

**BACCALAURÉAT GÉNÉRAL**

**SÉRIE SCIENTIFIQUE**

**ÉPREUVE DE SCIENCES DE L'INGÉNIEUR**

**Session 2016**

**Corrigé**

# Tri'Ode

## 1. Présentation du système

## 2. Analyse du besoin

**Objectif de cette partie :** vérifier la capacité du Tri'Ode à remplir la mission à laquelle il est destiné.

**Q1. Expliquer** pourquoi le Tri'Ode est particulièrement adapté à la mission de nettoyage des graffitis en ville.

La charge utile du Tri'Ode annoncée par le constructeur (70 kg, 108 l) est suffisante pour transporter les produits et outils nécessaires à la mission de nettoyage (60 kg, 80 l). De même, l'autonomie annoncée, de 45 km (réponse non exigée du candidat), permet de couvrir la distance parcourue quotidiennement par le technicien.

Le Tri'Ode est beaucoup plus petit qu'une fourgonnette et peut se faufiler plus facilement dans la circulation en ville. Son stationnement est également facilité par sa petite taille.

Le fait qu'il soit électrique lui permet de pouvoir accéder à certaines zones réglementées comme les zones piétonnes ou le centre historique de certaines villes.

0	Aucune réponse ou réponse fausse
1	1 arguments fournis par le candidat
2	2 arguments fournis par le candidat
3	3 arguments fournis par le candidat

**Q2. Calculer** les rejets de CO<sub>2</sub> par kilomètre du Tri'Ode. **Conclure** sur l'aptitude du Tri'Ode à satisfaire l'exigence de la ville concernant les rejets de CO<sub>2</sub> dans l'atmosphère.

La recharge des batteries (2 kW·h) du Tri'Ode va générer 2 × 40 g de CO<sub>2</sub> pour une distance parcourue de 45 km soit un rejet de  $\frac{2 \times 40}{45} = 1,78 \text{ g de CO}_2 / \text{km}$

Le Tri'Ode rejete 1,78 g de CO<sub>2</sub> par kilomètre ce qui est très inférieur aux exigences de la ville qui impose une limite de 50 g/km.

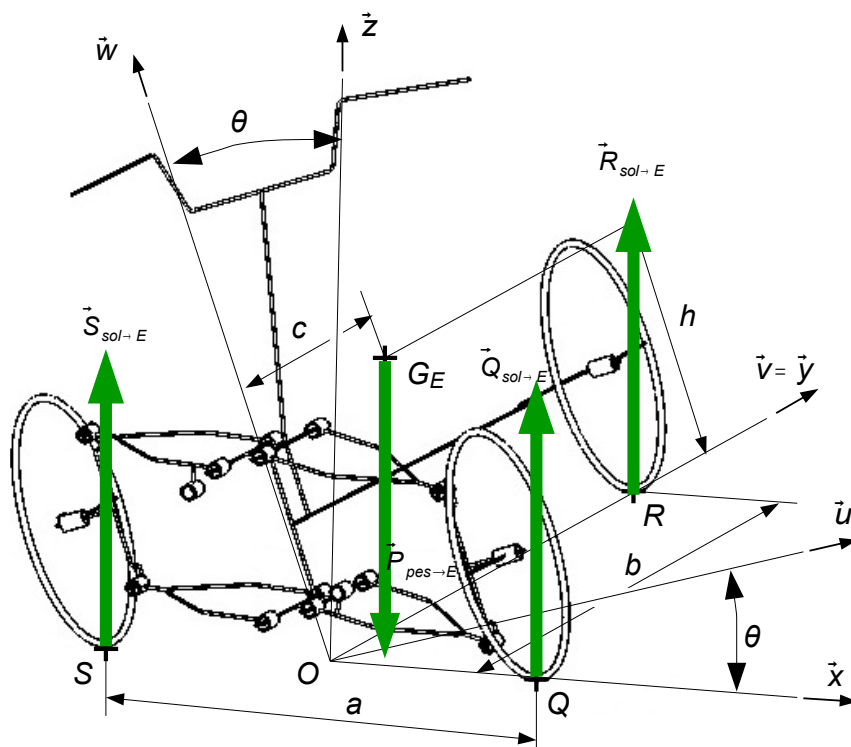
0	Aucune réponse ou réponse fausse
1	Calcul erroné mais conclusion cohérente
2	Calcul exact sans conclusion ou avec une conclusion fausse
3	Calcul exact et conclusion conforme

### 3. Assurer la sécurité à l'arrêt, à basse et haute vitesse

**Objectif de cette partie :** **justifier** l'intérêt d'un dispositif permettant de bloquer la géométrie du train avant. **Vérifier** la réactivité du système de blocage de l'architecture transverse et **établir** son programme de fonctionnement.

