



Ce document a été mis en ligne par l'organisme [FormaV](#)®

Toute reproduction, représentation ou diffusion, même partielle, sans autorisation préalable, est strictement interdite.

Pour en savoir plus sur nos formations disponibles, veuillez visiter :

www.formav.co/explorer

CORRIGÉ

CORRECTION DU SUJET « U 51 » STRUCTURE COUPLE :

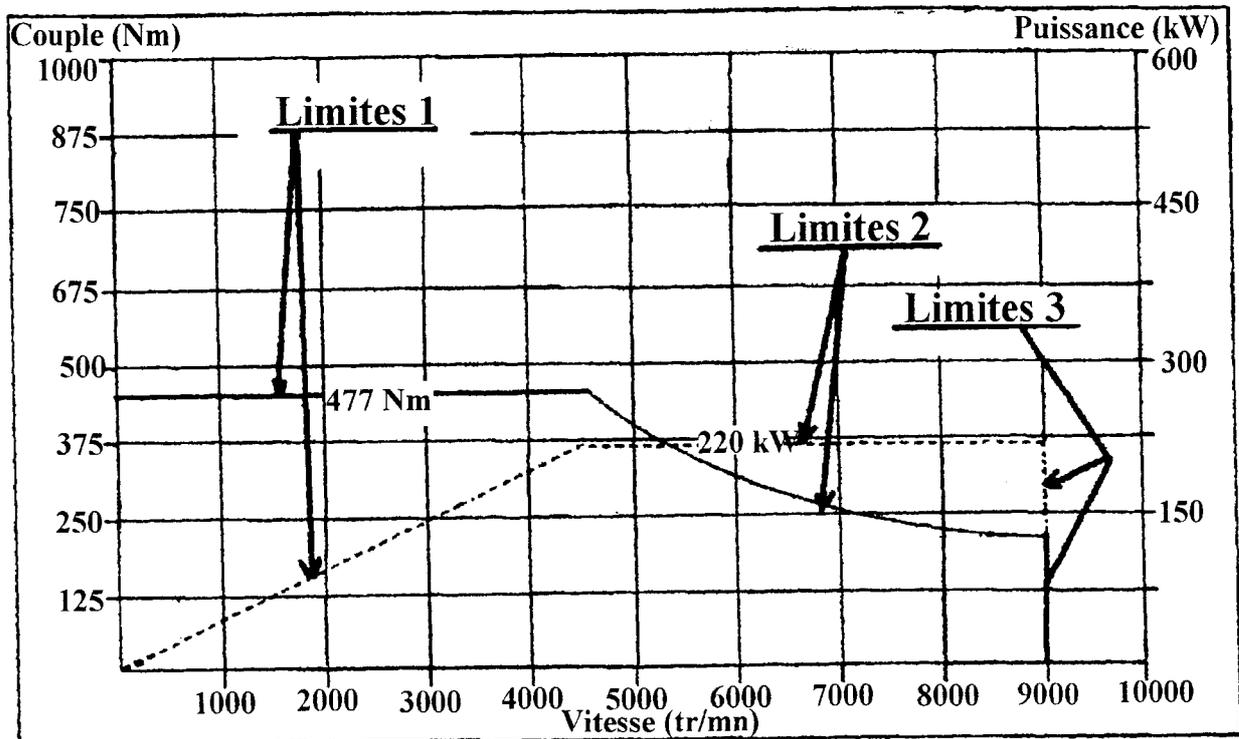
1^{ère} partie : Procédure d'essai.

1.1.) Questionnaire sur le frein :

1.1.1A partir des Documents réponses DR N°1(Champ d'utilisation du frein) etDR N°2, tracer la courbe de couple limite du frein en justifiant vos calculs.

