deux chambres du vérin.

On pose $\overrightarrow{A_1 B_1} = (\lambda_0 + \lambda) \overrightarrow{z_{T^2}}$. Le paramétrage est tel que si $\alpha = 0$ alors $\lambda = 0$.

Question 3 En appliquant le théorème de l'énergie-puissance et en admettant que l'angle α est petit, montrer que $\alpha(t)$ et $p(t)$ sont liés par l'équation différentielle suivante : $J_{eq}\ddot{\alpha}(t) + \mu\dot{\alpha}(t) = \frac{Sp(t)}{k} + m_{S_2}g_{x_{S_2}}$. Exprimer J_{eq} .

Correction

Application 4 – Corrigé



Appareil de mammographie « ISIS » (General Electric)

Centrale MP 2004

Savoirs et compétences :

- ☐ Mod2.C34 : chaînes de solides;
- ☐ Mod2.C34 : degré de mobilité du modèle;
- ☐ Mod2.C34 : degré d'hyperstatisme du modèle;

Mise en situation

Analyse de la fonction de service : « Adapter le mammographe à la taille de la patiente » et de la fonction technique associée : « faire monter et descendre l'ascenseur »

Détermination de la motorisation

Objectif L'objectif de cette étude est de valider la solution utilisant un vérin à gaz pour assister le moteur, en la comparant à d'autres solutions classiques : pas d'assistance, assistance à l'aide d'un contre-poids, assistance à l'aide d'un ressort. Pour cela nous allons comparer les performances minimales que doit avoir le moteur d'entraînement et vérifier pour chaque cas la conformité au cahier des charges.

Question 1 Déterminer la fréquence de rotation du moteur ω en fonction de la vitesse de déplacement V de l'ascenseur. En déduire la vitesse de rotation maximum $\omega_{\max i}$ que doit avoir le moteur, faire l'application numérique.

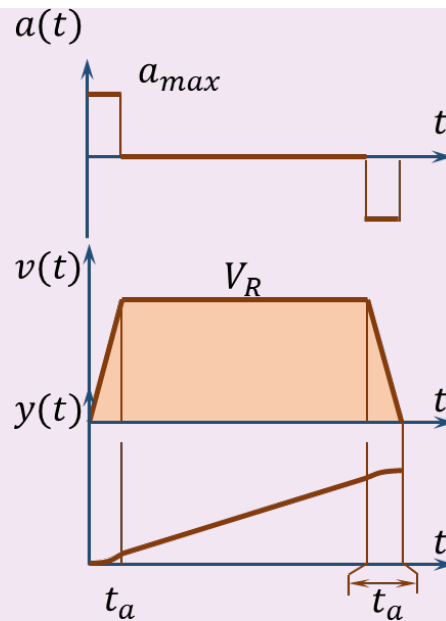
Correction

On a $V = \omega \frac{p_v}{2\pi}$ et donc $\omega_{\max i} = V_R \frac{2\pi}{p_v}$.

Application numérique : $\omega_{\max i} = 0,15 \frac{2\pi}{6 \cdot 10^{-3}} = 157 \text{ rad s}^{-1} = 1500 \text{ tr min}^{-1}$.

Question 2 Afin d'avoir une meilleure représentation de cette phase de montée de l'ascenseur, représenter la loi d'accélération en fonction du temps ainsi que la loi de vitesse et celle du déplacement y de l'ascenseur. Indiquer les valeurs numériques de l'accélération, de la durée de la phase d'accélération, du déplacement réalisé pendant chaque phase de déplacement à accélération constante et de la durée du déplacement à vitesse constante.

Correction



L'accélération a_{\max} est donnée par $a_{\max} = \frac{V_R}{t_a} = \frac{0,15}{0,4} = 0,375 \text{ m s}^{-2}$.

Les distances parcourues correspondent à l'aire sous la courbe du profil de vitesse. La distance d'accélération et de décélération sont données par $d_a = \frac{1}{2} V_R t_a = \frac{1}{2} 0,15 \times 0,4 = 0,03 \text{ m}$.

En conséquence, la distance à parcourir à vitesse constante est $d_c = 0,8 - 2 \times 0,03 = 0,74 \text{ m}$. Le temps pour parcourir cette distance est $t_c = \frac{d_c}{V_R} = \frac{0,74}{0,15} = 4,13 \text{ s}$.

Solution sans assistance

Question 3 Déterminer l'énergie cinétique galiléenne, notée $\mathcal{E}_c(\Sigma/0)$, du système isolé. Mettre $\mathcal{E}_c(\Sigma/0)$ sous la forme : $\mathcal{E}_c(\Sigma/0) = \frac{1}{2} M_e V^2$. Donner l'expression littérale de la masse équivalente M_e et faire l'application numérique.

Correction

Calcul de l'énergie cinétique : $\mathcal{E}_c(\Sigma/0) = \frac{1}{2} (J_R + J_V) \left(V \frac{2\pi}{p_v} \right)^2 + \frac{1}{2} M V^2 = \frac{1}{2} \left((J_R + J_V) \frac{4\pi^2}{p_v^2} + M \right) V^2$.