#### Sécurité à l'arrêt

**Q3. Compléter** la figure 20 du document réponse DR1 en indiquant aux différents points, la direction et le sens des différentes actions mécaniques extérieures qui s'appliquent au Tri'Ode.



0	Aucune réponse ou réponse fausse
1	Vecteur Poids exact ou au moins un Vecteur réaction exact
2	
3	4 quatre vecteurs exacts (direction, sens)

**Q4. Indiquer** dans ce cas la valeur de  $\|\vec{Q}_{sol \rightarrow E}\|$  et **en déduire** l'expression de  $\sin(\theta)$  en fonction des dimensions  $a$ ,  $b$ ,  $c$  et  $h$ .

Lorsque le Tri'Ode est sur le point de se renverser sur la droite,  $\|\vec{Q}_{sol \rightarrow E}\| = 0 \text{ N}$ . donc

$$\|\vec{Q}_{sol \rightarrow E}\| = \left( \frac{h}{a} \times P(\text{pes} \rightarrow E) \times \sin(\theta) - \frac{(c-b) \times P(\text{pes} \rightarrow E)}{2 \times b} \right) = 0$$

$$\text{d'où } \sin(\theta) = \frac{(c-b) \times a}{2 \times b \times h}$$

0	Aucune réponse ou réponse fausse
1	$\ \vec{Q}_{sol \rightarrow E}\  = 0\text{N}$ indiqué par le candidat
2	
3	$\ \vec{Q}_{sol \rightarrow E}\  = 0\text{N}$ indiqué par le candidat et expression de $\sin(\theta)$ correcte

**Q5. Calculer** la valeur de l'angle  $\theta$  à ne pas dépasser pour éviter tout risque de basculement si  $a = 800 \text{ mm}$ ,  $b = 1398 \text{ mm}$ ,  $c = 703 \text{ mm}$  et  $h = 347 \text{ mm}$ . **Vérifier** que les butées mécaniques permettent d'éviter le basculement, à l'arrêt en cas de défaillance du système de blocage, de la version professionnelle du Tri'Ode.

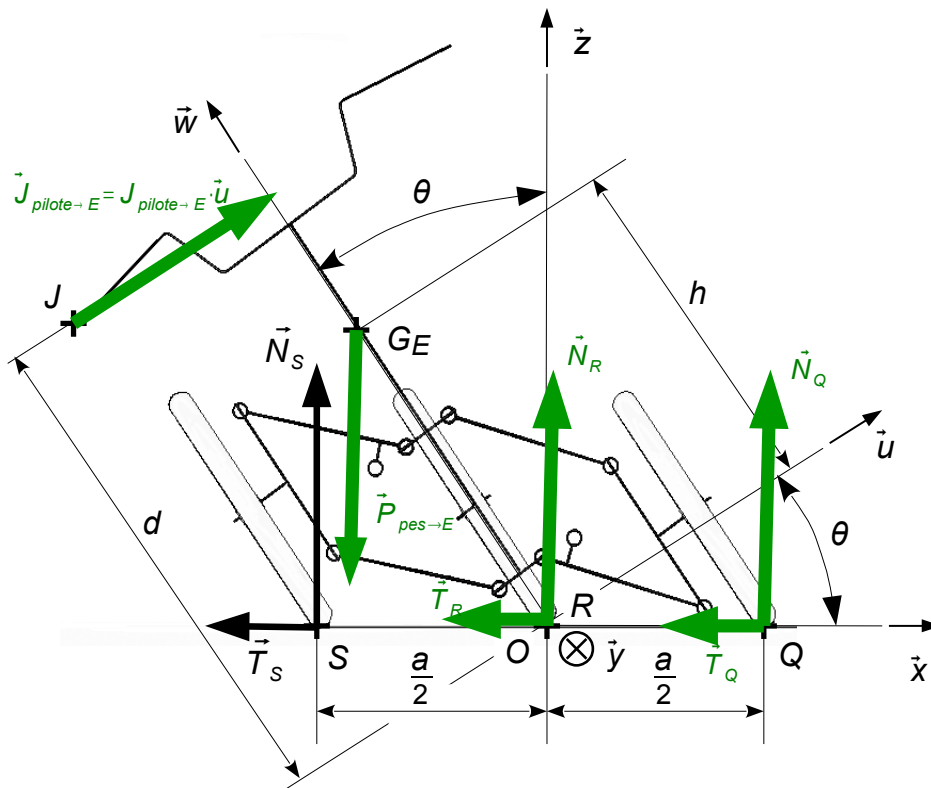
$$\theta = \arcsin\left(\frac{(c-b) \times a}{2 \times b \times h}\right) = \arcsin\left(\frac{(703-1398) \times 800}{2 \times 1398 \times 347}\right) = -34,96^\circ$$

L'angle limite correspond à celui défini par les butées mécaniques ; une bonne répartition des masses dans lesallettes peut permettre d'abaisser le centre de gravité de l'ensemble et limiter le risque de renversement, tout comme une mauvaise répartition peut le favoriser. Les butées mécaniques conviennent très certainement pour le modèle standard mais elles sont trop justes pour le modèle professionnel.

