



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

BREVET DE TECHNICIEN SUPÉRIEUR

MOTEURS À COMBUSTION INTERNE

Session 2015

E 4 - ÉTUDE DES CONSTRUCTIONS

Durée : 6 heures – Coefficient : 4

Documents et matériels autorisés :

- Guide du dessinateur (ou documents équivalents)
- Matériel du dessinateur (té, équerre, compas, ...)

Moyens de calculs autorisés :

Calculatrice électronique de poche, y compris calculatrice programmable et alphanumérique à fonctionnement autonome, non imprimante, conformément à la circulaire N° 99-186 du 16 novembre 1999.

Dès que le sujet vous est remis, assurez-vous qu'il soit complet.
Le sujet comporte 21 pages numérotées de la façon suivante :

- Page de garde : 1 page
- Dossier technique : de 1 à 11
- Dossier d'étude : de 12 à 17
- Dossier des documents réponse : de 18 à 21

Les candidats rédigeront les réponses aux questions posées sur feuilles de copie ou, lorsque cela est indiqué sur le sujet, sur les documents réponse prévus à cet effet.

Tous les documents réponse sont à remettre en un seul exemplaire en fin d'épreuve.

CODE ÉPREUVE : 1506MOEDC		EXAMEN BREVET DE TECHNICIEN SUPÉRIEUR		SPÉCIALITÉ : MOTEURS À COMBUSTION INTERNE	
SESSION : 2015	SUJET	ÉPREUVE : E4 - ÉTUDE DES CONSTRUCTIONS			
Durée : 6h	Coefficient : 4	SUJET N°02ED14	21 pages		

DOSSIER TECHNIQUE

Ce dossier contient 10 documents numérotés de DT1 à DT10

DT1 : Présentation du système Hybride	page 2/21
DT2 : Plan d'ensemble de la transmission de puissance	page 3/21
DT3 : Schéma cinématique de la transmission 1 ^{ère} génération	page 4/21
DT4 : Principe de fonctionnement du système Hybride	page 5/21
DT5 : Fonctions de service	page 6/21
DT6 : Caractéristiques du véhicule Hybride	page 7/21
DT7 : Caractéristiques de la chaîne silencieuse	page 8/21
DT8 : Schéma cinématique de la transmission 3 ^{ème} génération	page 9/21
DT9 : Équilibre statique de l'arbre 8+9 et Guidage en rotation	page 10/21
DT10 : Liaison moyeu cannelé	page 11/21

TECHNOLOGIE HSD DU VÉHICULE HYBRIDE

I - Présentation du système et de ses modes de fonctionnement

1.1 - Introduction



Dans le contexte actuel d'économie des énergies fossiles et de réduction des émissions de gaz nocifs, le système de propulsion hybride constitue une alternative intéressante à la propulsion classique par moteur thermique seul car il permet de réduire la consommation. La spécificité de la solution retenue sur la Prius consiste à :

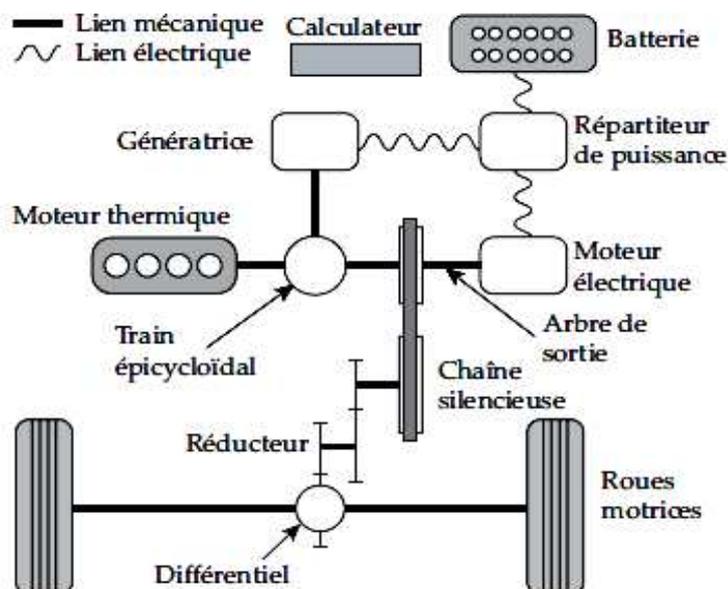
- récupérer l'énergie du véhicule lors du freinage ;
- exploiter le moteur thermique à son rendement optimal.

1.2 - Architecture du système hybride HSD 1^{ère} génération

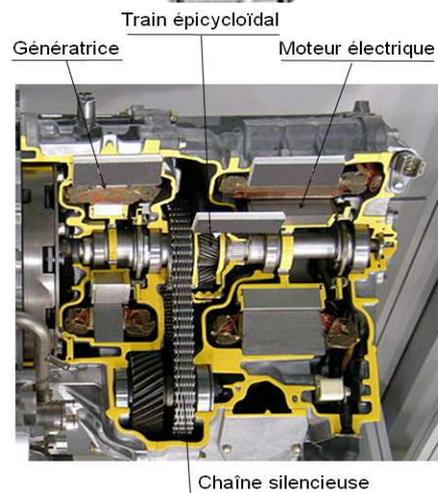
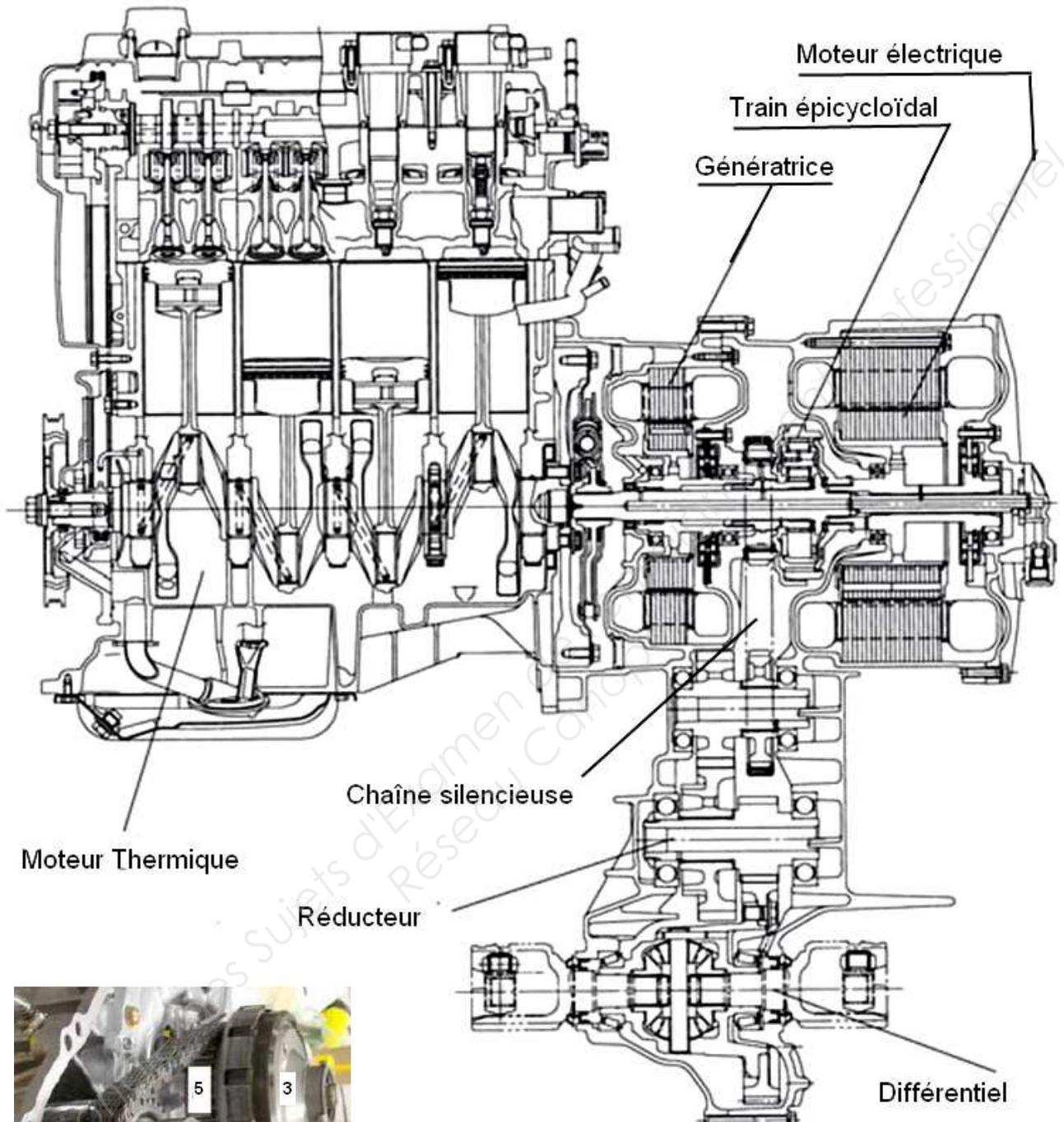
Comme le montre la figure ci-dessous, la technologie hybride de Toyota, nommée HSD (Hybrid Synergy Drive), associe un moteur thermique à essence et sa transmission à deux machines électriques et une batterie de puissance.