On a donc $M_e = (J_R + J_V) \frac{4\pi^2}{p_v^2} + M = (2,6 \times 10^{-4} + 1,2 \times 10^{-4}) \frac{4\pi^2}{(6 \times 10^{-3})^2} + 130 = (2,6 \times 10^{-4} + 1,2 \times 10^{-4}) \frac{4\pi^2}{(6 \times 10^{-3})^2} + 150 = 547 \text{ kg}$.

Question 4 En supposant que toutes les liaisons sont parfaites, appliquer le théorème de l'énergie puissance au système isolé (rotor du moteur + vis + ascenseur). La démarche suivie doit être clairement indiquée. En déduire l'expression littérale de C en fonction de V et/ou de ses dérivées, ω et/ou ses dérivées n'apparaîtront pas dans l'expression littérale de C .

Correction

- On isole Σ .
- Bilan des puissances intérieures : liaisons parfaites $\mathcal{P}_{\text{int}} = 0$.
- Bilan des puissances extérieures :
 - $\mathcal{P}(\text{pes} \rightarrow \text{Asc./0}) = -MgV$;
 - $\mathcal{P}(\text{mot} \rightarrow \text{Asc./0}) = C\omega$.
- Calcul de l'énergie cinétique : $\mathcal{E}_c(\Sigma/0) = \frac{1}{2} M_e V^2$

On applique le théorème de l'énergie cinétique : $M_e V \dot{V} = C \frac{V 2\pi}{p_v} - MgV$ et donc $M_e \dot{V} = C \frac{2\pi}{p_v} - Mg$. Au final, $C = \frac{p_v}{2\pi} (M_e \dot{V} + Mg)$.

Question 5 En déduire la valeur du couple maximum C_{Max} que le moteur doit pouvoir appliquer sur la vis ainsi que la puissance nécessaire P_0 de ce moteur.

Correction

Le couple maximal est nécessaire en phase d'accélération.

$$C_{\text{Max}} = \frac{P_v}{2\pi} (M_e \dot{V} + M g)$$

$$= \frac{6 \times 10^{-3}}{2\pi} (547 \times 0,15 + 130 \times 9,81) = 1,4 \text{ Nm.}$$

La puissance nécessaire est alors $P_0 = C_{\text{Max}} \cdot \omega_{\text{maxi}} = 1,4 \times 157 = 222 \text{ W.}$

Question 6 En déduire la puissance P nécessaire du moteur si le rendement du dispositif vis-écrou vaut $\eta = 0,3$.

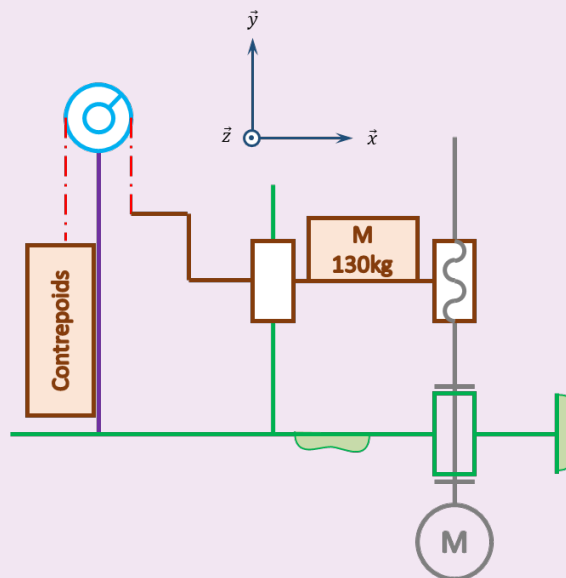
Correction

Le rendement n'a vraiment de sens qu'en régime permanent. Ici, le rendement va nous permettre de majorer la puissance motrice nécessaire. On a $P = \frac{222}{0,3} = 740 \text{ W.}$

Cas d'une motorisation assistée par un contrepoids

Question 7 Faire un schéma de principe de ce dispositif.

Correction



Question 8 Donner l'expression littérale de la masse équivalente M'_e et faire l'application numérique.

Correction

En prenant un contrepoids de même masse que l'ascenseur et en négligeant l'inertie de la poulie, le contrepoids se déplaçant à la même vitesse que l'ascenseur (mais dans un sens opposé), on a $M'_e = (J_R + J_V) \frac{4\pi^2}{p_v^2} + 2M$, soit $M'_e = 677 \text{ kg}$

Question 9 En supposant que toutes les liaisons sont parfaites, déterminer l'expression littérale de C en fonction de V et/ou de ses dérivées, ω et/ou ses dérivées n'apparaîtront pas dans l'expression littérale de C .

Correction

Par rapport au TEC effectué précédemment, il faut ajouter la puissance des actions de pesanteurs sur le contrepoids. Cette puissance est opposée à la puissance des actions de pesanteur sur l'ascenseur. $C = \frac{p_v}{2\pi} M_e \dot{V}$.