0	Aucune réponse ou réponse fausse
1	Expression littérale de $\theta$ fournie
2	Valeur de $\theta$ exacte (le signe n'est pas pris en compte)
3	Valeur exacte et conclusion cohérente (comparaison avec les butées mécaniques de $\pm 35^\circ$ )

**Remarque : Tenir compte de la réponse apportée par le candidat à la question précédente**

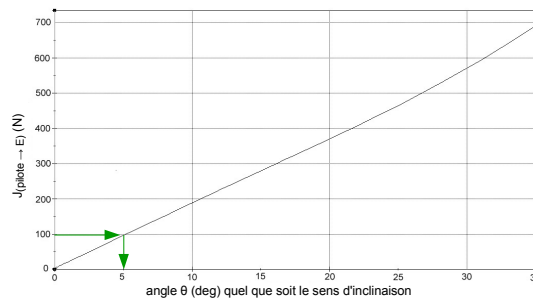
**Q6. Compléter** la figure 21 du document réponse DR1 en représentant aux points  $J$ ,  $G_E$ ,  $R$  et  $Q$ , les actions mécaniques extérieures qui s'appliquent à l'ensemble  $E$  ; **représenter** les composantes normales et tangentielles des actions aux points  $Q$  et  $R$ . En appliquant le théorème du moment dynamique, **exprimer** l'équation algébrique qui traduit l'équilibre de l'ensemble  $E$  autour de l'axe  $(O, \vec{y})$ .



$$J(\text{pilote} \rightarrow E) \times d + N_S \times \frac{a}{2} - P(\text{pes} \rightarrow E) \times h \times \sin \theta - N_Q \times \frac{a}{2} = 0$$

0	Aucune réponse ou réponse fausse
1	Réponse partielle
2	Tous les vecteurs sont exacts (pour les réactions on accepte l'action mécanique et/ou les projections)
3	Vecteurs exacts et équation exacte

**Q7.** Sachant que le pilote ne doit pas exercer un effort supérieur à 100 N pour relever le Tri'Ode, **déterminer** l'angle d'inclinaison maximal du véhicule (assuré par le vérin du système de blocage) correspondant à cet effort.



L'angle d'inclinaison maximal correspondant à un effort de 100 N est de 5°.

Lorsque la vitesse du véhicule est inférieure à 8 km·h<sup>-1</sup>, le système de blocage doit limiter l'inclinaison du véhicule à 5° de part et d'autre de la verticale.

0	Aucune réponse ou réponse fausse
1	
2	
3	Valeur de l'angle exacte

### Sécurité à basse et haute vitesse

**Q8.** **Déterminer** le temps nécessaire pour transmettre une trame complète.

Le nombre d'octets nécessaire par information est de **4 octets**.

L'information data est composée des 9 informations des capteurs soit  $(9 \times 4) = \mathbf{36 \text{ octets}}$ .

L'information fournie par la centrale d'inertie est composée des informations suivantes :

début de trame + Identification + données + CS soit :

$$1 + 3 + 36 + 1 = \mathbf{41 \text{ octets}}$$

La trame d'échange d'un octet de la liaison RS232 est composée de 1 bit de start, 8 bits de données, 1 bit de parité et 1 bits de stop soit **11 bits** au total.

Pour transmettre 1 octet de données la trame transmet 11 Bits. Pour transmettre les 41 octets de données, il faut  $41 \times 11 = \mathbf{451 \text{ bits}}$ .

La vitesse de transmission est de 19200 bits par seconde. Pour transmettre les 451 bits, il faudra :

$$\frac{451}{19200} = 0,0235 \text{ s soit environ } \mathbf{24 \text{ ms}}$$

0	Aucune réponse ou réponse fausse
1	Le candidat propose soit 41 octets soit 36 octets à 11 bits
2	Le nombre de bits est exact : 451 bits ou résultat juste sans unité
3	La valeur du temps est exacte

**Q9.** Sachant que le temps de réaction des électrovannes est de 45 ms et que celui des autres composants est négligeable, **vérifier** que le temps de réaction du système correspond à celui du cahier des charges (figure 1).

Temps de réaction du système =  $24 + 45 = 69$  ms.

Il est inférieur au temps de blocage spécifié dans le cahier des charges, qui est de 300ms ; la réactivité du système de blocage est suffisante pour assurer la sécurité du pilote.