Le schéma de principe ci-dessous met en évidence les deux machines électriques (le moteur électrique et la génératrice) reliées au moteur thermique par un train épicycloïdal.

Figure 1



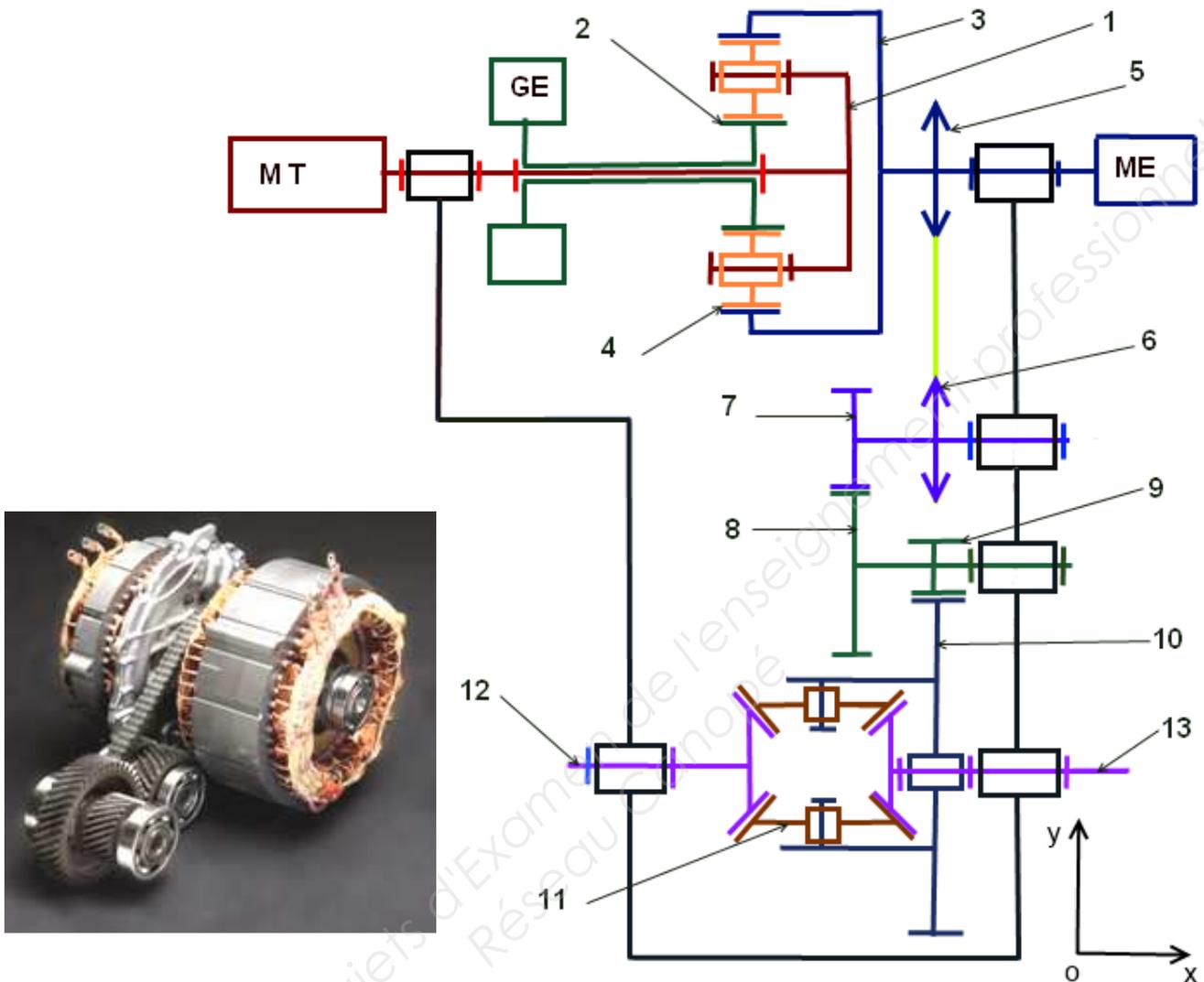
DT1



DT2

Schéma cinématique de la transmission de puissance 1^{ère} génération

Figure 3



Caractéristiques de la transmission :

Train épicycloïdal : Pignon 2 lié à la génératrice **GE** $Z_2 = 20$ dents ;
 4 satellites rep 4 $Z_4 = 16$ dents ;
 Couronne 3 liée au Moteur électrique **ME** $Z_3 = 52$ dents ;
 Porte satellite 1 lié au moteur Thermique **MT**.

Transmission : 5 : pignon moteur pour chaîne $Z_5 = 36$ dents pas $1/2''$;
6 : pignon récepteur pour chaîne $Z_6 = 35$;
7 : roue dentée $Z_7 = 30$; $m_n = 2.5$ $\beta = 20^\circ$;
8 : roue dentée $Z_8 = 44$;
9 : pignon arbré $Z_9 = 26$; $m_n = 3$; $\beta = 18^\circ$;
10 : couronne différentiel $Z_{10} = 75$;
11 : satellite différentiel ;
12 : arbre de sortie roue gauche ;
13 : arbre de sortie roue droite.

DT3

1.3 - Principe de fonctionnement

À partir de la position de la pédale d'accélérateur et de la vitesse du véhicule, le calculateur détermine la vitesse de rotation optimale du moteur thermique et la consigne d'ouverture du papillon des gaz. La puissance en sortie du moteur thermique est transmise, grâce à un train épicycloïdal, à la chaîne silencieuse et à la génératrice.

Un asservissement en vitesse de la génératrice permet de contrôler la vitesse de rotation du moteur thermique. Le répartiteur de puissance gère les échanges de puissance électrique entre la génératrice, le moteur électrique et la batterie.

Le moteur électrique entraîne la chaîne silencieuse, seul ou en complément du moteur thermique. Il récupère également l'énergie cinétique ou potentielle du véhicule lors des phases de ralentissement. Les chaînes d'énergie et d'information permettent de percevoir l'organisation des différents composants du HSD.

1.4 - Présentation des modes de fonctionnement

La gestion optimale des modes de fonctionnement du système hybride permet d'optimiser la consommation d'énergie chimique. La vitesse du moteur thermique est asservie (par le biais d'un asservissement de la vitesse de la génératrice) à des valeurs optimales définies par le calculateur.

Le moteur est ainsi exploité à son rendement maximal.

Tableau 1

Mode	Commentaires
Mode 1 : tout électrique	Le moteur électrique entraîne le véhicule en puisant l'énergie électrique dans la batterie. Le moteur thermique est généralement arrêté.
Mode 2 : hybride	Le moteur thermique entraîne le véhicule. La puissance du moteur thermique en fonctionnement se répartit dans le train épicycloïdal entre <ul style="list-style-type: none">• la puissance directement transmise aux roues ;• la puissance transmise à la génératrice qui recharge la batterie.
Mode3 : récupération d'énergie	Le moteur électrique, entraîné par le véhicule, récupère une partie de l'énergie cinétique et la convertit en énergie électrique qui recharge la batterie.
Mode 4 : mode mixte	Le moteur électrique et le moteur thermique entraînent le véhicule, lors de fortes accélérations. Dans ce mode, le moteur électrique est alimenté non seulement par l'énergie délivrée par la génératrice mais aussi par la batterie.

