

<b>DANS CE CADRE</b>	Académie :	Session :
	Examen :	Série :
	Spécialité/option :	Repère de l'épreuve :
	Epreuve/sous épreuve :	
	NOM :	
	(en majuscule, suivi s'il y a lieu, du nom d'épouse)	
<b>NE RIEN ÉCRIRE</b>	Prénoms :	N° du candidat <input type="text"/>
	Né(e) le :	(le numéro est celui qui figure sur la convocation ou liste d'appel)
	Appréciation du correcteur	
	Note : <input type="text"/>	

Il est interdit aux candidats de signer leur composition ou d'y mettre un signe quelconque pouvant indiquer sa provenance.

MINISTÈRE DE L'ÉDUCATION NATIONALE

**DATE DE L'ÉPREUVE : .....HEURE : .....**

## BACCALAURÉAT PROFESSIONNEL CONSTRUCTION DES CARROSSERIES

Session : 2023

### E.1- ÉPREUVE SCIENTIFIQUE ET TECHNIQUE

Sous-épreuve E11

UNITÉ CERTIFICATIVE U11

### Analyse d'un système technique

Durée : 3 h

Coef. : 2

# DOSSIER RÉPONSES

Ce dossier RÉPONSES comprend 24 pages numérotées de DR 1/24 à DR 24/24.

Le candidat répondra aux questions directement sur le document réponses.

BACCALAURÉAT PROFESSIONNEL Construction des carrosseries	Code : 2306 CCR ST 11-1	Session 2023	DOSSIER RÉPONSES
E1 - ÉPREUVE SCIENTIFIQUE ET TECHNIQUE	Durée : 3 h	Coefficient : 2	Page DR 1 / 24

# NE RIEN ÉCRIRE DANS CETTE PARTIE

## 1 – Mise en situation :

Vous travaillez chez un carrossier constructeur dans un atelier équipant des poids lourds pour les travaux publics et la manutention.

## 2 – Problématique :

On vous demande d'assurer la mise en place d'une barre anti-encastrement (BAE) sur un véhicule venant d'être équipé d'un bras hydraulique (Ampliroll) et d'une benne amovible. Le véhicule est un châssis porteur DAF CF410 FAT MX11.

- Vous déterminerez la charge utile, la position du centre de gravité du véhicule à vide et les poids sur l'avant et l'arrière pour une charge maximale.
- Vous étudierez l'installation de cette BAE en respectant les normes de sécurité.
- Vous validerez les demandes du cahier des charges.



# NE RIEN ÉCRIRE DANS CETTE PARTIE

## 3 – Questionnaire :

### Partie 1 : Étude statique

Cette étude a pour but la vérification de la répartition du poids au niveau des essieux lorsque le véhicule est chargé.

Détermination de la charge utile CU du véhicule, **exprimer** les masses en tonnes **T** :

1.1 – En vous aidant du dossier technique, **relever** le PTAC de ce véhicule.

**PTAC = \_\_\_\_\_ T**

1.2 – D'après le dossier technique, **relever** la masse du châssis de ce véhicule :

**P Châssis = \_\_\_\_\_ T**

1.3 – **Calculer** la masse totale des équipements montés sur ce véhicule à l'aide du dossier technique.

**P équipements = \_\_\_\_\_ = \_\_\_\_\_ T**

1.4 – **Calculer** le poids à vide PV du véhicule. Il correspond à la masse du châssis + la masse de tous les équipements ajoutés par le carrossier constructeur.

**PV = P Châssis + P équipements**

**PV = \_\_\_\_\_**

**PV = \_\_\_\_\_ T**

1.5 – **Calculer** la charge utile CU du véhicule.

**CU = \_\_\_\_\_**

**CU = \_\_\_\_\_ T**

1.6 – Cette CU satisfait-elle le cahier des charges ? **Justifier** votre réponse.

\_\_\_\_\_

# NE RIEN ÉCRIRE DANS CETTE PARTIE

Détermination de la position du centre de gravité du véhicule à vide :