0	Aucune réponse ou réponse fausse
1	Réponse partielle
2	Temps de réaction cohérent avec la question précédente, pas conclusion ou conclusion erronée
3	Le temps et la conclusion sont cohérents par rapport au résultat de la question précédente

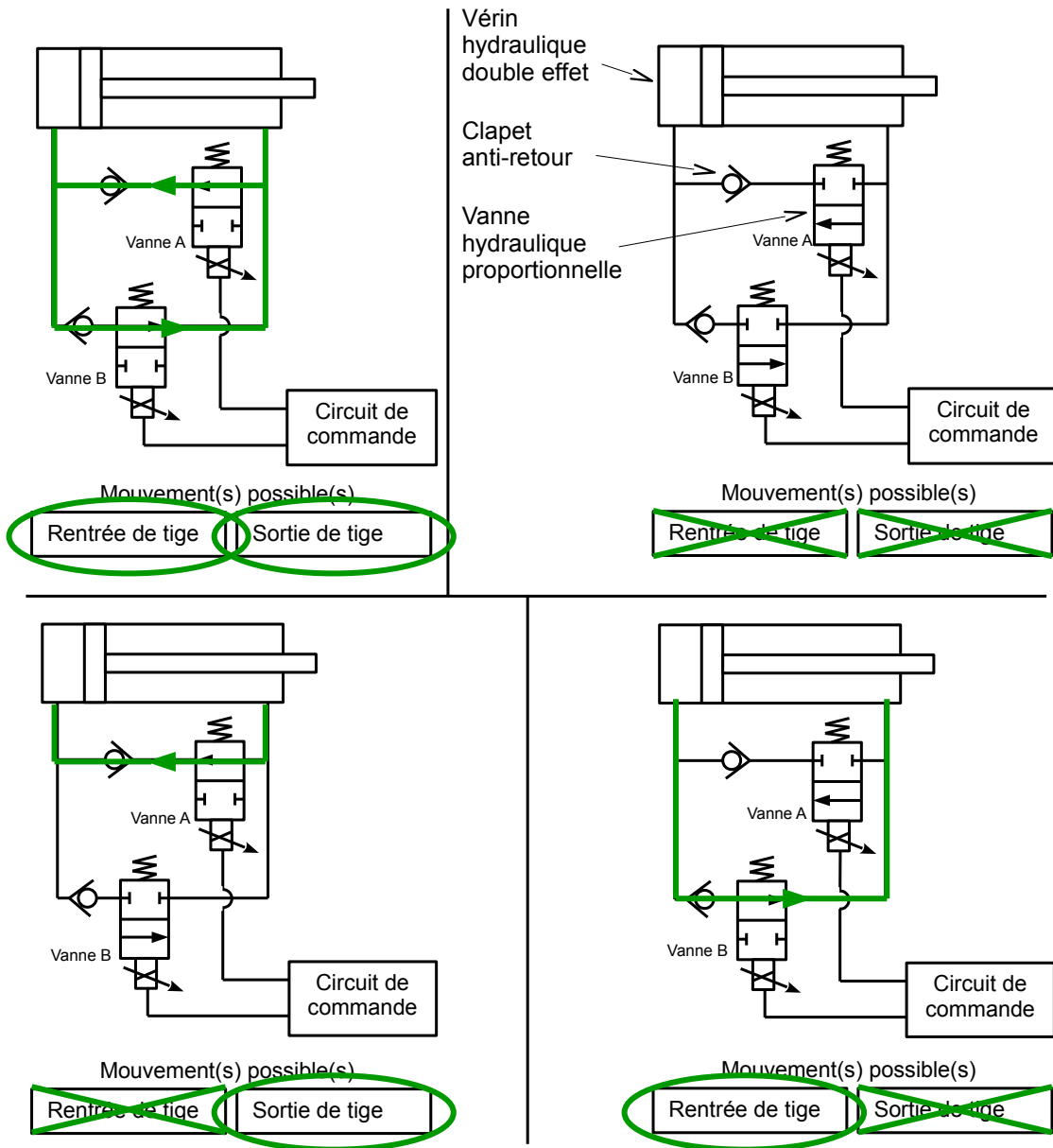
### Contrôle de l'inclinaison

**Q10. Préciser**, sur le document réponse DR2, le mouvement de la tige du vérin (rentrée de tige ou sortie de tige) lorsque le véhicule bascule de la position verticale vers la droite et lorsque le véhicule bascule de la position verticale vers la gauche.

Mouvement du véhicule	Action de la tige du vérin
De la position verticale vers la droite	Sortie de tige
De la position verticale vers la gauche	Rentrée de tige

0	Aucune réponse ou réponse fausse
1	
2	Une seule réponse exacte
3	Les deux réponses sont exactes

**Q11. Indiquer** sous chaque schéma du document réponse DR2 le(s) mouvement(s) possible(s) de la tige du vérin (entourer le mouvement possible, barrer le mouvement impossible). **Justifier** en traçant, en couleur, le sens de parcours du fluide dans les conduites.