DT4

1.5 - Caractérisation des fonctions de service en phase d'utilisation

Le Cahier des Charges, **tableau 2**, caractérise les fonctions de service du système HSD

Figure 4

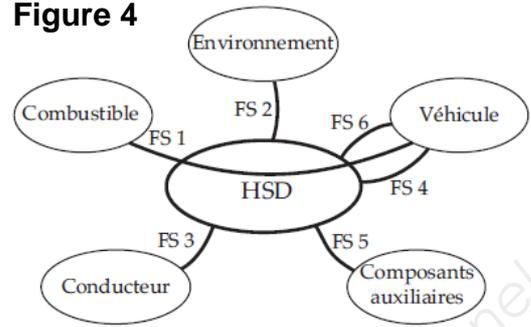


Tableau 2

Fonctions de service	Critères	Niveaux
FS1 : permettre au combustible d'entraîner le véhicule	Réduction de la consommation par rapport aux véhicules traditionnels comparables	40%
	Consommation en cycle mixte	4,3 litre aux 100 km
	Vitesse maximale	170 km/h
	Temps d'accélération de 0 à 100 km/h	10,9 s
	Temps d'accélération de 50 à 80 km/h	4,4 s
	Puissance maximale du système hybride	110 kW à 85 km/h
FS2 : respecter l'environnement	Réduction des émissions nocives de CO ₂	40% en dessous des normes européennes
FS3 : être commandé par le conducteur	Positions du sélecteur Enfoncement des pédales	PM / MA / Mar Accélérateur / frein
FS4 : s'adapter à la vitesse du véhicule	Vitesse de passage du mode tout électrique au mode hybride (démarrage du moteur thermique)	50 km/h
FS5 : alimenter en énergie les composants auxiliaires	Puissance maximale absorbée par les « consommateurs » d'énergie (climatisation, direction assistée, confort,...)	4 kW maxi
FS6 : récupérer l'énergie cinétique du véhicule au freinage	Pourcentage de l'énergie cinétique récupérable	70%

1.6 - Courbes de fonctionnement

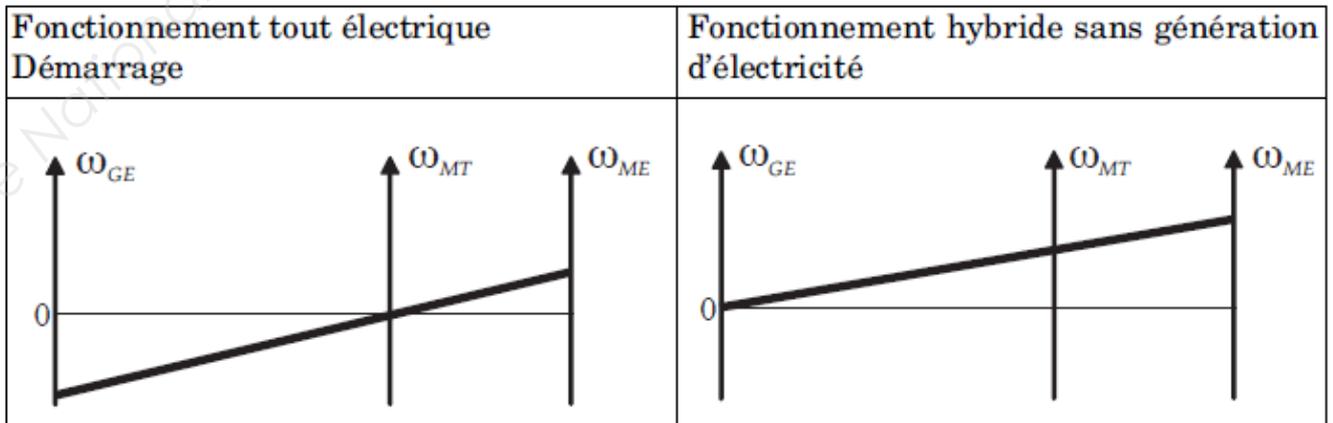


Figure 5

DT5

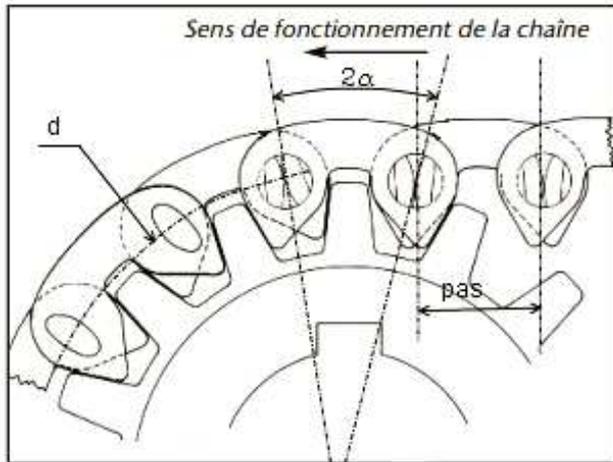
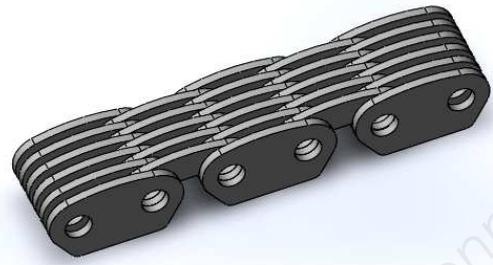
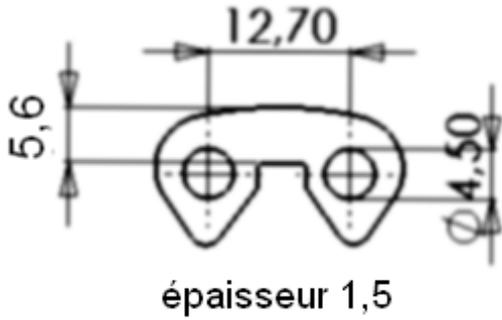
2. Caractéristiques du véhicule Hybride

Tableau 3

Composants	Caractéristiques
Réducteur + différentiel	Rapport de transmission : $K = \omega_R/\omega_S = \omega_{1/0}/\omega_5$ Où ω_S est la vitesse de rotation de l'arbre de sortie du train épicycloïdal par rapport au châssis. On considère $\omega_S > 0$. Rendement réducteur + différentiel : $\eta_R = 0,9$
Train épicycloïdal de répartition de puissance	Voir schéma cinématique (figure3) liant $\omega_{1/0}$, $\omega_{2/0}$ et $\omega_{3/0}$ Rendement Train épicycloïdal : $\eta_T = 1$
Moteur Électrique (ME)	Le moteur électrique de 104 kg est un moteur synchrone (triphase) à aimant permanent. Il est alimenté sous 500 V triphasé alternatif à fréquence variable. On admet un rendement de 95 % et un facteur de puissance ($\cos\phi$) de 0,8 à pleine puissance. Vitesse de rotation notée ω_{ME} , telle que : <ul style="list-style-type: none"> - $\omega_{ME} < 6200$ tr/min ; - Puissance maxi de 50 kW pour $\omega_{ME} > 1200$ tr/min ; - Couple maxi de 400 Nm constant de 0 à 1200 tr/min.
Moteur Thermique essence (MT)	Le moteur thermique est un 4 cylindres de 1497 cm ³ (1,5 l). Il fonctionne au sans plomb 95 ou 98. Le rendement au régime optimal est de $\eta_{MT}=35\%$ (incluant le rendement thermodynamique). Vitesse de rotation notée ω_{MT} , telle que : <ul style="list-style-type: none"> - 0 tr/min $< \omega_{MT} < 5000$ tr/min ; - Puissance maxi de 57 kW à 5000 tr/min ; - Couple maxi de 115 Nm à 4200 tr/min.
Génératrice Électrique (GE)	Vitesse de rotation notée ω_{GE} , telle que : <ul style="list-style-type: none"> - $\omega_{GE} < 10000$ tr/min ; On admet un rendement de 95 %.
Batterie	La batterie du système hybride est une association série de 38 petites batteries à Nickel-Métal Hydrures (NiMH) de 7,2 V de tension chacune. Sa capacité est de 6,8 Ah, sa masse de 39 kg. L'énergie maximale contenue est de $E_{Bat} = 6,7$ MJ = 1,86 kWh. À la charge comme à la décharge, la batterie présente une résistance interne impliquant un rendement de $\eta_{Bat} = 0,95$. La batterie est initialement à sa charge maximale.
Véhicule	Vitesse maxi = 170 Km/h Démarrage : 0 à 100 Km/h en 10,9 secondes Masse totale $M=1360$ kg Roue diamètre 600 mm Coefficient de résistance au roulement $k = 0,03$ Coefficient aérodynamique $S C_x = 0,55$