1.1.2 Justification du choix du frein

Champ d'utilisation du frein utilisé :



CODE EPREUVE : MOEEEM		EXAMEN : BREVET DE TECHNICIEN SUPERIEUR	SPECIALITE : MOTEURS A COMBUSTION INTERNE	
SESSION 2005	CORRIGÉ BARÈME	EPREUVE : ETUDE DES MOTEURS EXPLOITATION D'ESSAIS MOTEURS - U51		
Durée : 3H	Coefficient : 3	N° sujet : 74NB05	Page : 1 /6	

CORRIGÉ

limités Définitions et justifications	
limites 1 :	<ul style="list-style-type: none"> ➤ limite de Couple C_{\max} ➤ $P = \frac{C \cdot \pi \cdot N}{30}$ ➤ } $P = \left(\frac{C_{\max} \cdot \pi}{30} \right) N \Rightarrow P = k \cdot N$ ➤ forme du 1^{er} degré
limites 2 :	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Limite de Puissance maxi P_{\max} $P_{\max} = C^{te} \square$ limite de Puissance ➤ $C = \left(\frac{P_{\max} \cdot 30}{\pi} \right) \cdot \frac{1}{N}$ ➤ limite de C \square hyperbole
limites 3 :	limites de vitesses maxi.

Adaptation moteur-frein :

Le moteur peut être monté sur le frein car le frein est largement surdimensionné

1-2) Questionnaire sur la configuration moteur :

La mesure des frottements est réalisée par la coupure d'injection et la mise en fonctionnement entraînement du moteur asynchrone.

Compléter le tableau en cochant les cases.

Ensemble des éléments mesurés par la CMF	Élément toujours mesurés dans la CMF	Éléments influencés par les T° d'eau et d'huile	Éléments ne devant pas être mesurés dans la CMF de variation de T° d'eau et d'huile
Pompage moteur :	+		
Frottements de surfaces (Syst. bielle/manivelle) :	+	+	
Pompe à eau :	+	+	
Pompe à huile :	+	+	
Alternateur à vide:	+		
Alternateur en charge			+
Distribution :	+	+	
Frottement courroie :	+		
climatisation à vide :	+		
Climatisation en charge :			+
Pompe de direction assistée à vide:	+		
Pompe de direction assistée en charge:			+

CORRIGÉ

1-3) Questionnaire sur la procédure :

1-3-1 A partir de la lecture du cahier de charges et des conditions d'essais et pour un régime, une température d'eau régulée et un balayage de température d'huile, définir les 5 principales étapes de la procédure d'essai (**à faire sur copie**).

- 1) *Avant le 1^{er} démarrage de la journée, fixer la régulation de la T°_{eau} à la température souhaitée tout en respectant le domaine de régulation du banc.*
- 2) *Mettre le moteur en marche et se placer aussitôt sur le point de fonctionnement.*
- 3) *Couper l'injection, attendre la stabilisation du couple (frein en mode génératrice) et lancer l'acquisition. Puis remettre l'injection.*
- 4) *Répéter la manipulation (3) à chaque fois que la T° d'huile monte de $5^{\circ}C$. Il est préférable de refaire plusieurs fois cette manipulation afin d'avoir un faisceau de courbe par T° d'eau, ce qui nous donnera une courbe moyennée.*
- 5) *Ensuite, on changera la T° de régulation d'eau et on recommencera toutes les étapes jusqu'au terme de l'essai. (Attention une seule montée en T° par jour est possible)*

1-3-2 Pour l'ensemble des essais et compte tenu des équipements et des conditions d'essais, griser les cases qui feront l'objet d'une acquisition (**document réponse N°3**).

)

	Température d'eau													
	-20	-10	0	10	20	30	40	50	60	70	80	90	95	100
-20														
-10														
0														
10														
20														
30														
40														
50														
60														
70														
80														
90														
100														
110														
120														

1-4) Questionnaire sur le calcul de $\Delta CMF(T_e; T_h)$

1-4 -1 Déterminer les valeurs de CMF correspondantes aux températures de cases vides.