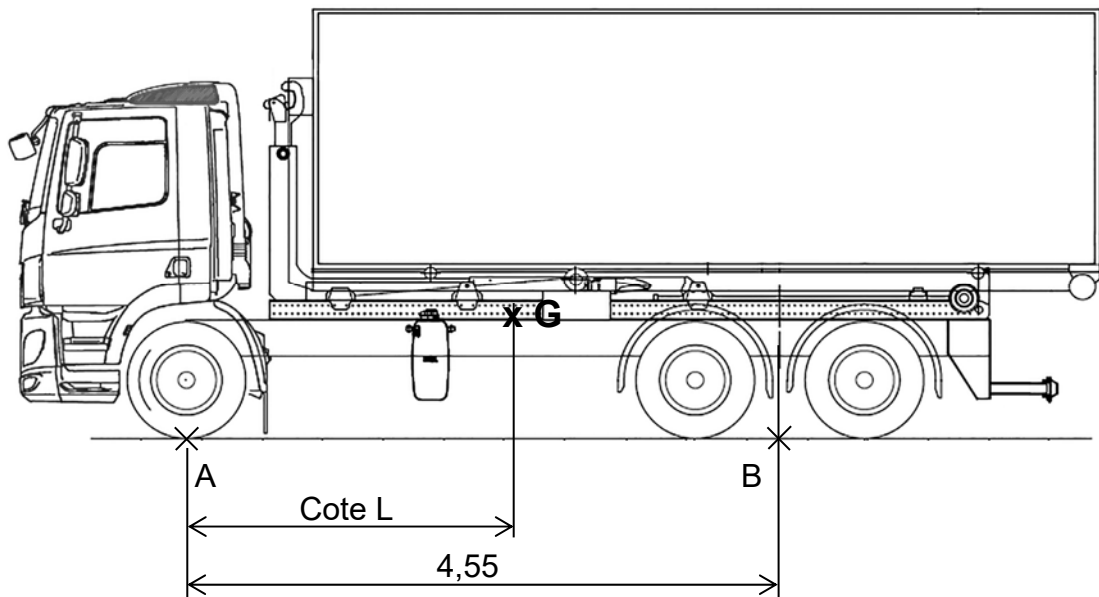
Pour cette question, prendre  $PV = 14 T$ , ainsi pour la suite du questionnaire le poids à vide du véhicule exprimé en Newton est défini par :  $\|\vec{P}\| = 140\,000 N$

Données : Après une pesée du véhicule, on obtient :

- poids sur l'avant (au point A) 60 000 N
- poids sur l'arrière (au point B) 80 000 N

**1.7 – Modéliser** les actions mécaniques sur le système matériel isolé {camion + équipements} sur la figure ci-dessous. **Utiliser** l'échelle des forces : **1 cm pour 20 000 N**.

- le poids au point G :  $\vec{P}$
- la réaction du sol sur l'avant au point A :  $\vec{A}$
- la réaction du sol sur l'arrière au point B :  $\vec{B}$



# NE RIEN ÉCRIRE DANS CETTE PARTIE

**1.8 – Réaliser** le bilan des actions mécaniques extérieures.

Actions mécaniques	Point d'application	Droite d'action	Sens	Intensité en N

**1.9 – Donner** les conditions d'équilibre issues du Principe Fondamental de la Statique du camion sachant qu'il est soumis à trois forces parallèles.

1. \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

2. \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

**1.10 – Donner** l'expression du moment au point A du poids  $\vec{P}$  en utilisant « Cote L » comme longueur.

$$M_A \vec{P} = \underline{\hspace{10cm}}$$

**1.11 – Calculer** le moment au point A de la réaction du sol sur l'arrière  $\vec{B}$ .

$$M_A \vec{B} = \underline{\hspace{10cm}} = \underline{\hspace{10cm}} \text{ N.m}$$

**1.12 – Calculer** la Cote L en faisant la somme ( $\Sigma$ ) des moments des forces ext. au point A.

$$\Sigma M_A \vec{F}_{ext} = \underline{\hspace{10cm}}$$
  
\_\_\_\_\_

$$\text{Cote L} = \underline{\hspace{10cm}} \text{ m}$$

# NE RIEN ÉCRIRE DANS CETTE PARTIE

Détermination des charges sur les roues avant et arrière lorsque le véhicule est chargé à son maximum de capacité (PTAC = 26 T).

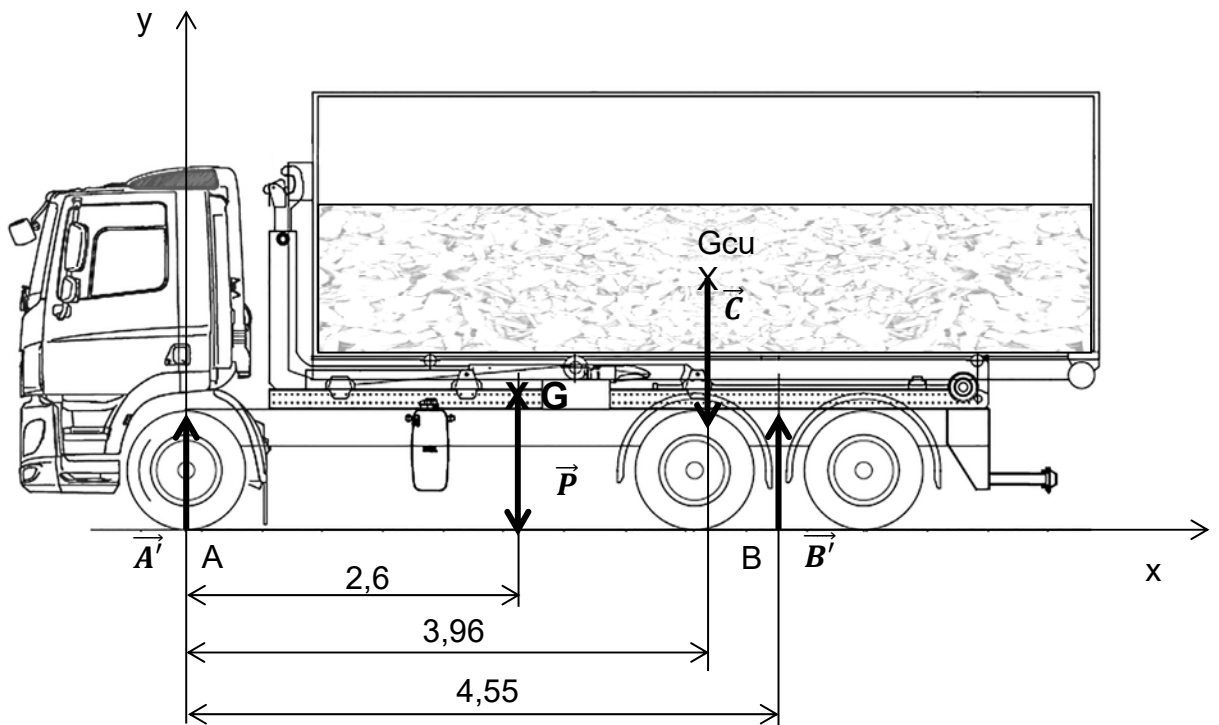
La valeur de ces charges est importante car elle ne doit pas dépasser un certain seuil défini par le fabricant du véhicule.