DT6

3. Caractéristiques de la chaîne silencieuse



Caractéristiques du pignon

Pas de la chaîne : p

Nombre de dents : Z

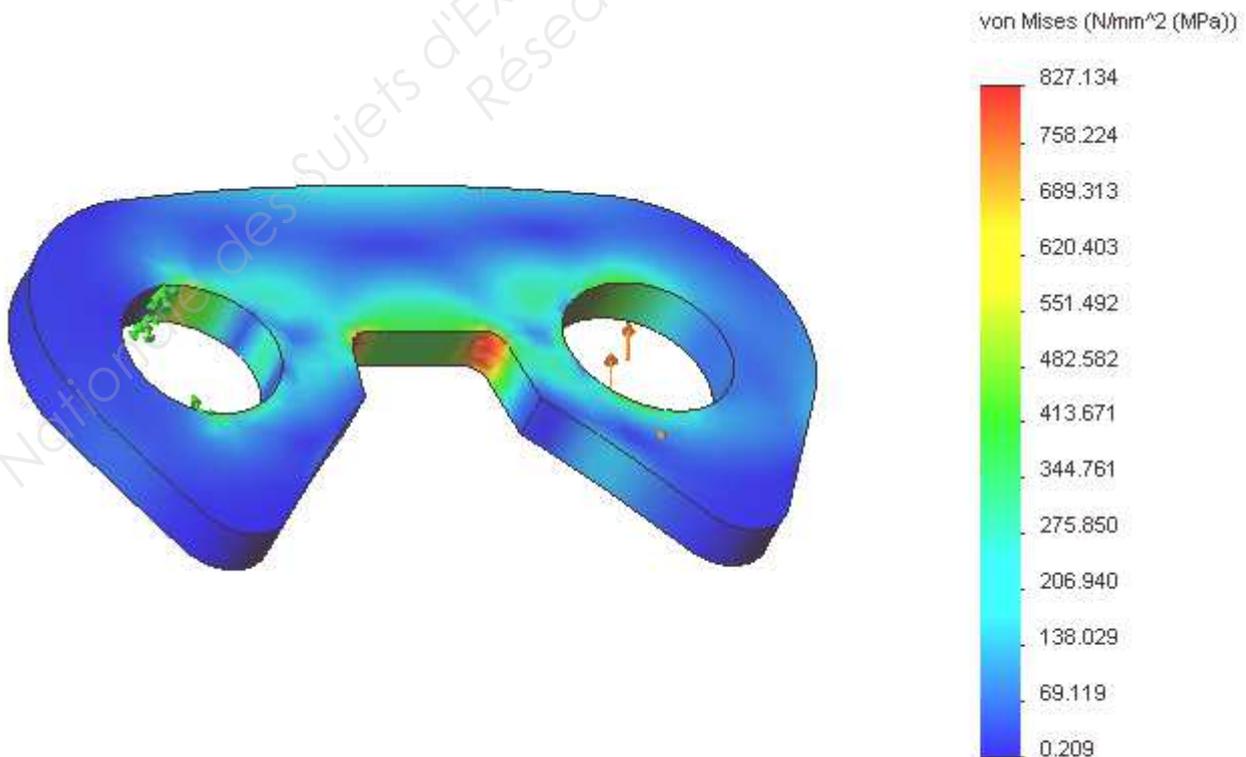
Angle au centre : $2\alpha = 360^\circ/Z$

Diamètre primitif : $d = p/\sin \alpha$

Rapport des fréquences de rotation $N_A/N_B = Z_B/Z_A$

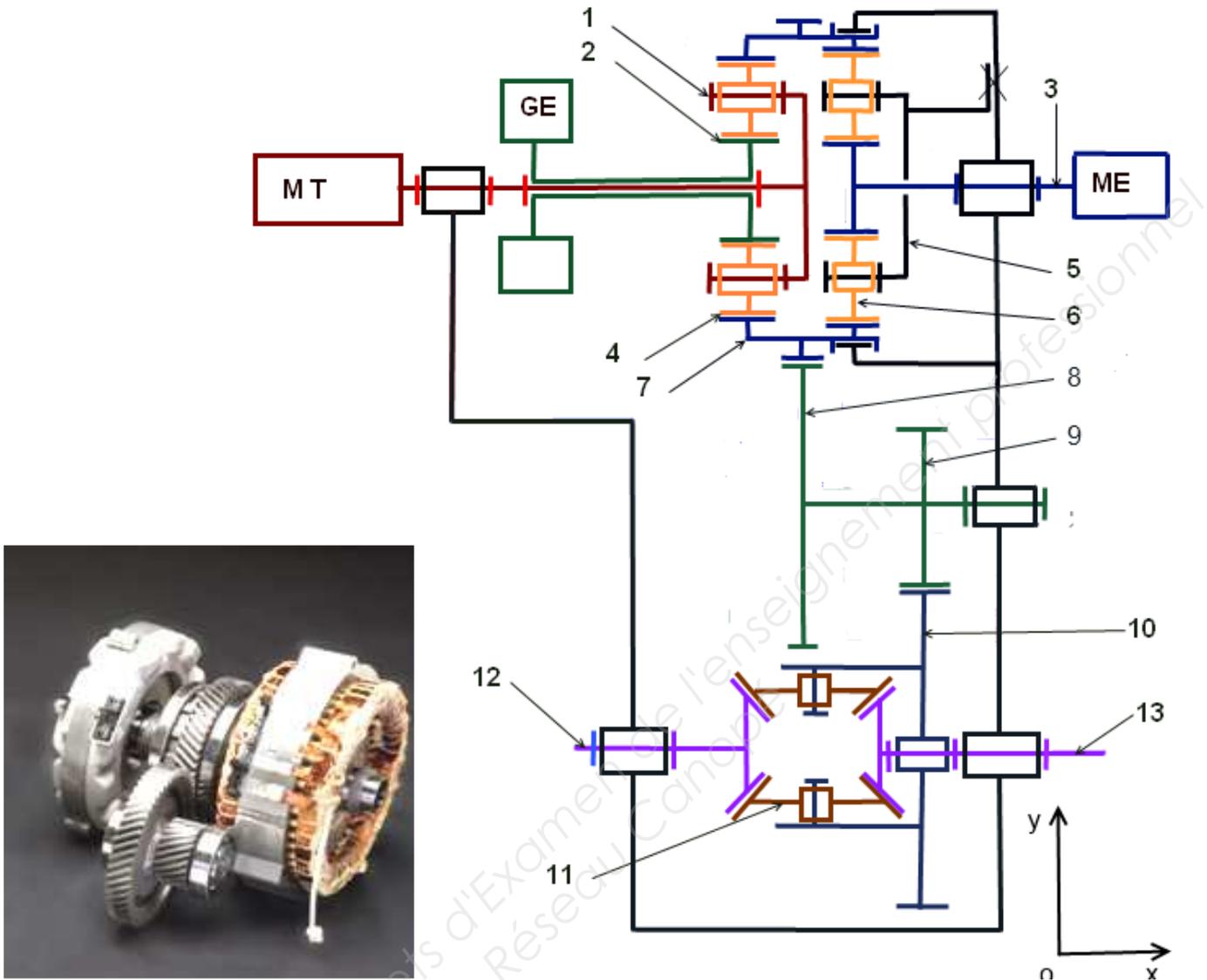
Simulation par élément finis : critères de von Mises

Figure 6



DT7

Schéma cinématique de la transmission de puissance 3^{ème} génération



Caractéristiques de la transmission :

Train épicycloïdal 1 : Pignon 2 lié à la génératrice **GE** : $Z_2 = 30$ dents
 5 satellites rep 4 : $Z_4 = 24$ dents
 Couronne 7 : $Z_{7a} = 78$ dents
 Porte satellite 1 lié au moteur Thermique **MT**.