Question 10 En déduire la valeur du couple maximum C_{Max} que le moteur doit pouvoir appliquer sur la vis ainsi que la puissance P_0 nécessaire de ce moteur.

Correction

$C_{Max} = 0,24 \text{ Nm}$, $P_0 = 38 \text{ W}$.

Question 11 En déduire la puissance nécessaire P du moteur si le rendement du dispositif vis-écrou vaut $\eta = 0,3$.

Correction

Avec les mêmes précautions que précédemment, $P = 127 \text{ W}$.

Question 12 Le contrepoids sera réalisé dans un alliage de masse volumique $9 \times 10^3 \text{ kg m}^3$. L'emplacement disponible est un parallélépipède rectangle de section $0,2 \times 0,1 \text{ m}^2$ et de hauteur $1,4 \text{ m}$. Cette solution est-elle envisageable ?

Correction

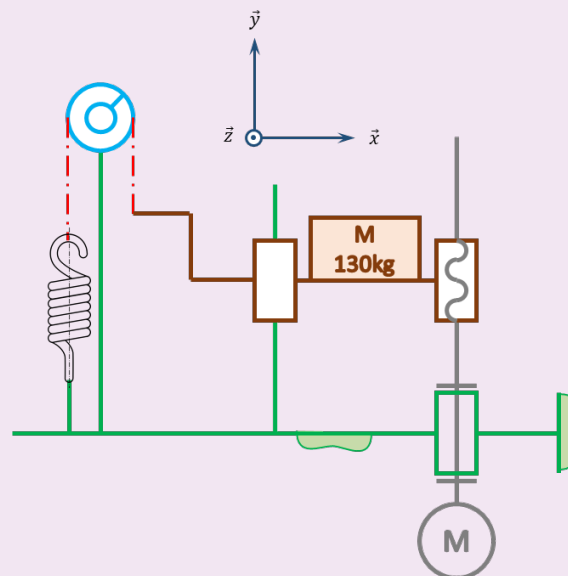
Au vu de la section disponible, la hauteur du contrepoids sera de $\frac{130}{0,1 \times 0,2 \times 9 \times 10^3} = 0,72 \text{ m}$. Le contrepoids doit pouvoir se déplacer de $0,8 \text{ m}$ soit un encombrement total de $1,52 \text{ m}$ supérieur à $1,4 \text{ m}$ disponible.

Motorisation assistée par un ressort de traction

Dans cette solution un ressort, travaillant en traction, est choisi pour compenser le poids de l'ascenseur. Une courroie crantée s'enroule sur un demi-tour d'une poulie d'axe fixe par rapport au bâti. Une des extrémités de cette courroie est attachée à l'ascenseur, l'autre à l'une des extrémités du ressort.

Question 13 Faire un schéma de principe du dispositif.

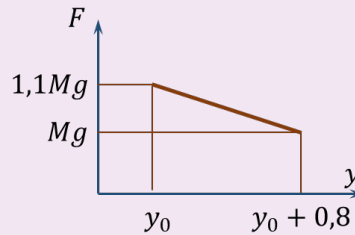
Correction



Question 14 L'effort minimal développé par le ressort doit compenser exactement le poids de l'ascenseur. La variation de l'effort de compensation, exercé par le ressort, sera limitée à 10 % sur l'ensemble de la course. Déterminer la raideur du ressort, ainsi que l'effort de compensation maximum $F_{c \max}$ qu'il exercera. Représenter la courbe de variation de cet effort en fonction du déplacement y de l'ascenseur.

Correction

La course maximale est de 0,8 m. La charge à compenser correspond au poids de l'ascenseur soit Mg . Lorsque l'ascenseur sera en bas, y sera minimal et le ressort sera tendu. L'effort sera donc maximal, soit $1,1Mg$. Lorsque l'ascenseur sera en haut, y sera maximal et le ressort sera « au repos ». L'effort doit compenser le poids. La raideur doit être de la forme $k = \frac{1,1Mg - Mg}{0,8} = \frac{0,1 \times 130 \times 9,81}{0,8} \simeq 159,4 \text{ N m}^{-1}$.



Question 15 La longueur du ressort est-elle compatible avec l'emplacement disponible?

Correction

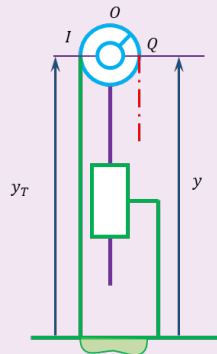
Dans les conditions proposées ci-dessus, on a $d = 9,7 \times 10^{-4} \sqrt{1,1 \times Mg} = 0,011 \text{ m}$. Le nombre de spires serait alors $n = 872$. Si les spires sont jointives, on a une longueur de ressort minimale de $dn = 9,47 \text{ m}$ ce qui dépasse très largement les dimensions de la machine.

Assistance à l'aide d'un vérin à gaz

Question 16 Déterminer la relation existant entre le déplacement y de l'ascenseur et le déplacement y_T de la tige du vérin. En déduire la course Δy_T nécessaire de la tige du vérin à gaz.