Dans votre atelier vous ne pouvez pas remplir la benne pour exécuter une pesée. Les calculs étant plus complexes, vous allez utiliser un logiciel de statique pour déterminer ces charges.

Données :

- Le poids à vide du véhicule est  $\|\vec{P}\| = 140\,000\text{ N}$
- La charge utile (uniformément répartie) est  $\|\vec{C}\| = 120\,000\text{ N}$
- la réaction du sol sur l'avant au point A :  $\vec{A}'$
- la réaction du sol sur l'arrière au point B :  $\vec{B}'$

On isole le camion chargé.



# NE RIEN ÉCRIRE DANS CETTE PARTIE

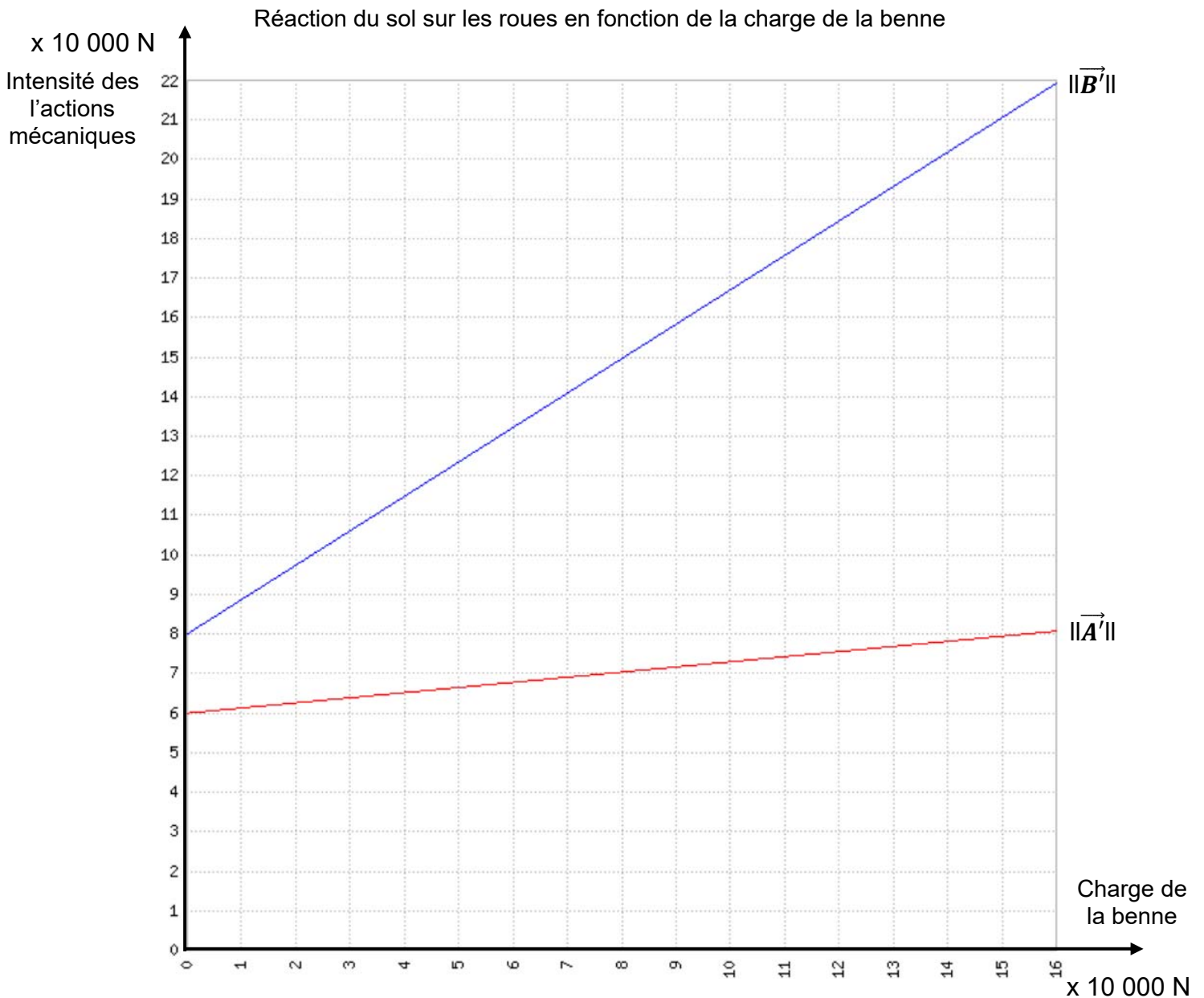
**1.13 – Renseigner** les différents champs de la copie écran du logiciel de statique, **mettre** un « ? » si l'information n'est pas connue. Le poids à vide est donné en exemple.