$30^{\circ} \rightarrow 17,3$ $20^{\circ} \rightarrow 18,2$ $10^{\circ} \rightarrow 19,2$ $0^{\circ} \rightarrow 20,1$ $-10^{\circ} \rightarrow 21,2$ $-20^{\circ} \rightarrow 22,3$

CORRIGÉ

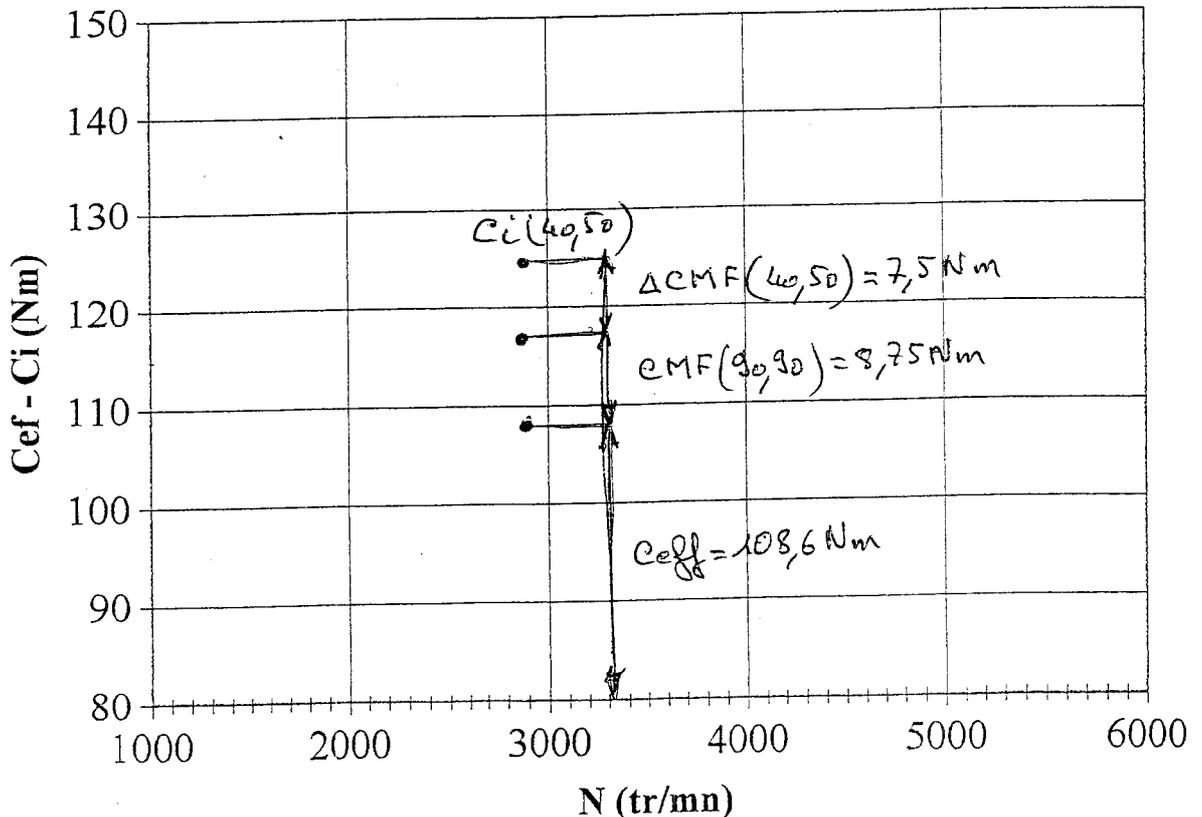
1-4-2 Compléter les valeurs manquantes de $\Delta CMF(Te;Th)$ du tableau de valeurs
(document réponse N°4).