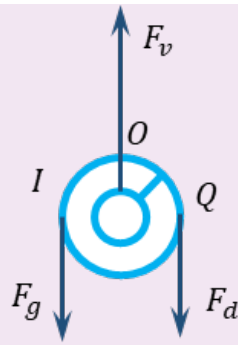
Correction

En utilisant le roulement sans glissement de la poulie par rapport à la courroie en I on montre que $y_T = \frac{1}{2}y$.



Question 17 Le module de l'effort appliqué par la courroie sur l'ascenseur est noté F_c . C'est l'effort de compensation sur l'ascenseur. En isolant la poulie, déterminer la relation existant entre l'effort F développé par le vérin et l'effort de compensation F_c . En déduire l'effort minimum F_{\min} développé par le vérin.

Correction



Si on néglige la masse de la poulie, on peut appliquer le PFS (à la place du PFD).

- On isole la poulie de rayon R .
- La poulie est soumise au brin de gauche, au brin de droite et à l'effort du vérin.
- TMS en O, centre de la pivot : $F_g R - R F_d = 0$ soit $F_g = F_d$.
- TRS : $2F_d + F_v = 0$.

En reprenant les notations de la question, on a $2F_c = F$. Comme au minimum, $F_c = Mg$, on a donc $F_{\text{mini}} = 2Mg = 2550,6 \text{ N}$.

Question 18 Pour étudier l'action exercée par l'azote sous pression sur la tige du vérin on propose les deux modèles ci-dessous. Montrer que lorsque la tige n'est pas en mouvement ces deux modèles de comportement du vérin à gaz, sont équivalents du point de vue des actions qu'exerce l'azote sur la tige du vérin. Remarque : pour la suite de cette étude on négligera les pertes de charge lors de l'écoulement du fluide à travers l'orifice du piston.

Correction

Soit D le diamètre du vérin et d le diamètre de la tige.

Dans le premier cas, on a, dans la chambre droite, $F_d = +p\pi \frac{D^2 - d^2}{4}$ et $F_g = -p\pi \frac{D^2}{4}$. La résultante des forces est donc $F_g + F_d = -p\pi \frac{d^2}{4}$.

Dans le second cas, l'effort est $-p\pi \frac{d^2}{4}$. Les deux modèles sont donc équivalents.

Question 19 Compte tenu des efforts on pré-dimensionne la tige du vérin à un diamètre $d = 15 \times 10^{-3} \text{ m}$. On appelle pression de gonflage, la pression de l'azote que le vérin contient quand la tige est complètement sortie. Déterminer la pression de gonflage du vérin, cette pression sera notée p_2 .

Correction

On a $p_2 = \frac{F_{\text{mini}}}{\pi \frac{d^2}{4}} = 14\,433\,443 \text{ Pa}$ soient 144 bars.

Question 20 Donner l'expression littérale de la raideur de ce vérin à gaz en fonction de F_1 , F_{mini} et Δy_T . Exprimer F_{mini} en fonction de p_2 et d'une caractéristique géométrique du vérin. Exprimer F_1 en fonction de p_1 et d'une caractéristique géométrique du vérin. On suppose que la transformation de l'azote entre les états 1 et 2 est isotherme. Donner l'expression littérale de la raideur r de ce vérin à gaz en fonction de F_{mini} , d , D , L et Δy_T .

Correction

$$r = \frac{F_1 - F_{\text{mini}}}{\Delta y_T}.$$

$$F_{\text{mini}} = p_2 \frac{\pi d^2}{4}, F_1 = p_1 \frac{\pi D^2}{4}.$$

$$\text{On a } p_1 V_1 = p_2 V_2 \Leftrightarrow F_{\text{mini}} V_1 = F_1 V_2 \Leftrightarrow F_{\text{mini}} \frac{V_1}{V_2} = F_1. \text{ D'où } r = \frac{F_{\text{mini}} \frac{V_1}{V_2} - F_{\text{mini}}}{\Delta y_T} = F_{\text{mini}} \frac{\frac{V_1}{V_2} - 1}{\Delta y_T}.$$

Par ailleurs, $V_1 - V_2 = \Delta y_T \frac{\pi d^2}{4}$; donc $V_2 = L \frac{\pi D^2}{4} - \Delta y_T \frac{\pi d^2}{4}$.

$$\text{On a donc } r = F_{\text{mini}} \frac{V_1 - V_2}{\Delta y_T} = F_{\text{mini}} \frac{\frac{L \frac{\pi D^2}{4} - \Delta y_T \frac{\pi d^2}{4}}{\Delta y_T}}{\Delta y_T} = F_{\text{mini}} \frac{\frac{LD^2 - \Delta y_T d^2}{4}}{\Delta y_T} = F_{\text{mini}} \frac{d^2}{LD^2 - \Delta y_T d^2}$$

Question 21 On cherche à obtenir une raideur la plus faible possible, choisir alors la longueur L et calculer la raideur r .

Correction

Pour avoir la raideur la plus faible, il faut la longueur la plus grande soit 1 m. $r = F_{\text{mini}} \frac{d^2}{LD^2 - \Delta y_T d^2}$

On prendra $r = 180 \text{ Nm}^{-1}$ pour la suite du problème.