Action mécanique : $\vec{P}$	Projection sur x de la force : <div style="text-align: center; font-size: 1.2em;">0</div>	Projection sur y de la force : <div style="text-align: center; font-size: 1.2em;">140000</div>	Action mécanique : .....	Projection sur x de la force : .....	Projection sur y de la force : .....																								
Point d'application : <div style="text-align: center; font-size: 1.2em;">G</div>	Coordonnées du point d'application dans le repère (Axy)			Point d'application : .....	Coordonnées du point d'application dans le repère (Axy)																								
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 10%; text-align: center;">X</td> <td style="width: 20%; text-align: center;">2,6 m</td> <td style="width: 10%; text-align: center;">Y</td> <td style="width: 20%; text-align: center;">? m</td> </tr> </table>	X	2,6 m	Y	? m	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 10%; text-align: center;">X</td> <td style="width: 20%; text-align: center;">..... m</td> <td style="width: 10%; text-align: center;">Y</td> <td style="width: 20%; text-align: center;">..... m</td> </tr> </table>	X	..... m	Y	..... m	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 10%; text-align: center;">X</td> <td style="width: 20%; text-align: center;">..... m</td> <td style="width: 10%; text-align: center;">Y</td> <td style="width: 20%; text-align: center;">..... m</td> </tr> </table>	X	..... m	Y	..... m	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 10%; text-align: center;">X</td> <td style="width: 20%; text-align: center;">..... m</td> <td style="width: 10%; text-align: center;">Y</td> <td style="width: 20%; text-align: center;">..... m</td> </tr> </table>	X	..... m	Y	..... m	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 10%; text-align: center;">X</td> <td style="width: 20%; text-align: center;">..... m</td> <td style="width: 10%; text-align: center;">Y</td> <td style="width: 20%; text-align: center;">..... m</td> </tr> </table>	X	..... m	Y	..... m	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 10%; text-align: center;">X</td> <td style="width: 20%; text-align: center;">..... m</td> <td style="width: 10%; text-align: center;">Y</td> <td style="width: 20%; text-align: center;">..... m</td> </tr> </table>	X	..... m	Y	..... m
X	2,6 m	Y	? m																										
X	..... m	Y	..... m																										
X	..... m	Y	..... m																										
X	..... m	Y	..... m																										
X	..... m	Y	..... m																										
X	..... m	Y	..... m																										

Action mécanique : .....	Projection sur x de la force : .....	Projection sur y de la force : .....	Action mécanique : .....	Projection sur x de la force : .....	Projection sur y de la force : .....																								
Point d'application : .....	Coordonnées du point d'application dans le repère (Axy)			Point d'application : .....	Coordonnées du point d'application dans le repère (Axy)																								
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 10%; text-align: center;">X</td> <td style="width: 20%; text-align: center;">..... m</td> <td style="width: 10%; text-align: center;">Y</td> <td style="width: 20%; text-align: center;">..... m</td> </tr> </table>	X	..... m	Y	..... m	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 10%; text-align: center;">X</td> <td style="width: 20%; text-align: center;">..... m</td> <td style="width: 10%; text-align: center;">Y</td> <td style="width: 20%; text-align: center;">..... m</td> </tr> </table>	X	..... m	Y	..... m	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 10%; text-align: center;">X</td> <td style="width: 20%; text-align: center;">..... m</td> <td style="width: 10%; text-align: center;">Y</td> <td style="width: 20%; text-align: center;">..... m</td> </tr> </table>	X	..... m	Y	..... m	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 10%; text-align: center;">X</td> <td style="width: 20%; text-align: center;">..... m</td> <td style="width: 10%; text-align: center;">Y</td> <td style="width: 20%; text-align: center;">..... m</td> </tr> </table>	X	..... m	Y	..... m	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 10%; text-align: center;">X</td> <td style="width: 20%; text-align: center;">..... m</td> <td style="width: 10%; text-align: center;">Y</td> <td style="width: 20%; text-align: center;">..... m</td> </tr> </table>	X	..... m	Y	..... m	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 10%; text-align: center;">X</td> <td style="width: 20%; text-align: center;">..... m</td> <td style="width: 10%; text-align: center;">Y</td> <td style="width: 20%; text-align: center;">..... m</td> </tr> </table>	X	..... m	Y	..... m
X	..... m	Y	..... m																										
X	..... m	Y	..... m																										
X	..... m	Y	..... m																										
X	..... m	Y	..... m																										
X	..... m	Y	..... m																										
X	..... m	Y	..... m																										