Tableau des valeurs de $\Delta CMF(Te,Th)$:

		Température d'eau													
		-20	-10	0	10	20	30	40	50	60	70	80	90	95	100
Température d'huile	-20							13,6							
	-10							12,4							
	0							11,4							
	10							10,5							
	20							9,4							
	30							8,5							
	40							8,5							
	50							7,5							
	60							5,75							
	70							4,75							
	80							4							
	90							3,75					0		
	100							3,75							
	110							3,5							
120															

1-4 -3 Sur le document réponse DR 5 pour une fréquence de rotation de $N=2900$ tr/mn, une température d'eau de $40^\circ C$ et une température d'huile de $50^\circ C$ avec une demande de couple effectif de 108.6 Nm, positionner le point de couple indiqué $C_i(40,50)$

champ de couple effectif et indiqué



CORRIGÉ

2 - 1) QUESTIONNAIRE SUR L'ÉVOLUTION DES RENDEMENTS :

2.1.1 Déterminer la relation entre le CME, CMF et le CMI.

$$\text{CMI} = \text{CME} + \text{CMF}$$

2.1.2 Donner la relation littérale de la quantité de carburant par cycle pour le moteur (m_{carb} en $\text{mg} \cdot \text{cycle}^{-1}$).

$$m_{\text{carb}} = \frac{R}{P_{\text{co}}} \times \left[Q_{\text{mair}} \times 10^3 \times \frac{1}{30N} \right]$$

$$m_{\text{carb}} = \frac{R \times 10^2}{3 P_{\text{co}}} \times \frac{Q_{\text{mair}}}{N}$$

2.1.3 Donner la relation littérale du rendement indiqué.

$$\eta_{\text{ci}} = \frac{4\pi (\text{CME} + \text{CMF})}{m_{\text{carb}} \cdot P_{\text{ci}}} = \frac{4\pi (\text{CME} + \text{CMF})}{\frac{R \times 10^2}{3 P_{\text{co}}} \times \frac{Q_{\text{mair}}}{N} \times P_{\text{ci}}}$$

$$\eta_{\text{ci}} = \frac{12\pi (\text{CME} + \text{CMF}) \times N \times P_{\text{co}}}{R \times P_{\text{ci}} \times 10^2 \times Q_{\text{mair}}}$$

2.1.4 Donner la relation littérale du rendement mécanique.

$$\eta_{\text{m}} = \frac{4\pi \text{CME}}{4\pi \text{CMI}} = \frac{\text{CME}}{\text{CME} + \text{CMF}}$$