Question 22 Déterminer l'effort maximal F_{Maxi} développé par le vérin. Faire l'application numérique. Calculer la variation en % de F .

Correction

$$F_{\text{Maxi}} = F_{\text{Mini}} + r \Delta y_T = 2550 + 180,4 = 2622 \text{ N.}$$

La variation d'effort est de $\frac{72}{2550} \simeq 3\%$.

Question 23 Déterminer la relation $F = F(y_T)$.

Correction

$$F = 2622 - r y_T.$$

On considérera dans cette question que l'effort de compensation F_c est constant.

Question 24 En supposant que toutes les liaisons sont parfaites, déterminer l'expression littérale de C en fonction de a , M_e , F_c , M ...

Correction

En reprenant l'expression précédente et en ajoutant l'effort de la courroie F_c (de sens opposé au poids), on a $C = \frac{p_v}{2\pi} (M_e \dot{V} + M g - F_c)$.

Question 25 Exprimer ensuite a en fonction de C , M_e , F_c , M ...

Correction

$$\text{On a } a = \dot{V} \text{ et } a = \frac{1}{M_e} \left(\frac{2\pi C}{p_v} + F_c - M g \right).$$

Question 26 En déduire la valeur du couple maximum C_{Max} que le moteur doit pouvoir appliquer sur la vis ainsi que la puissance P_0 nécessaire de ce moteur (prendre $F_c = 1300 \text{ N}$).

Correction

On reprend l'expression de C et on a $C = 0,22 \text{ Nm}$. $P_0 = 34,4 \text{ W}$

Question 27 En déduire la puissance P nécessaire du moteur si le rendement du dispositif vis-écrou vaut $\eta = 0,3$.

Correction

$$P = 115 \text{ W}$$

Synthèse

Question 28 On se propose de résumer l'étude comparative précédente dans un tableau. Indiquer les valeurs calculées pour la puissance du moteur, le couple du moteur, la masse équivalente. On rappelle que le calcul de la masse équivalente a été effectué en prenant l'inertie de la vis dimensionnée pour la solution avec vérin à gaz. Compte tenu de cette remarque, indiquer si la masse équivalente, trouvée en réponse aux questions précédentes, a été obtenue par excès ou par défaut. L'encombrement est-il (oui ou non) compatible avec le cahier des charges ? La masse de l'ensemble est-elle satisfaisante ?

Correction

Colle – Corrigé



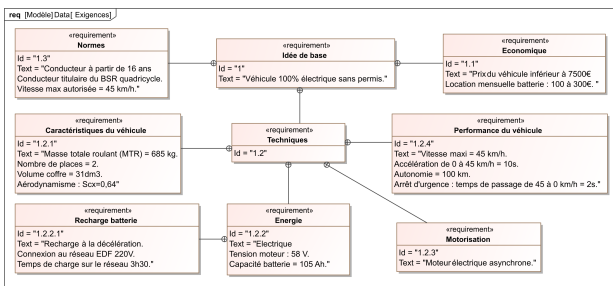
Renault Twizy – A TERMINER

Concours Mines Ponts – PSI 2017

Savoirs et compétences :

- Mod2.C18.SF1 : Déterminer l'énergie cinétique d'un solide, ou d'un ensemble de solides, dans son mouvement par rapport à un autre solide.
- Res1.C1.SF1 : Proposer une démarche permettant la détermination de la loi de mouvement.

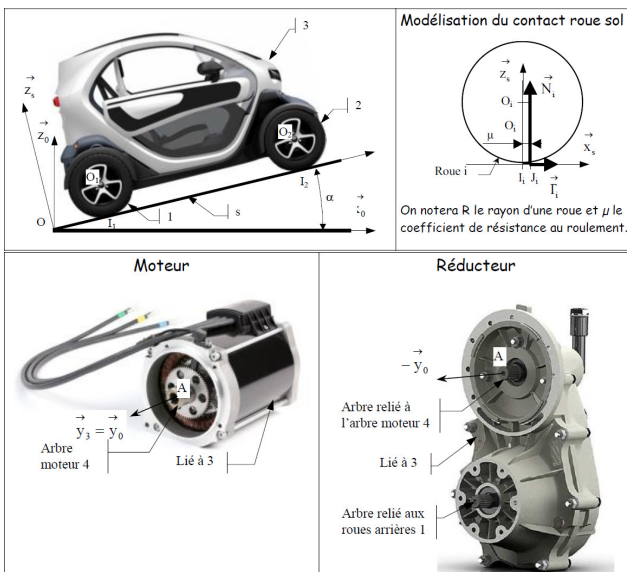
Mise en situation



Choix du motoréducteur

Objectif Mettre en place un modèle permettant de choisir un ensemble moto-réducteur afin d'obtenir les exigences d'accélération et de vitesse.

On donne le paramétrage et les données nécessaires pour cette modélisation.