0	Réponse fausse
1	1 figure exacte ou les flux dessinés sont partiellement justes
2	2 figures exactes ou l'ensemble des flux sont correctement représentés
3	Flux et mouvements exacts



**Q12.** En **déduire** la(les) vanne(s) (A, B) à fermer pour bloquer l'inclinaison du Tri'Ode uniquement vers la droite, uniquement vers la gauche et en position verticale. **Compléter** le document réponse DR3.

Vanne(s) à fermer pour bloquer l'inclinaison de la position verticale vers la gauche :	B
Vanne(s) à fermer pour bloquer l'inclinaison de la position verticale vers la droite :	A
Vanne(s) à fermer pour bloquer le Tri'Ode en position verticale :	A et B

0	Aucune réponse ou réponse fausse
1	Une réponse exacte ou cohérente avec la question précédente
2	Deux réponses exacte ou cohérentes avec la question précédente
3	L'ensemble des réponses sont exactes ou cohérentes avec la question précédente

**Q13.** **Compléter** sur le document réponse DR3 l'algorithme de commande des électrovannes.

*Début*

*TANT QUE*  $v = 0 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$

**Fermer** Vanne A

**Fermer** Vanne B

*FIN TANT QUE*

**Ouvrir** Vanne A

**Ouvrir** Vanne B

*si*  $v < 8 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$

*si* inclinaison à droite  $\geq 5^\circ$

Alors **Fermer** Vanne A

**Ouvrir** Vanne B

*Fin de si*

*si* inclinaison à gauche  $\geq 5^\circ$

Alors **Ouvrir** Vanne A

**Fermer** Vanne B

*Fin de si*

*Fin de si*

*Si* chute détectée à droite

Alors **Fermer** Vanne A

**Ouvrir** Vanne B

*Fin de si*

*Si* chute détectée à gauche

Alors **Ouvrir** Vanne A

**Fermer** Vanne B

Fin de si

0	Aucune réponse ou réponse fausse
1	1 ensemble (4 termes) est exact ou cohérent avec la question précédente
2	2 ensembles (4 termes) sont exacts ou cohérents avec la question précédente
3	L'ensemble de l'algorithme est exact ou cohérent avec la question précédente

#### 4. Gestion de l'alimentation

**Objectif de cette partie :** **valider** le choix des batteries et **vérifier** que la réserve d'énergie (lorsque le voyant batterie s'allume) est suffisante pour permettre au pilote de retourner au garage.

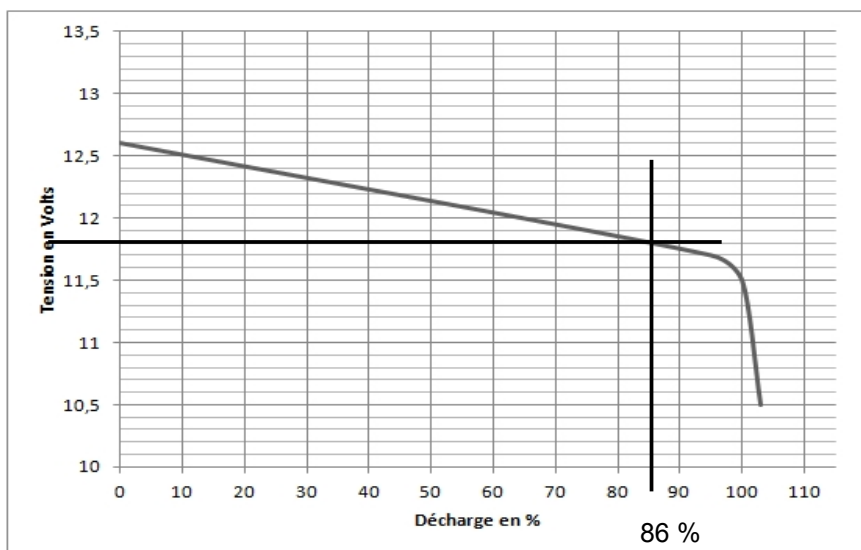
##### Contrôle de la tension de la batterie

**Q14. Déduire** d'après la courbe caractéristique de décharge (figure 12), la capacité de batterie restante.

**Calculer** alors la distance pouvant être encore parcourue, en considérant une vitesse constante de  $20 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$  et un courant moyen consommé de  $22 \text{ A}$ .