$$\eta_{\text{m}} = \frac{1}{1 + \frac{\text{CMF}}{\text{CME}}}$$

2.1.5 Donner la relation littérale du rendement effectif.

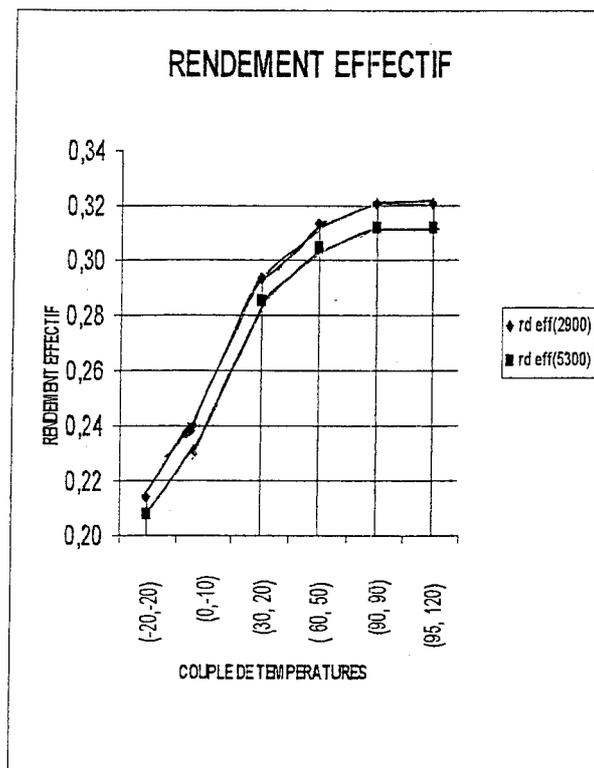
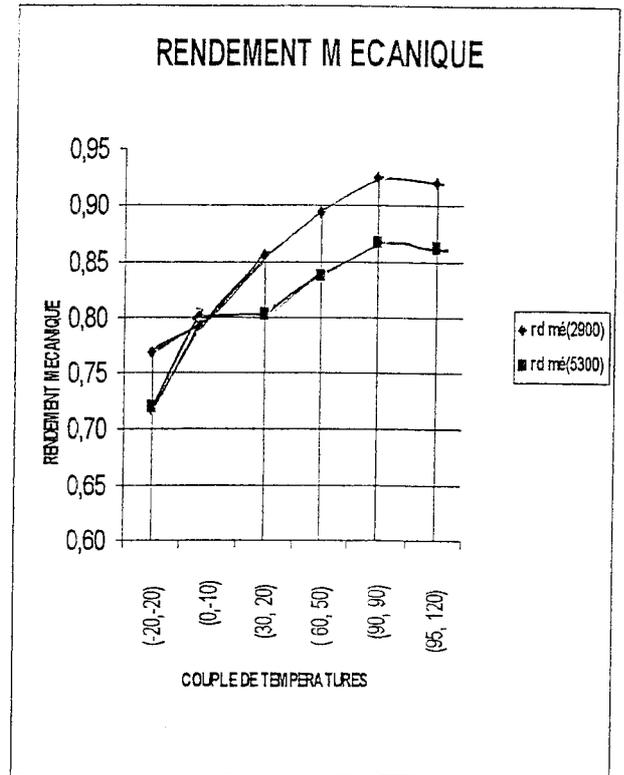
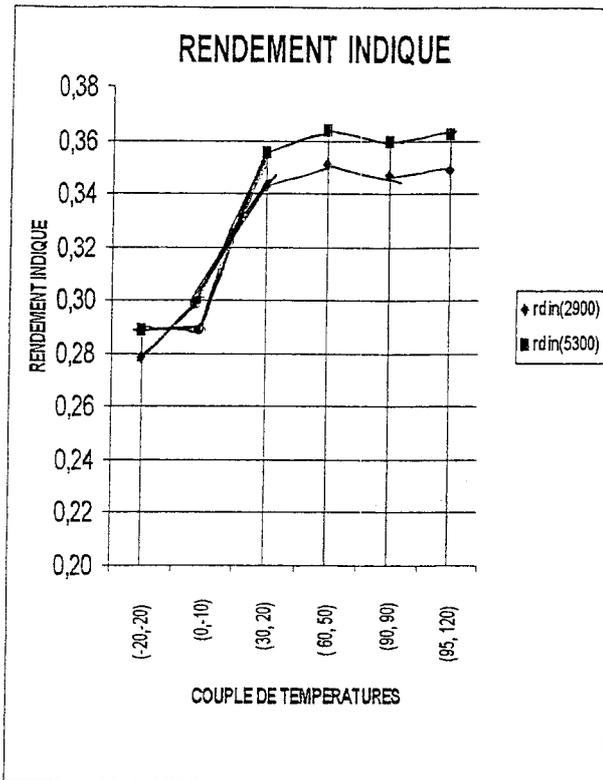
$$\eta_{\text{eff}} = \frac{12\pi \text{CME} \times N \times P_{\text{co}}}{R \times Q_{\text{mair}} \times P_{\text{ci}} \times 10^2}$$

APPLICATION NUMÉRIQUE :

2.16 Déterminer les différents rendements pour le point de couple effectif et pour le couple de température (0, -10).

CME à 2900 tr/mn et (0,-10)	CME à 5300 tr/mn et (0,-10)
$\eta_{\text{nd}} = 0,300$	$\eta_{\text{nd}} = 0,289$
$\eta_{\text{méca}} = 0,795$	$\eta_{\text{méca}} = 0,805$
$\eta_{\text{eff}} = 0,239$	$\eta_{\text{eff}} = 0,232$

2.1.7 Reporter ces points sur les trois graphes données (DR N° 6).



2.1.8

Zone \Rightarrow couple $>$ (50, 60)
 \rightarrow couple (90, 90)