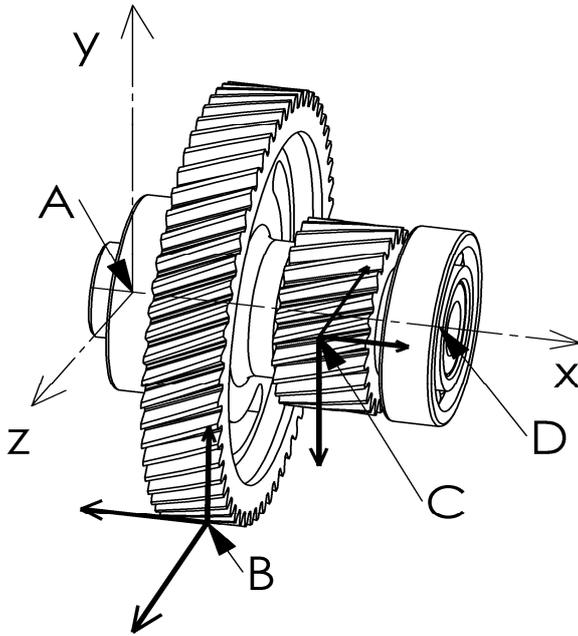
Train épicycloïdal 2 : Pignon 3 lié au Moteur électrique **ME** $Z_3 = 22$ dents
 5 satellites rep 6 : $Z_6 = 18$ dents
 Couronne 7 : $Z_{7b} = 58$ dents
 Porte satellite 5 fixe.

Transmission : Couronne 7 : denture extérieure $Z_{7c} = 54$ dents
8 : roue dentée : $Z_8 = 55$ dents
9 : pignon arbré : $Z_9 = 24$ dents
10 : couronne différentiel : $Z_{10} = 77$ dents
11 : satellite différentiel ;
12 : arbre de sortie roue gauche ;
13 : arbre de sortie roue droite.

DT8

Équilibre arbre 8+9

(Résultats obtenus avec un logiciel de calcul mécanique)



Coordonnées des points :

- Origine : A (0 ; 0 ; 0)
 B (26 ; -77.8 ; 0)
 C (60 ; 0 ; 32)
 D (89 ; 0 ; 0)

Le système matériel proposé est sollicité par 4 actions mécaniques

- { A Roulement 1 → 8+9 } { B 7 → 8+9 } { C 10 → 8+9 } { D Roulement 2 → 8+9 }

Résultats des actions sous forme de torseurs

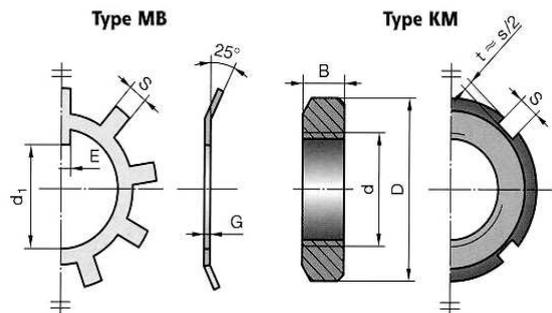
$$\begin{matrix} \left\{ \begin{matrix} 0 & 0 \\ 191.74 & 0 \\ -3864.2 & 0 \end{matrix} \right\}_{\vec{x},\vec{y},\vec{z}} & \left\{ \begin{matrix} -2796.79 & 0 \\ 2168.29 & 0 \\ 5260 & 0 \end{matrix} \right\}_{\vec{x},\vec{y},\vec{z}} & \left\{ \begin{matrix} 4921.62 & 0 \\ -12821.25 & 0 \\ -4998.56 & 0 \end{matrix} \right\}_{\vec{x},\vec{y},\vec{z}} & \left\{ \begin{matrix} -2124.83 & 0 \\ 10461.23 & 0 \\ 3602.75 & 0 \end{matrix} \right\}_{\vec{x},\vec{y},\vec{z}} \end{matrix}$$

GUIDAGE EN ROTATION PAR ROULEMENT

Caractéristiques des Roulements

Roulements ouverts Roulements à flasques Roulements à joints						
C_0 : charge statique de base C : charge dynamique de base						
d	D	B	r	C_0 N	C N	n max.* tr/min
17	47	14	1	6 550	13 500	19 000
20	42	12	0,6	5 000	9 360	20 000
20	47	14	1	6 550	12 700	18 000
20	52	15	1,1	7 800	15 900	16 000
25	47	12	0,6	6 550	11 200	18 000
25	52	15	1	7 800	14 000	15 000
25	62	17	1,1	11 600	22 500	14 000
30	55	13	1	8 300	13 300	15 000
30	62	16	1	11 200	19 500	13 000
30	72	19	1,1	16 000	28 100	11 000
35	62	14	1	10 200	15 900	13 000
35	72	17	1,1	15 300	25 500	11 000
35	80	21	1,5	19 000	33 200	10 000

Écrou à encoches



Rondelles frein - Écrous à encoches

N°	d x pas	D	B	S	d ₁	E	G
0	M10 x 0,75	18	4	3	8,5	3	1
1	12 x 1	22	4	3	10,5	3	1
2	15 x 1	25	5	4	13,5	4	1
3	17 x 1	28	5	4	15,5	4	1
4	20 x 1	32	6	4	18,5	4	1
5	25 x 1,5	38	7	5	23	5	1,25
6	30 x 1,5	45	7	5	27,5	5	1,25
7	35 x 1,5	52	8	5	32,5	6	1,25
8	40 x 1,5	58	9	6	37,5	6	1,25
9	45 x 1,5	65	10	6	42,5	6	1,25
10	50 x 1,5	70	11	6	47,5	6	1,25

DT9

LIAISON COMPLÈTE : MOYEU CANNELÉ

Pour le calcul de la transmission de couple par assemblage cannelé, on suppose une répartition de pression uniforme sur les flancs de cannelures.

On définit **A** : **surface portante équivalente** par unité de longueur (75% de la surface portante théorique)

$A = n \cdot h \cdot 0.75$ (avec n : nombre de cannelures ; $h = (D-d)/2$ hauteur d'une cannelure)

On définit **p** : la **pression de contact**.

Le couple transmissible **C** est donné par : $C = p \cdot A \cdot L \cdot D/2$

Pour éviter le matage des cannelures, on veut que $p = (2 \cdot C)/(A \cdot L \cdot D) < p_{\text{admissible}}$.

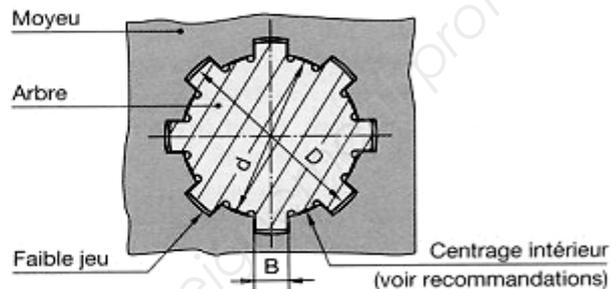
Cannelures

Pour transmettre des couples importants, on peut mettre deux clavettes opposées.

Si cette solution est insuffisante, on utilise des cannelures, véritables clavettes taillées dans l'arbre.