**Vérifier** la pertinence de la solution technologique du voyant qui alerte le conducteur.

Lorsque la tension atteint  $11,8 \text{ V}$ , la batterie est déchargée à  $86 \%$  (on accepte  $85\%$ ); il reste donc  $14 \%$  (on accepte  $15\%$ ) de la capacité de la batterie soit  $\frac{14 \times 55}{100} = 7,7 \text{ A}\cdot\text{h}$ . (ou  $8,25\text{Ah}$ )



L'autonomie est alors de  $\frac{7,7}{22} = 0,35 \text{ h}$  soit  $21 \text{ min}$ . (ou  $0,375\text{h}$ )

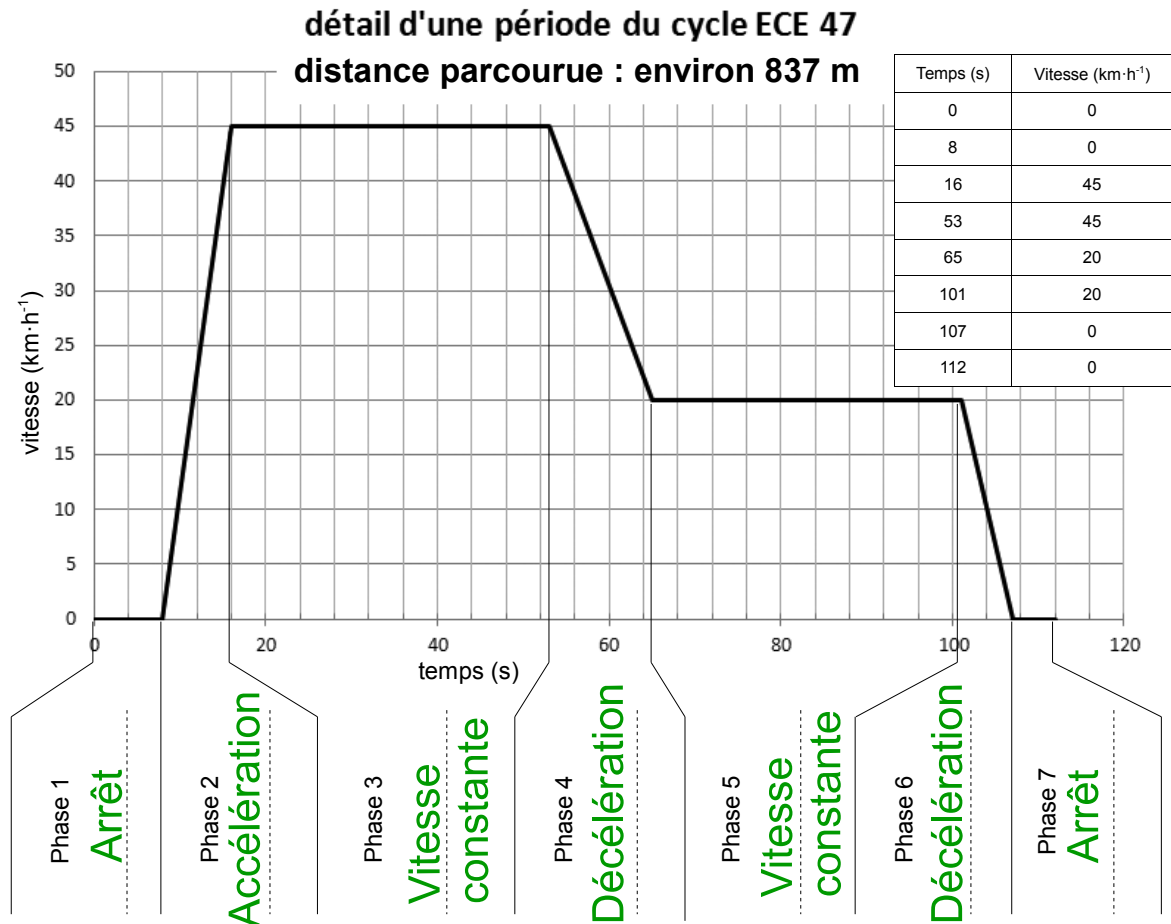
La distance parcourue est de  $20 \times 0,35 = 7 \text{ km}$  (ou  $7,5 \text{ km}$ )

L'autonomie est suffisante puisque l'on peut parcourir  $7 \text{ km}$  avec la réserve alors que le pilote sera au pire à  $6 \text{ km}$  de son garage.

0	Aucune réponse ou réponse fausse
1	La capacité restante est exacte ou autre méthode d'alerte proposée à la place du voyant
2	La distance est exacte ou cohérente avec la capacité déterminée
3	Distance exacte et justification exacte au regard des $6\text{km}$ attendus

## Vérification de l'autonomie du Tri'Ode

**Q15. Identifier** sur la figure 24 du document DR4, détaillant une période du cycle ECE 47, les différentes phases du mouvement (accélération, décélération, vitesse constante, arrêt).



0	Aucune réponse ou réponse fausse
1	Entre 1 et 4 phases justes
2	5 ou 6 phases justes
3	Toutes les phases sont justes

**Q16. Comparer** ce cycle à celui d'un trajet qui serait réalisé en milieu urbain. **Conclure** sur la validité de l'autonomie du véhicule annoncée par le constructeur.