Hypothèses générales :

- le vecteur \vec{z}_0 est vertical ascendant et on notera g l'accélération de la pesanteur;
- le repère $(O; \vec{x}_0, \vec{y}_0, \vec{z}_0)$ est galiléen; Le centre de gravité de l'ensemble voiture et charges est sup-

posé rester dans le plan de symétrie de la voiture $(O, \vec{z}_s, \vec{x}_s)$;

- toutes les liaisons sont supposées parfaites à l'exception du contact roue – sol;
- les roues roulent sans glisser sur le sol en I_i ;
- le coefficient de résistance au roulement μ est identique pour tous les contacts roue – sol : $\mu = 3e - 3m$.
On pose $\vec{I}_1 \vec{J}_1 = \mu \vec{x}_s$, avec $\mu > 0$ si le déplacement du véhicule est suivant $+\vec{x}_s$;
- les frottements de l'air sur le véhicule seront négligés; seules les roues arrière sont motrices.

Actions mécaniques Le torseur des actions mécaniques du sol sur un ensemble, avant ou arrière, de roues est : $\{\mathcal{F}(s \rightarrow i)\} = \left\{ \begin{matrix} T_i \vec{x}_s + N_i \vec{z}_s \\ 0 \end{matrix} \right\}_{J_i}$ avec $J_i \in (O, \vec{x}_s, \vec{y}_s)$ et $i = 1$ (roues arrières) ou 2 (roues avant). Le moteur permet d'appliquer un couple en 3 et 4 tel que $\{\mathcal{F}(3 \rightarrow 4)\} = \left\{ \begin{matrix} 0 \\ C_m \vec{y}_0 \end{matrix} \right\}_-$.

Masses et inerties :

- le moment d'inertie du rotor moteur autour de son axe (A, \vec{y}_0) : $J_m = 6 \times 10^{-3} \text{ kg m}^2$;
- le moment d'inertie d'une roue autour de son axe (O_i, \vec{y}_0) : $J_R = 0,1 \text{ kg m}^2$;
- la masse du véhicule en charge : $m = 685 \text{ kg}$;
- le centre de gravité du véhicule en charge sera noté G ;
- les autres inerties seront négligées.

Grandeurs cinématiques : Soit ω_m la vitesse de rotation de l'arbre moteur 4 par rapport à 3, ω_{13} la vitesse de rotation des roues arrière 1 par rapport à 3 et ω_{23} la vitesse de rotation des roues avant 2 par rapport à 3.

On notera r le rapport de transmission du réducteur tel que $\omega_m = r \omega_{13}$. On appellera $\vec{V}(G, 3/0) = \vec{V}_{3/0} = v \vec{x}_s$ la vitesse du véhicule. Les roues ont un rayon $R = 280 \text{ mm}$.

Choix de l'ensemble moto-réducteur

Équation de mouvement du véhicule

Objectif Objectif : Déterminer l'équation de mouvement nécessaire pour choisir l'ensemble moto-réducteur.

Notations :

- puissance extérieure des actions mécaniques du solide i sur le solide j dans le mouvement de i par rapport à 0 : $\mathcal{P}(i \rightarrow j/0)$;
- puissance intérieure des actions mécaniques entre le solide i et le solide j : $\mathcal{P}(i \leftrightarrow j)$;
- énergie cinétique du solide i dans son mouvement par rapport à 0 : $\mathcal{E}_c(i/0)$.

Question 1 Rédiger les réponses aux questions suivantes dans le cadre prévu à cet effet du document réponse :

- écrire la forme générale du théorème de l'énergie puissance appliqué au véhicule en identifiant les différentes puissances extérieures, les différentes puissances intérieures et les énergies cinétiques des différents éléments mobiles en respectant les notations précédentes;
- déterminer explicitement les différentes puissances extérieures;
- déterminer explicitement les différentes puissances intérieures;
- déterminer explicitement les énergies cinétiques;
- en déduire une équation faisant intervenir C_m , N_1 , N_2 , v , ω_m , $\omega_{1/0}$, $\omega_{2/0}$...;
- expliquer pourquoi l'équation obtenue n'est pas l'équation de mouvement du véhicule.

Correction

Question 2 À partir des théorèmes généraux de la dynamique, déterminer une équation supplémentaire qui permet simplement de déterminer ($N_1 + N_2$). Puis avec l'équation précédente, écrire l'équation de mouvement du véhicule.

Correction

Question 3 Déterminer en énonçant les hypothèses nécessaires les relations entre (v, ω_{10}) , (v, ω_{20}) et (ω_m, ω_{10}) . Montrer que l'équation de mouvement du véhicule peut se mettre sous la forme $\frac{rC_m(t)}{R} - F_r(t) = M_{eq} \frac{dv(t)}{dt}$ avec $F_r(t)$ fonction de m , μ , g , R et α et M_{eq} fonction m , J_m , J_R , R et r .