## NE RIEN ÉCRIRE DANS CETTE PARTIE

**1.14** – Les résultats de l'analyse vous sont donnés sous forme d'un graphique montrant l'évolution des charges  $\vec{A}'$  et  $\vec{B}'$  en fonction de la charge de la benne (Variation de  $\vec{C}$ ). **Relever** les valeurs des intensités des actions mécaniques  $\vec{A}'$  et  $\vec{B}'$  pour une charge maximum égale à la charge utile.



$\|\vec{A}'\| = \underline{\hspace{2cm}} \text{ N} \qquad \|\vec{B}'\| = \underline{\hspace{2cm}} \text{ N}$



# NE RIEN ÉCRIRE DANS CETTE PARTIE

**1.15 – Relever** sur le document constructeur les valeurs en kg du « poids mini et maxi » au sol du camion en tenant compte de l'indice des pneumatiques (voir DT pages 2 / 10 et 3 / 10).

	mini	MAXI
Avant		
Arrière		

**1.16 – Convertir** ces valeurs en Newton.

Rappel de la formule  $P = m \times g$  prendre  $g = 10 \text{ m.s}^{-2}$

	mini	MAXI
Avant		
Arrière		

**1.17 – Vérifier** la compatibilité des charges  $\vec{A}$  et  $\vec{B}$  en les comparant aux valeurs mini MAXI données par le constructeur.

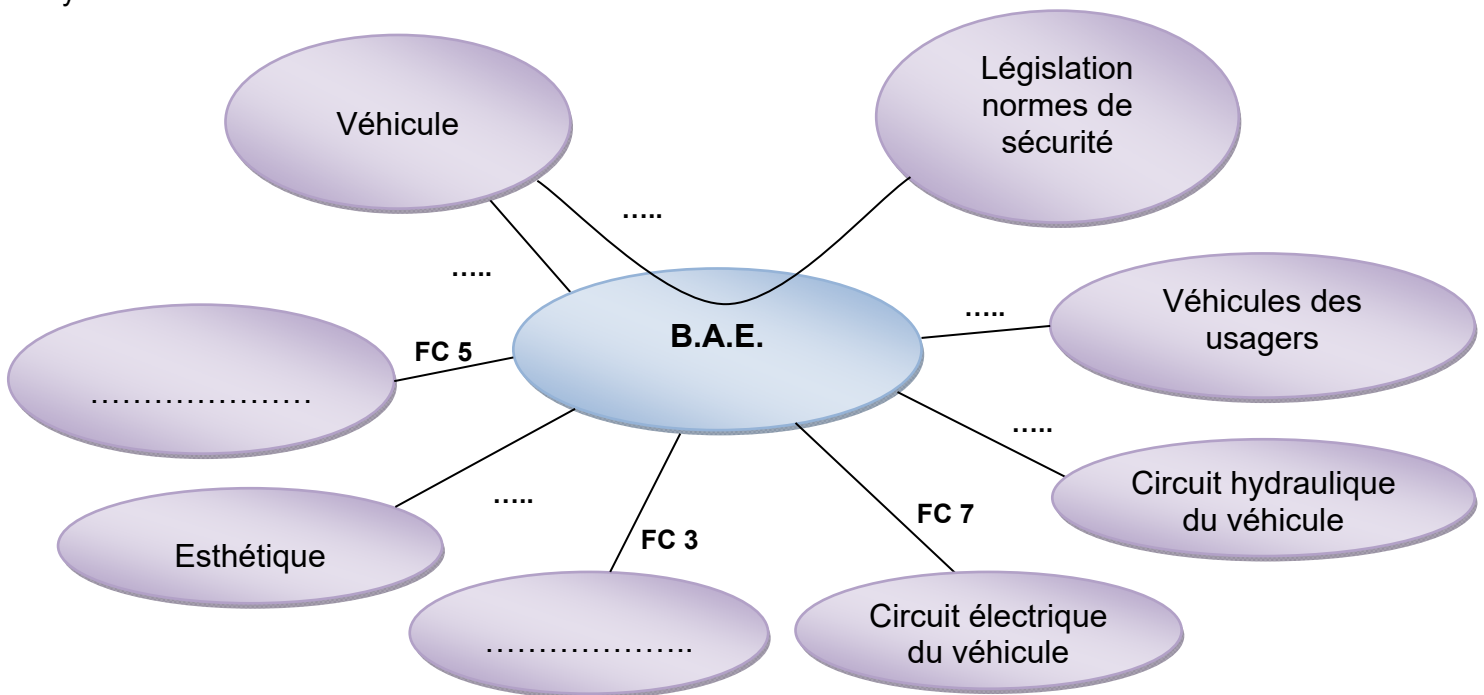
$$\begin{array}{l} \text{Avant} \quad \dots\dots\dots \leq \dots\dots\dots \leq \dots\dots\dots \\ \text{Arrière} \quad \dots\dots\dots \leq \dots\dots\dots \leq \dots\dots\dots \end{array}$$