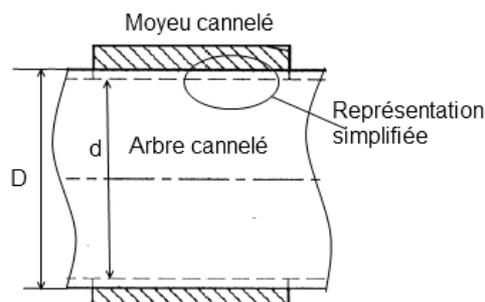
Cannelures à flancs parallèles

NF E 22-131



Cannelures à flancs parallèles	Série légère					Série moyenne					Série forte*				
	n	d	D	B	s	n	d	D	B	s	n	d	D	B	s
EMPLOIS Du fait des difficultés d'usinage pour obtenir un centrage précis, ces cannelures ne conviennent pas pour les grandes vitesses de rotation. Préférer, dans ce cas, les cannelures à flancs en développante § 56.22. RECOMMANDATIONS SÉRIES LÉGÈRE ET MOYENNE Centrage pour le diamètre d seulement (voir figure). SÉRIE FORTE Centrage sur le diamètre D seulement.	6	23	26	6	5	6	11	14	3	5	10	16	20	2,5	12
		26	30	6	7,2		13	16	3,5	5		18	23	3	16
		28	32	7	7,2		16	20	4	7,2		21	26	3	16
	8	32	36	6	8,4	8	18	22	5,5	7,2	16	23	29	4	19
		36	40	7	8,4		21	25	5	7,2		26	32	4	19
		42	46	8	8,4		23	28	6	9,5		28	35	4	22
		46	50	9	8,4		26	32	6	10,8		32	40	5	25
		52	58	10	12		28	34	7	10,8		36	45	5	29
		56	62	10	12		32	38	6	14,4		42	52	6	30
	10	62	68	12	12	8	36	42	7	14,4	16	46	56	7	30
		72	78	12	15		42	48	8	14,4		52	60	5	36
		82	88	12	15		46	54	9	18		56	65	5	42
		92	98	14	15		52	60	10	18		62	72	6	48
		102	108	16	15		56	65	10	21		72	82	7	48
	10	112	120	18	22,5	10	62	72	12	24	20	82	92	6	60
		n = nombre de cannelures. s = surface réelle d'appui des cannelures par millimètre de longueur.	72	82	12		30	92	102	7		60			
			82	92	12		30	102	115	8		82			
			92	102	14		30	112	125	9		82			
			102	112	16		30	* Emploi à éviter. Voir également page suivante.							
	112		125	18	41										

Dessin cannelures



DT10

DOSSIER D'ÉTUDE

Ce dossier contient 6 parties

Durée de lecture conseillée

Durée : 0h30

Partie 1 :

Étude de la transmission 1^{ère} génération

Durée : 0h45

Partie 2 :

Valorisation du système hybride

Durée : 1h30

Partie 3 :

Étude de la transmission par chaîne silencieuse

Durée : 0h45

Partie 4 :

Évolution de la transmission hybride 1^{ère} et 3^{ème} génération

Durée : 1h00

Partie 5 :

Transmission hybride 3^{ème} génération

Durée : 1h30

PARTIE 1 : Étude de la transmission

Dans cette partie on étudiera la transmission de 1^{ère} génération

Matière d'œuvre : Documents DT1 ; DT2 ; DT3 ; DT4 ; DT5 ; DT6.

Domaine étudié : Train épicycloïdal.

Objectif : Déterminer les relations entre la vitesse du véhicule et la fréquence de rotation des moteurs.

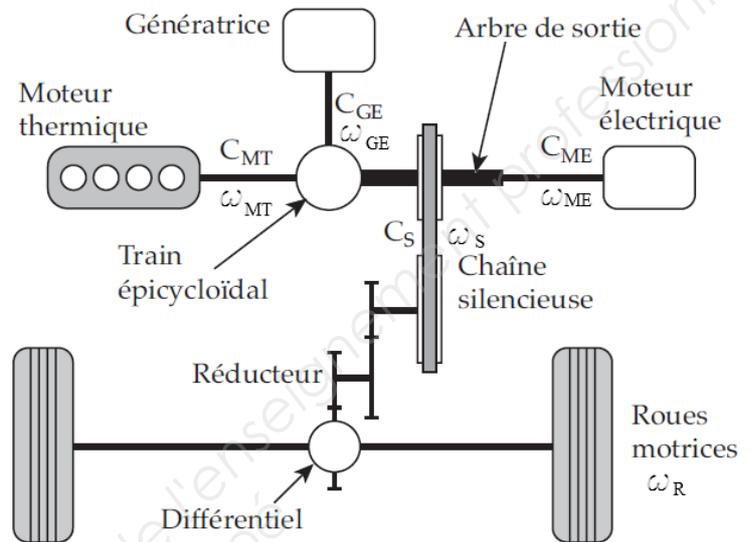
Remarques :

$$\omega_{MT} = \omega_{1/0}$$

$$\omega_{GE} = \omega_{2/0}$$

$$\omega_{ME} = \omega_{3/0} = \omega_S = \omega_{5/0}$$

$$\omega_R = \omega_{10/0} = \omega_{12/0} = \omega_{13/0}$$



- 1.1 Calculer le rapport de transmission du réducteur entre l'arbre de sortie du moteur électrique ME et les roues R : $K = \omega_R / \omega_{ME} = \omega_{10/0} / \omega_{5/0}$.
- 1.2 Établir la relation entre la vitesse du véhicule V et la fréquence de rotation de la roue N_R.
- 1.3 Exprimer V en fonction de N_S = N_{ME} et montrer que N_S = 36,38 V.
(N_S en tr/min et V en km/h)

On rappelle la formule de Willis :
$$\frac{\omega_{\text{Planétaire d'entrée/bâti}} - \omega_{\text{Porte-satellite/bâti}}}{\omega_{\text{Planétaire de sortie/bâti}} - \omega_{\text{Porte-satellite/bâti}}} = \lambda$$

- 1.4 Exprimer et calculer la raison λ du train en fonction des nombres de dents.
Montrer que : $\omega_{2/0} - 3,6 \omega_{1/0} + 2,6 \omega_{3/0} = 0$ et que $N_{GE} - 3,6 N_{MT} + 2,6 N_{ME} = 0$
- 1.5 Vérifier et interpréter à l'aide de la relation précédente les courbes **figure 5 DT5**.
(Pour N_{MT} = 0 alors N_{GE} = ? puis pour N_{GE} = 0)

Au moment du passage du mode électrique au mode thermique la vitesse du véhicule est de 50 km/h sans génération d'énergie N_{GE} = 0.

- 1.6 Calculer la fréquence de rotation du moteur électrique N_{ME}.
Calculer la fréquence de rotation du moteur thermique N_{MT}.

PARTIE 2 : Valorisation du Système hybride

Matière d'œuvre : Documents DT4 ; DT5 ; DT6 ; DR1.

Domaine étudié : Chaîne énergétique.

Objectif : Mettre en évidence les avantages du système hybride.

2.1 À partir des courbes **figure 7** du **DR1** et des modes figurant dans le **tableau 1** du **DT4** de l'analyse fonctionnelle compléter le tableau du **DR1**.

*Les efforts de pénétration dans l'air et de résistance au roulement sur un sol horizontal sont exprimés par la formule : $F_{rés} = \frac{1}{2} \rho_{air} S C_x V^2 + k m g$ avec $\rho_{air} = 1,2 \text{ kg.m}^{-3}$ et $g = 9,81 \text{ m.s}^{-2}$. voir tableau **DT6***

2.2 Écrire l'équation de la Puissance résistante $P_{rés}$ à la jante générée par ces efforts (sol horizontal, à vitesse constante). Calculer cette puissance $P_{rés}$ pour les vitesses suivantes : 50 km/h, 90 km/h.

2.3 Quelle est la puissance nécessaire à l'arbre de sortie : P_S à 50 km/h et 90 km/h (rappel le rendement du train épicycloïdal est de 1 ; réducteur+ chaîne $\eta = 0,9$) ?

La voiture roule à la vitesse de 50 km/h en mode tout électrique avec (quel que soit le résultat de la question 2.3) une puissance de 7,2 kW.

Remarque : Energie (kWh) = Puissance(kW) x temps(h)

2.4 Quelle est la puissance électrique nécessaire au moteur électrique P_{ME} (rappel le rendement du moteur électrique est de 0.95) ?

Quelle sera l'autonomie de la voiture en temps puis en kilomètre (la batterie à pleine charge voir **DT6**) ?

La voiture roule à la vitesse de 50 km/h en mode Thermique avec une puissance de 7,2kW.

*Remarque : consommation (g)= c_s (g/kWh) x Puissance (kW) x temps(h)
et la densité de l'essence : 0,72.*

2.5 Relever sur la courbe de consommation spécifique **figure 8** du **DR1** la consommation spécifique c_s à la fréquence de rotation de 1314 tr/min pour cette puissance de 7,2 kW. Faire apparaître les traces de relevé.