Correction

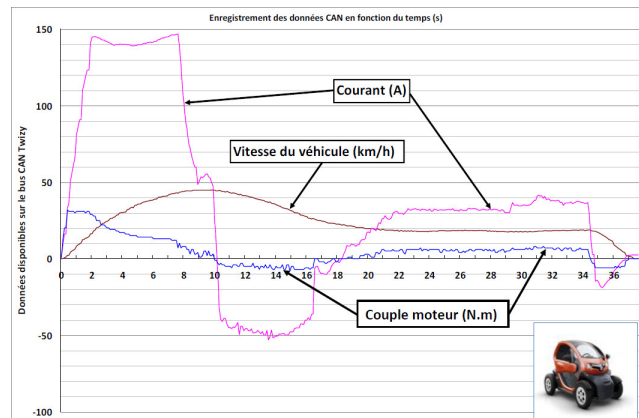
Détermination du coefficient de résistance au roulement μ

Objectif Déterminer le coefficient de résistance au roulement μ suite à une expérimentation.

Question 4 En utilisant les résultats de l'essai routier effectué ci-dessous, il est possible de déterminer le coefficient de résistance au roulement μ . Proposer un protocole expérimental pour l'évaluer :

- justifier dans quelle phase se placer;
- définir la variable mesurée;
- définir les hypothèses nécessaires;
- énoncer les équations utilisées pour déterminer μ .

Correction



Choix du moto-réducteur

Objectif Choisir un ensemble moto-réducteur afin d'obtenir les exigences d'accélération et de vitesse.

Les courbes de l'évolution de l'accélération maximale $\frac{dv(t)}{dt}$ du véhicule obtenue pour 3 moteurs présélectionnés en fonction du rapport de transmission r issues de l'équation de mouvement du véhicule précédente sont fournies sur le document réponse.

Question 5 Déterminer la valeur minimale du rapport de transmission r_{\min} pour les 3 moteurs proposés qui permet d'obtenir l'accélération maximale moyenne souhaitée dans le diagramme des exigences.

Correction

Question 6 Déterminer la valeur maximale du rapport de transmission r_{\max} qui permet d'obtenir au moins la vitesse maximale du véhicule souhaitée dans le diagramme des exigences.

Correction

Question 7 À partir des résultats précédents, choisir parmi les 3 moteurs proposés, celui qui respecte les exigences d'accélération et de vitesse souhaitées permettant la plus grande plage possible pour le rapport de transmission.

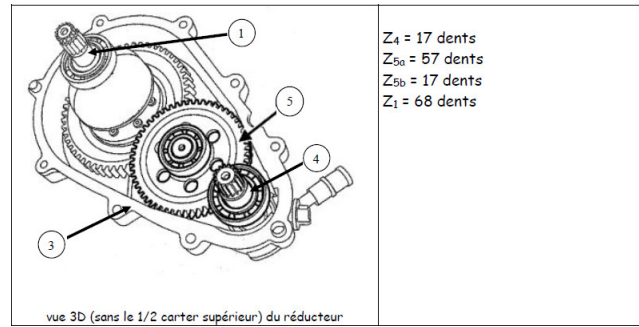
Correction

Validation du choix constructeur du moto-réducteur

Objectif Valider le choix du moto-réducteur fait par le constructeur.

Question 8 À partir de la vue 3D du réducteur choisi par le constructeur, compléter le schéma cinématique du document réponse, calculer son rapport de transmission $r = \frac{\omega_{4/3}}{\omega_{4/3}}$ et conclure.