# NE RIEN ÉCRIRE DANS CETTE PARTIE

## Partie 2 : Étude technologique de la barre anti-encastrement

Avant d'installer cette BAE, il est important de connaître le produit et de comprendre son fonctionnement.

2.1 – Compléter le diagramme des inter-acteurs (diagramme pieuvre) et le tableau des fonctions du système :



### Fonctions principales :

FP1 : Permettre au véhicule d'être en conformité.

### Fonctions contraintes :

FC 1 : S'adapter au châssis du véhicule.

FC 2 : Assurer la sécurité des usagers en cas de collision avec le véhicule.

FC 3 : Être commandée à distance par l'utilisateur.

FC 4 : Être esthétique.

FC 5 : Résister à l'environnement.

FC 6 : Être connectée au circuit hydraulique du véhicule.

FC 7 : .....

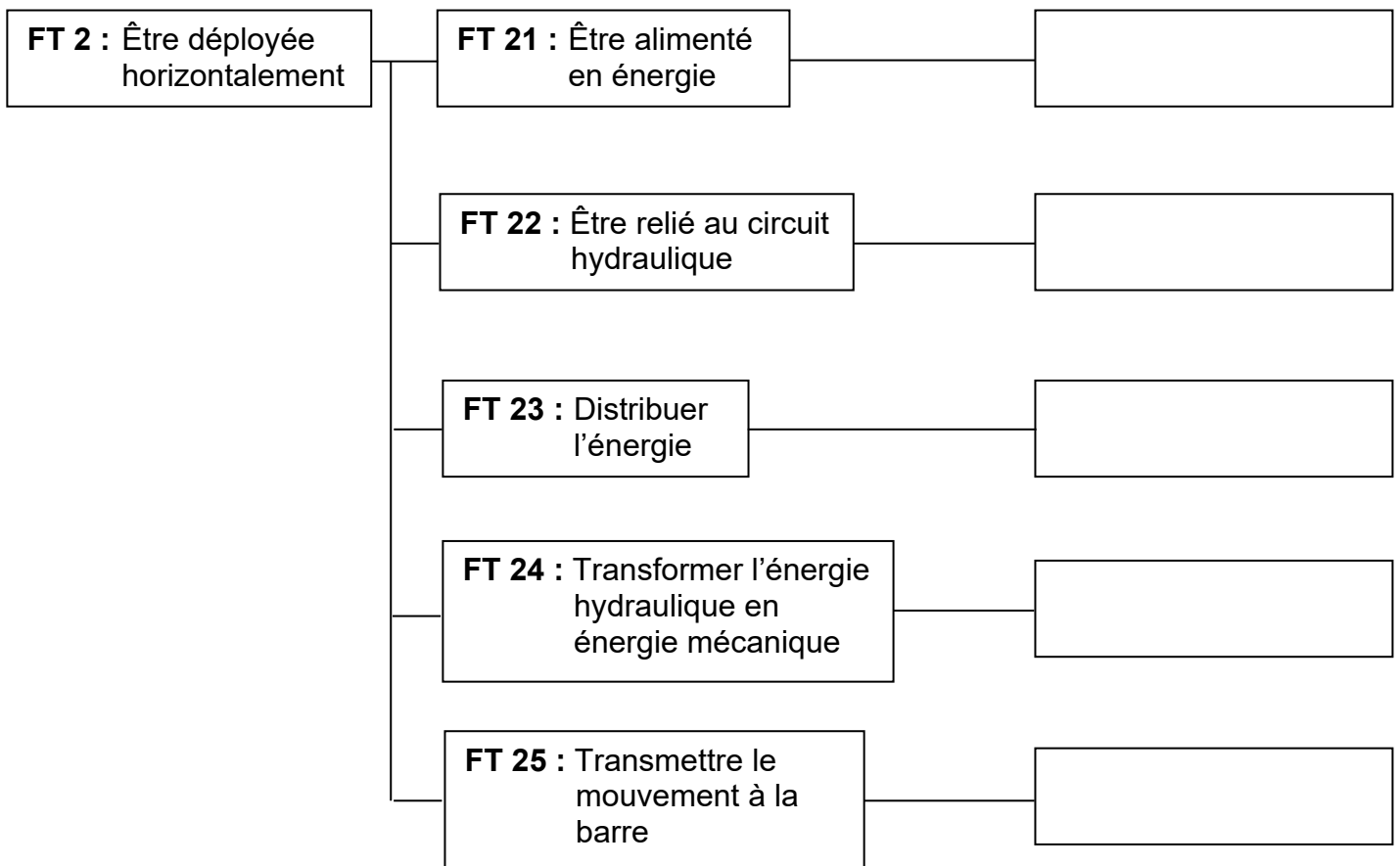
# NE RIEN ÉCRIRE DANS CETTE PARTIE

**2.2** – L'étude de la fonction principale débouche sur la recherche de solutions techniques relatives à la fonction technique suivante :