Ce cycle représente un trajet de plus de 800 m. Il est peu probable de pouvoir parcourir une telle distance en ville sans marquer d'arrêt et avec une vitesse aussi régulière. Les stops, feux rouges, passages piétons, bouchons... vont "hacher" le parcours et nécessiter de nombreuses phases d'accélération et de décélération. L'utilisation du Tri'Ode en ville avec une charge utile de 60 kg ne permettra pas de parcourir les 45 km annoncés par le constructeur ; les phases d'accélération étant gourmandes en énergie, à fortiori avec un véhicule chargé.

0	Aucune réponse ou réponse fausse
1	
2	Le profil de vitesse est mis en parallèle avec une situation concrète
3	Le profil de vitesse est mis en parallèle avec une situation concrète et discussion sur l'autonomie

### Justification du modèle multi-physique du triode grand public (sans valise ni charge)

**Q17. Indiquer** la nature et l'unité des grandeurs de flux et d'effort correspondant à la puissance en sortie du composant «*Roue arrière*» du modèle multi-physique.

Sachant que la roue arrière a un diamètre de 58 cm, **justifier** le ratio de  $3,45 \text{ rad}\cdot\text{m}^{-1}$  du composant «*Roue arrière*» dont la définition est donnée ci-dessus.

Vitesse linéaire en  $\text{m}\cdot\text{s}^{-1}$  et force en N.

La roue a un diamètre de 58 cm soit une circonférence de  $\pi \times 0,58 \approx 1,82 \text{ m}$ .

Donc pour un angle de rotation de  $2\pi \text{ rad}$ , la roue avance de 1,82 m d'où le ratio :  $\frac{2 \times \pi}{1,82} = 3,45 \text{ rad}\cdot\text{m}^{-1}$ .

0	Aucune réponse ou réponse fausse
1	La nature et l'unité des grandeurs de flux et d'effort sont exactes
2	Le ratio est calculé mais la nature et l'unité des grandeurs de flux et d'effort sont fausses/absentes
3	Tous les éléments attendus sont fournis

**Q18.** Après avoir comparé les différentes formes du Tri'Ode grand public (sans valise ni charge) aux formes présentées figure 14, **justifier** l'ordre de grandeur du  $C_x$  de 0,8.

De par sa forme, le Tri'ode se rapproche plus d'une moto de tourisme que d'une voiture ; son  $C_x$  sera donc plus proche de 0,9 que de 0,5. Le carénage à l'avant du Tri'Ode, de forme arrondie, descend assez bas et le pare-brise remonte assez haut ce qui est propice à améliorer le  $C_x$ . Par contre les deux roues à l'avant engendrent plus de traînée qu'un deux roues classique. Globalement, un  $C_x$  légèrement plus faible qu'une moto de tourisme semble cohérent.

0	Aucune réponse ou réponse fausse
1	
2	Réponse argumentée de manière maladroite
3	Réponse argumentée de manière satisfaisante

### Validation du modèle multi-physique du Tri'Ode grand public (sans valise ni charge)

**Q19. Comparer** l'allure des courbes simulée et réelle ainsi que les valeurs de courant maximal, moyen entre 20 s et 50 s.

**Comparer** les distances parcourues.

**Conclure** sur la validité du modèle multi-physique.

L'allure des courbes simulée et réelle sont similaires ; on retrouve notamment les mêmes zones correspondant aux phases d'accélération, de vitesse constante et de freinage sur des durées équivalentes.

Le courant maximal mesuré est de  $5,8 \times 40 = 232 \text{ A}$  pour environ 225 A simulé. Entre 20 et 50 s, le courant moyen mesuré est d'environ  $1,1 \times 40 = 44 \text{ A}$  pour 47 A simulé.

La distance parcourue réellement est de 837 m, celle obtenue par simulation de 835 m, la différence est négligeable.

Les résultats obtenus avec le modèle multiphysique sont proches de ceux obtenus sur le système réel ; il peut donc être validé.

0	Aucune réponse ou réponse fausse
1	La similitude de l'allure et des valeurs de courants est énoncée ou distance similaire
2	La similitude de l'allure et des valeurs de courants est énoncée et distance similaire
3	La similitude de l'allure et des valeurs de courants est énoncée et distance similaire et validité du

	modèle confirmée
--	------------------

**Q20. Calculer** en ampères heures la quantité  $Q$  d'électricité consommée pendant le cycle.

En **déduire** le nombre de cycles pouvant être réalisés (voir les caractéristiques de la batterie), puis la distance totale  $d_{totale}$  pouvant être parcourue.