2.6 Calculer la consommation de la voiture à 50 km/h en grammes puis en litres aux 100 km.

La voiture roule à la vitesse de 50 km/h en mode Mixte : le moteur thermique développe une puissance de 22,6 kW à 2400 tr/min pendant 3 minutes. Une partie de cette puissance est utilisée pour déplacer le véhicule (7,2 kW), l'autre pour recharger la batterie, puis le moteur électrique prend le relais pour consommer l'énergie ainsi stockée.

2.7 Tracer sur la courbe de consommation spécifique **figure 8** du **DR1** ce point de fonctionnement et relever la consommation spécifique c_s et le couple moteur.

2.8 Calculer la quantité d'essence consommée en grammes puis en litres de la voiture pendant cette période de 3 minutes à 50 km/h.
Calculer la distance parcourue d_1 pendant les 3 minutes.

2.9 Quelle est la puissance disponible à la génératrice P_{GE} ? En déduire la puissance électrique P_{EI} . Calculer la quantité d'énergie stockée pendant ces 3 minutes.

Au bout des 3 minutes, le moteur électrique prend le relais pour consommer l'énergie ainsi stockée, le moteur thermique est à l'arrêt ; le moteur électrique consomme 7,47 kW à 50 km/h.

2.10 Calculer le temps de fonctionnement du moteur électrique, et la distance parcourue d_2 avec cette énergie électrique.

2.11 Calculer la consommation moyenne du véhicule pendant le trajet d_1+d_2 en litres aux 100 km.

Récupération de l'énergie

Le véhicule de masse $M=1360$ kg stocke de l'énergie sous forme d'énergie cinétique E_c et d'énergie potentielle E_p de pesanteur. La technologie HSD permet de récupérer, au freinage, une part de l'énergie cinétique.

2.12 Quelle est l'énergie cinétique du véhicule à 50 km/h en Joule puis en Wh ?

2.13 Quelle quantité d'énergie allons-nous récupérer à chaque arrêt en Wh (rappel pourcentage de l'énergie récupérable de 70%) ?

2.14 Calculer la distance parcourue en mode électrique avec cette énergie. (On considère le rendement global électrique de 1, et à 50 km/h $P_{ME} = 7,47$ kW ; 1 Wh = 3600 J).

La voiture descend une pente de 10% ($\tan \alpha = 0,1$ et $\alpha = 5,7^\circ$) à vitesse constante de 90 km/h sur 5 km. Rappel : $P_{rec} = (\frac{1}{2} \rho_{air} S C_x V^3 + k m g V - m g \sin \alpha V) \cdot \eta_R \cdot \eta_T \cdot \eta_{GE}$

2.15 Calculer la puissance récupérée P_{rec} puis l'énergie récupérée E_{rec} en kWh pendant cette descente. Quel sera le % de recharge de la batterie (rappel : $\eta_{BAT}=0.95$) ?

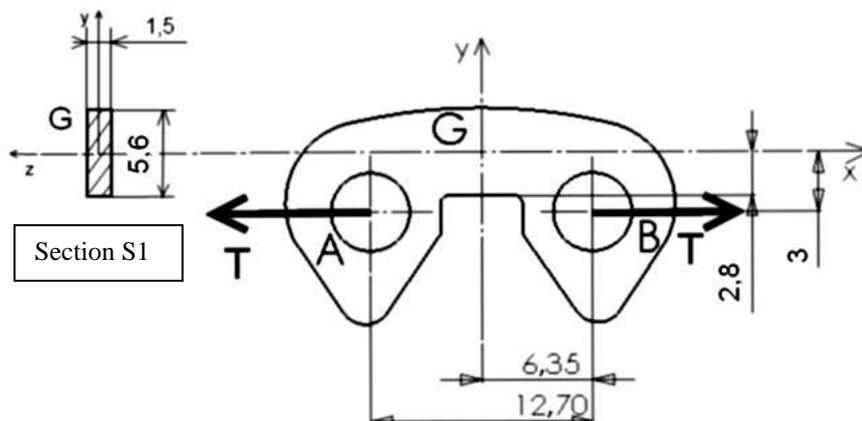
PARTIE 3 : Étude de la transmission par chaîne silencieuse

Matière d'œuvre : Documents DT2 ; DT3 ; DT6 ; DT7.

Domaine étudié : Chaîne de transmission silencieuse.

Objectif : Vérifier la résistance de la chaîne.

D'après le cahier des charges, le couple maxi est de 400 Nm.



- 3.1 À l'aide du document **DT7** calculer le diamètre primitif du pignon **6** et en déduire l'effort tangentiel transmis dans la chaîne.
- 3.2 La chaîne est constituée de maillons de 5 ou 6 lamelles assemblées. Calculer l'effort de traction maximal dans une lamelle.
- 3.3 Prendre comme effort tangentiel $T = 1100 \text{ N}$. Déterminer le torseur de cohésion dans la section S1 en G.
Calculer dans cette section la contrainte normale due à la traction σ_T et celle due à la flexion σ_{Mf} .
En déduire la contrainte maximale dans cette section.
- (rappel : $\sigma_T = N/S$; $\sigma_{Mf} = M_f / I_{Gz/v}$ et $I_{Gz/v} = bh^2/6$)

La figure 6 **DT7** représente la répartition des contraintes sur une lamelle.

- 3.4 Sur la figure 6, retrouver et donner la contrainte maximale dans la section S1 étudiée en 3.3 ; indiquer à quel endroit il y a risque de rupture. Comment appelle-t-on ce phénomène ?
- 3.5 Quelle doit être la résistance minimale du matériau pour que celle-ci résiste ?

PARTIE 4 : Évolution de la transmission hybride 1^{ère} et 3^{ème} génération

Dans cette partie on étudiera la transmission de 3^{ème} génération.

Matière d'œuvre : Documents DT8 ; DR2.

Domaine étudié : Transmission de la 3^{ème} génération.

Objectif : Comparer les 2 générations d'un point de vue cinématique.

La génératrice est à l'arrêt dans cette étude, $N_{2/0} = 0$.

- 4.1 Détermination du rapport de Réduction du train épicycloidal 1 entre le moteur thermique (entrée sens horaire) et la couronne **7** : $k_{MT} = \omega_{7/0} / \omega_{1/0}$

4.11 Écrire la relation entre $\omega_{1/0}$ et $V_{C1/0}$.

4.12 Calculer et tracer $\vec{V}_{C1/0}$. Pour tracer on prendra $\omega_{1/0} = 100 \text{ rad/s}$.

4.13 Justifier l'égalité $\vec{V}_{C1/0} = \vec{V}_{C4/0}$.

4.14 Le pignon 2 lié à la génératrice est fixe. En déduire le CIR_{4/0}.

4.15 En utilisant le CIR_{4/0}, déterminer $\vec{V}_{D4/0}$. En déduire $\vec{V}_{D7/0}$.

4.16 Écrire la relation entre $\omega_{7/0}$ et $V_{D7/0}$. Calculer $\omega_{7/0}$.

4.17 En déduire le rapport $k_{MT} = \omega_{7/0} / \omega_{1/0}$.

- 4.2 Calculer le rapport $k_{RE} = \omega_{10/0} / \omega_{7/0}$ puis $K_T = k_{MT} \times k_{RE} = \omega_R / \omega_{MT} = \omega_{10/0} / \omega_{1/0}$.

À la vitesse de 50 km/h, au moment du passage du mode électrique au mode thermique, la fréquence de rotation des roues est de 440 tr/min, la fréquence de rotation de la génératrice est nulle.

- 4.3 Calculer la fréquence de rotation du moteur thermique.

Le porte satellite 5 du train (3, 5, 6, 7) étant fixe, il se comporte comme un réducteur simple.

4.4 Calculer le rapport de réduction entre le moteur électrique et la couronne 7 :

$$k_{ME} = \omega_{7/0} / \omega_{3/0}, \text{ puis } K_E = \omega_R / \omega_{ME} = \omega_{10/0} / \omega_{3/0}$$

$$K_E \text{ (rapport entre le moteur électrique et les roues) } K_E = k_{ME} \times k_{RE}$$

4.5 Calculer la fréquence de rotation du moteur électrique à 50 km/h.

4.6 Comparer les résultats avec ceux obtenus à la question 1.6 pour le système 1^{ère} génération. Que peut-on conclure sur le moteur électrique ?