- **FT2 Être déployée horizontalement**

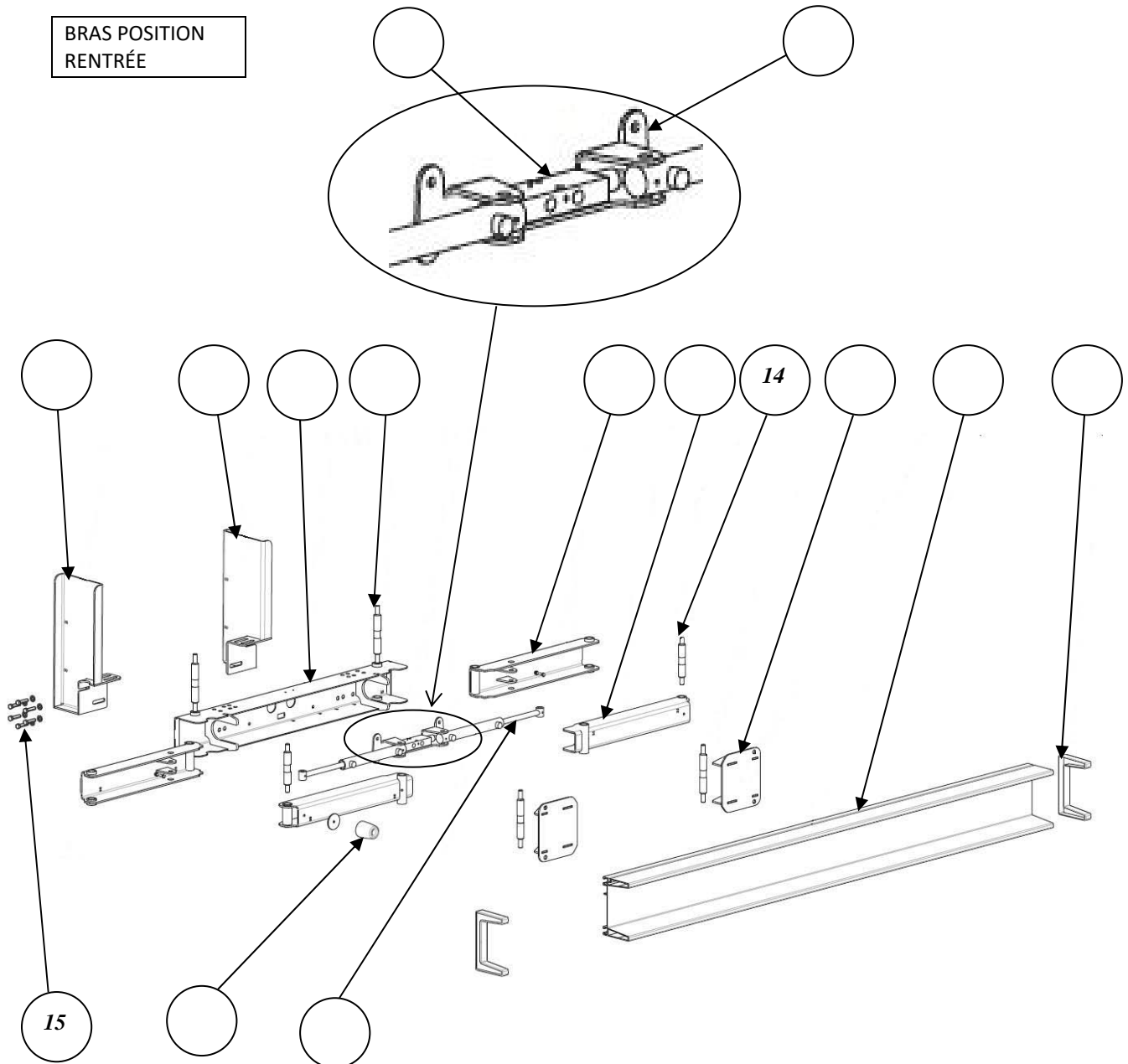
**Compléter** l'extrait du diagramme FAST en utilisant les solutions suivantes :

*Distributeur hydraulique, Système de bras articulés, Connecteur hydraulique, Vérin, Pompe hydraulique.*