Correction



Application 4 – Corrigé

Dispositif de mesure d'un moment d'inertie

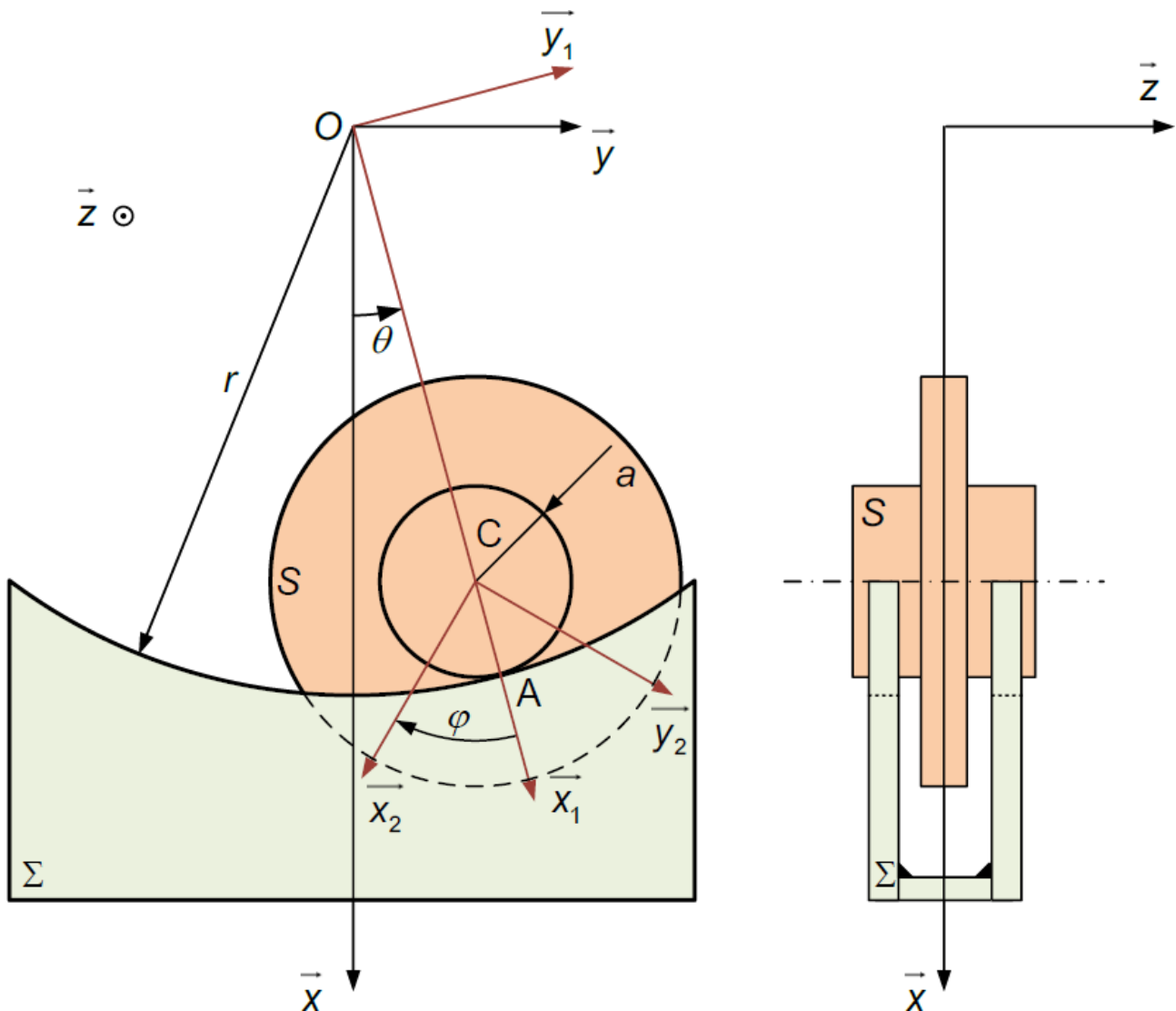
Sources multiples

Savoirs et compétences :

- Mod2.C34 : chaînes de solides;
- Mod2.C34 : degré de mobilité du modèle;
- Mod2.C34 : degré d'hyperstatisme du modèle;

Mise en situation

La figure ci-contre représente un dispositif conçu pour déterminer le moment d'inertie d'un solide S par rapport à son axe de révolution matérielle, à partir de la mesure de la période de son oscillation sur deux portées cylindriques d'un bâti Σ .



Soit $(O; \vec{x}, \vec{y}, \vec{z})$ un repère galiléen lié au bâti Σ . On désigne par $\vec{g} = g \vec{x}$ l'accélération de la pesanteur. Les deux portées cylindriques de Σ sont deux éléments de la surface cylindrique de révolution d'axe (O, \vec{z}) , de rayon r . Le solide S de masse m , de centre d'inertie C , possède deux tourillons de même rayon a ($a < r$).

L'étude se ramène à celle du problème plan suivant :

- le tourillon S , de centre C , roule sans glisser au point A sur la portée cylindrique de Σ ;
- soit $\mathcal{R}_1(O; \vec{x}_1, \vec{y}_1, \vec{z})$ le repère, tel que le point C soit sur l'axe (O, \vec{x}_1) . $\theta = (\vec{x}, \vec{x}_1)$;
- soit $\mathcal{R}_2(C; \vec{x}_2, \vec{y}_2, \vec{z})$ un repère lié à S . On pose $\varphi = (\vec{x}_1, \vec{x}_2)$. On suppose $\varphi = 0$ lorsque $\theta = 0$.

Notons I le moment d'inertie de S par rapport à son axe de symétrie (C, \vec{z}) et f le coefficient de frottement entre S et Σ .

On donne $a = 12,3 \text{ mm}$; $r = 141,1 \text{ mm}$; $g = 9,81 \text{ m s}^{-2}$; $m = 7217 \text{ g}$; $f = 0,15$.

Question 1 Déterminer la relation entre $\dot{\varphi}$ et $\dot{\theta}$.

Question 2 Appliquer le théorème de l'énergie cinétique à S dans son mouvement par rapport à R . En déduire l'équation différentielle du mouvement sur θ .

Question 3 En supposant que l'angle θ reste petit au cours du mouvement, déterminer la période T des oscillations de S .

Question 4 En déduire le moment d'inertie I de S , sachant que $T = 5 \text{ s}$.

En supposant toujours que l'angle θ reste petit, on pose $\theta = \theta_0 \cos(\omega t)$ avec $\omega = \sqrt{\frac{mg}{(r-a)\left(m + \frac{I}{a^2}\right)}}$.

On suppose à la date $t = 0$, tel que $\theta = \theta_0$ et $\dot{\theta} = 0$.

Question 5 Déterminer la valeur maximale de θ_0 pour que S roule sans glisser sur Σ .