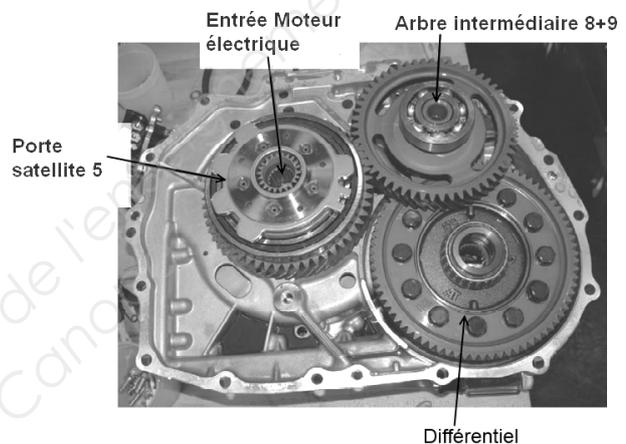
PARTIE 5 : Transmission hybride 3^{ème} génération

Matière d'œuvre : Documents : DT8 ; DT9 ; DT10 ; DR3.

Domaine étudié : Transmission de la 3^{ème} génération.

Objectif : Concevoir le guidage de l'arbre intermédiaire 9.

Dans la transmission hybride 3^{ème} génération il n'y a plus la chaîne silencieuse, entre la couronne du train épicycloïdal et le différentiel, la transmission est obtenue par l'arbre intermédiaire 9 et la roue dentée 8.



5.1 La liaison entre la roue dentée 8 et le pignon arbré 9 doit transmettre un couple.

5.11 À partir du document technique **DT9** (dimensions en mm et actions en N), retrouver la valeur de l'effort qui engendre ce couple. Calculer ce couple.

On prendra pour la suite un couple $C = 410 \text{ Nm}$, le diamètre mini de l'arbre est de 35 mm, la longueur maxi du moyeu de la roue dentée $L = 35$, la pression admissible du matériau est de 80 MPa.

5.12 À partir des documents techniques **DT10**, choisir les dimensions des cannelures série moyenne. Vérifier la condition de non matage.

5.2 Conception de l'ensemble roue 8 arbre intermédiaire 9.

Sur le document réponse **DR3** proposer une solution de la conception de l'ensemble 8+9 et de son guidage en rotation par rapport au carter.

5.21 La fonction guidage en rotation sera réalisée par 2 roulements à billes (35*72*17).

5.22 La roue dentée 8 sera rapportée sur le pignon arbré 9 en liaison encastrement dont la solution technologique est à définir sur le dessin **DR3**. Faire des coupes ou des sections nécessaires pour définir certaines formes.

5.23 Indiquer les conditions fonctionnelles (jeux, ajustements).

DOSSIER RÉPONSE

Ce dossier contient 3 documents numérotés de DR1 à DR3

DR1 : Courbes de puissance

page 19/21

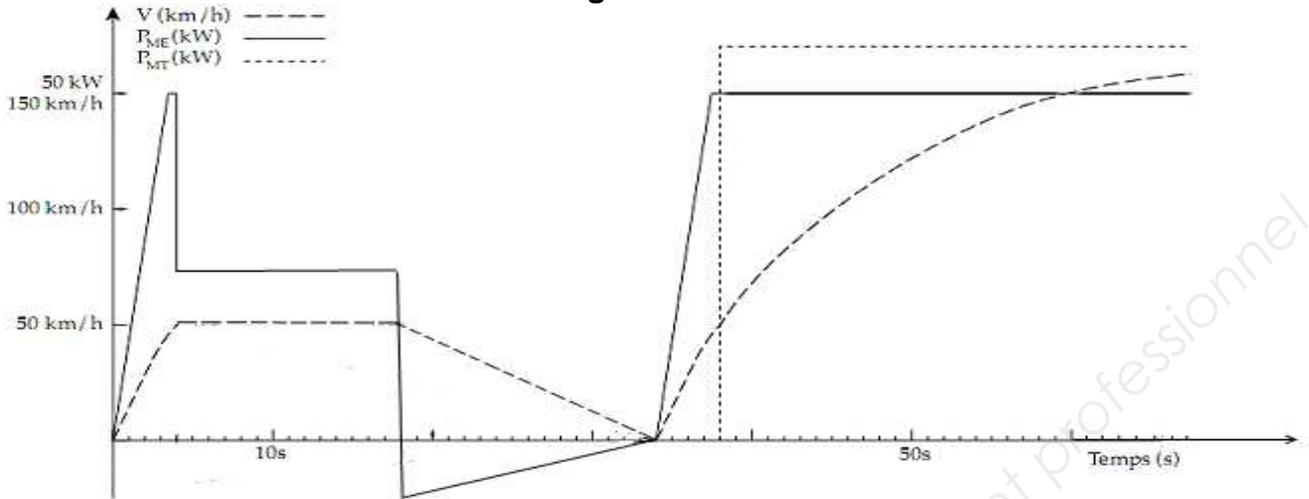
DR2 : Transmission 3^{ème} génération

page 20/21

DR3 : Conception

page 21/21

**DR1 : Caractéristiques dynamiques relevées expérimentalement :
Figure 7**



La vitesse du véhicule V en km/h : - - - - -

La puissance électrique consommée ou générée par le moteur électrique P_{ME} en kW : ———

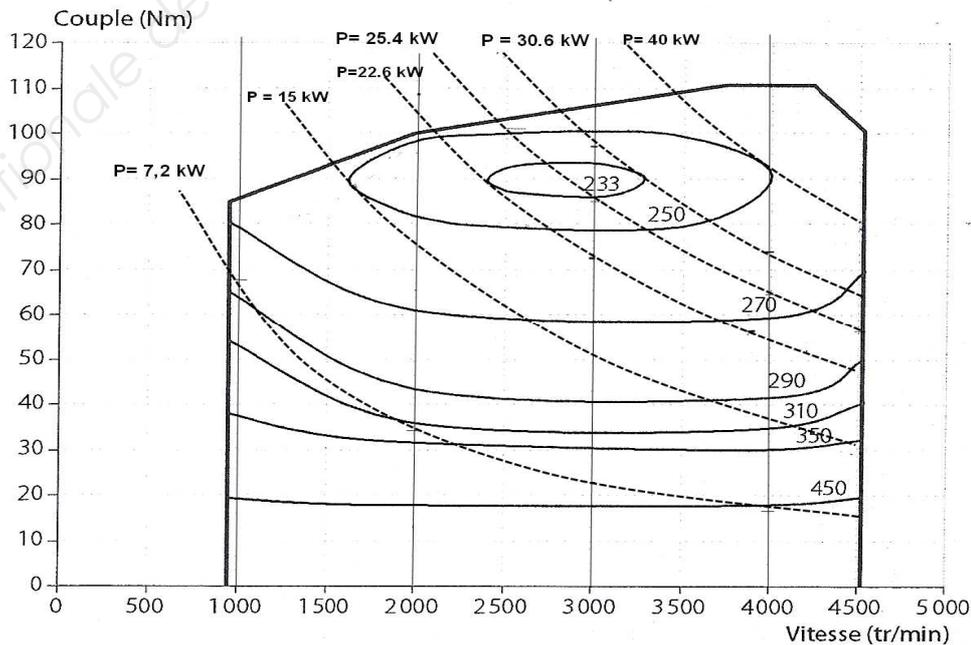
La puissance mécanique fournie par le moteur thermique P_{MT} en kW : - - - - -

Question 2.1

Temps	Phase	Mode	Vitesse
0 à 4 s	Démarrage	Tout électrique	De 0 à 50 km/h
4 à 18 s			
18 à 34 s			
34 à 38 s			
Plus de 38 s			

**Consommation spécifique en g/kWh
Courbe isopuissance**

Figure 8



DR2 : Transmission 3^{ème} Génération

Train épicycloïdal 1

AB= 30

AD = 78

BC= 24

Échelle des vitesses :

1 cm → 1 m/s