**Comparer** cette distance avec celle annoncée dans le cahier des charges ; **rechercher** des causes aux éventuels écarts constatés.

$$Q = 5 \times 220 + 40 \times 47 + 32,5 \times 16,5 \approx 3516 \text{ Coulombs soit } 0,977 \text{ Ah}$$

**Remarque : le candidat peut avoir fait ses calculs avec 33s au lieu 32,5s**

$$\text{En déduire le nombre de cycles pouvant être réalisés : } \frac{55}{0,977} = 56,3 \text{ cycles}$$

$$\text{Distance } d_{totale} \text{ pouvant être parcourue : } D_{totale} = 835 \times 56,3 = 47010 \text{ m soit environ } 47 \text{ km}$$

Cette distance est un peu supérieure aux 45 km annoncés par le constructeur. Les écarts peuvent provenir des simplifications faites pour le calcul, des paramètres qui ont été entrés dans le modèle multiphysique (coefficient de roulement,  $C_x$ ...) mais également de la consommation des composants électriques (centrale inertielle, variateur de vitesse, électrovannes...) qui n'a pas été prise en compte dans le modèle.

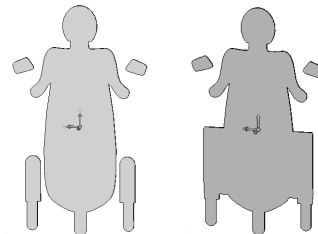
0	Aucune réponse ou réponse fausse
1	Q en Ah est juste ou distance cohérente avec le Q calculé
2	Nombre de cycles et distance exacts
3	Comparaison et justification des écarts

### Vérification de l'autonomie pour la mission envisagée avec valise et charge

**Q21. Indiquer** quels paramètres il faut modifier pour adapter le modèle multi-physique aux conditions réelles d'utilisation du Tri'ode par la société de nettoyage. **Préciser**, sans donner de valeur, la façon dont ces paramètres doivent évoluer.

Les paramètres à modifier sont :

- la courbe de variation de la tension d'alimentation du moteur pour avoir un cycle de vitesse représentatif d'un trajet urbain ; **(ce paramètre n'est pas exigé)**
- la masse de l'ensemble scooter+pilote qui augmente avec la charge des valises ;
- le  $C_x$  qui augmente par l'ajout à l'arrière du véhicule de valises peu aérodynamiques ;
- la surface frontale qui augmente ; les valises latérales débordant de chaque côté du scooter :



0	Aucune réponse ou réponse fausse
1	2 paramètres sans évolution ou 1 paramètre avec évolution
2	3 paramètres sans évolution ou 2 paramètres avec évolution
3	3 paramètres identifiés dont l'évolution est caractérisée

**Q22. Donner** la tension nominale du pack constitué des trois batteries au plomb et **calculer** l'énergie qui peut être stockée dans ce pack. En **déduire** l'autonomie, en kilomètres, du Tri'Ode avec ces nouvelles conditions. **Conclure** sur l'aptitude du Tri'Ode à réaliser la mission envisagée lorsqu'il est alimenté par des batteries au plomb.

La tension nominale du pack de batterie est de  $3 \times 12,6 = 37,8 \text{ V}$ . (on accepte également 36V)

Energie embarquée dans les batteries :  $37,8 \times 55 \times 3600 = 7484400 \text{ J}$ . (ou 1980Wh avec 36V)

Autonomie :  $\frac{7484400}{156100} \times 0,696 = 33,4 \text{ km}$ . (ou 31,8 km)

L'autonomie est insuffisante car la mission de nettoyage nécessite de parcourir 45 km.

0	Aucune réponse ou réponse fausse
1	Valeur de la tension exacte
2	Energie cohérente
3	Autonomie et conclusion cohérentes

**Q23. Exploiter** les résultats obtenus dans les parties précédentes pour valider ou non l'utilisation du Tri'Ode par la société de nettoyage et les éventuelles modifications à réaliser.

Réponse attendue sous forme d'un paragraphe argumenté de 10 lignes maximum.

Le Tri'Ode a la capacité de transporter le matériel nécessaire au nettoyage des graffitis. De plus, il participe à réduire les émissions nocives pour l'environnement grâce à sa propulsion électrique et son faible taux de rejet de CO<sub>2</sub>.

La sécurité de l'utilisateur est améliorée par le système de contrôle de l'inclinaison qui évite le basculement dans les virages et à l'arrêt et ce malgré une charge utile importante transportée à l'arrière du véhicule. La santé du conducteur est également prise en compte en limitant l'effort nécessaire pour maintenir l'équilibre du véhicule lors des manœuvres à faible vitesse.

L'utilisation de batteries au plomb ne permet cependant pas au Tri'Ode de parcourir une distance suffisante pour réaliser sa mission. Un système de récupération de l'énergie de freinage permettrait d'augmenter l'autonomie de manière significative.

0	Aucune réponse ou réponse fausse
1	1 éléments identifiés par le candidat
2	2 éléments identifiés par le candidat
3	3 éléments identifiés par le candidat

Eléments attendus du candidat : masse transportable conforme, aspect écologique conforme, sécurité et confort assurés conformes, autonomie insuffisante

Amélioration possibles : changement de batterie, etc...