# NE RIEN ÉCRIRE DANS CETTE PARTIE

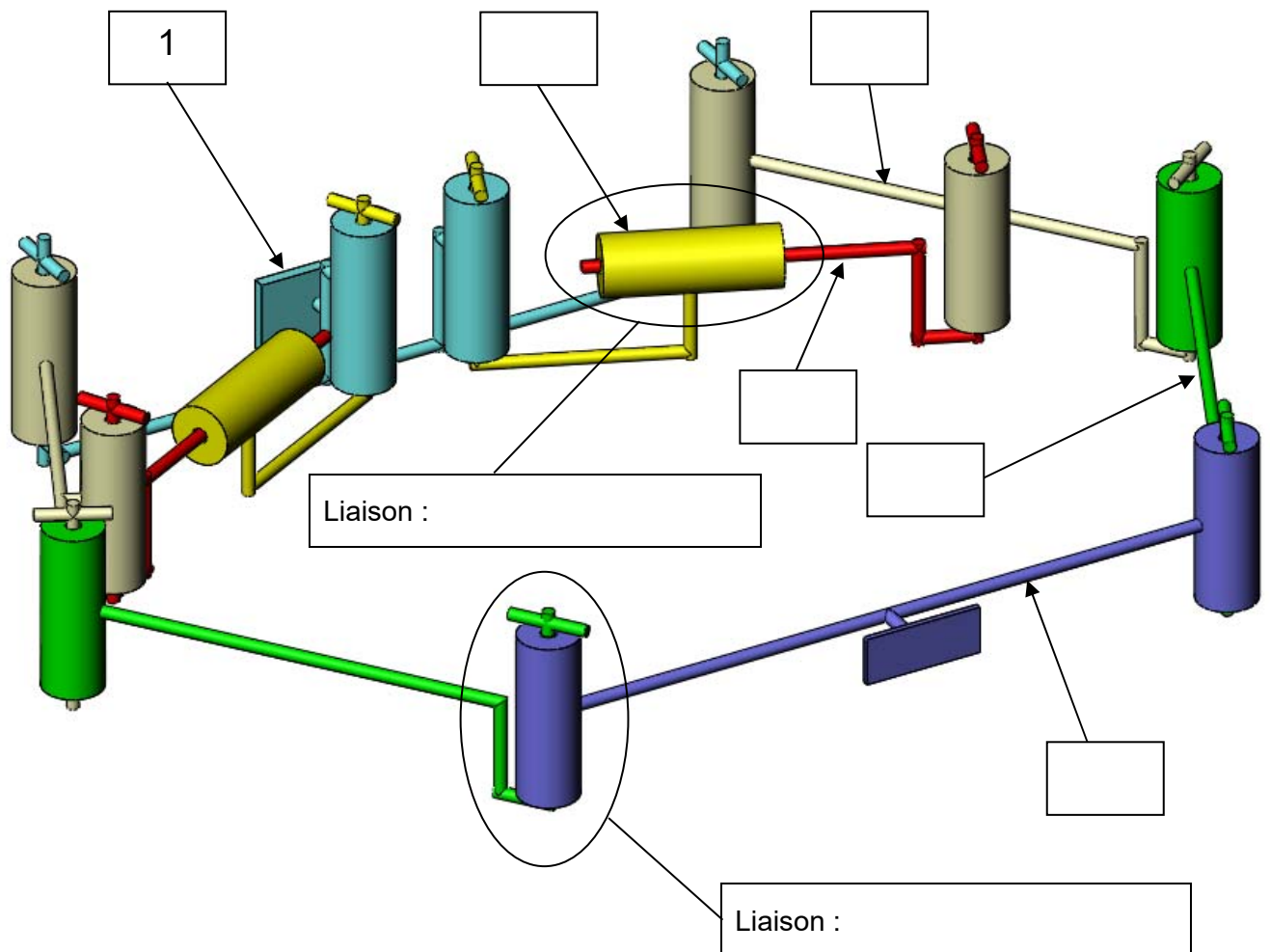
2.3 – En vous aidant du dessin d'ensemble de la BAE (voir DT page 7/10) et de sa nomenclature (voir DT page 8/10), **identifier** les repères des pièces constitutives de l'éclaté de la BAE.



## NE RIEN ÉCRIRE DANS CETTE PARTIE

**2.4** – À l'aide dessin d'ensemble de la BAE (DT 7/10), du schéma cinématique (DT 8/10) et du tableau suivant, **repérer** la référence des sous-ensembles cinématiques (1, 2..) sur le schéma cinématique spatial. **Indiquer** le type de chaque liaison entourée parmi les termes suivants : **Glissière, Pivot, Hélicoïdale, Pivot glissant.**

Réf. SE	Désignation du SE	Réf. SE	Désignation du SE
1	Ensemble fixe	4	Bras interne
2	Corps du vérin	5	Bras externe
3	Tige du vérin	6	Barre porte feux



# NE RIEN ÉCRIRE DANS CETTE PARTIE

## Partie 3 : Étude cinématique de la barre anti-encastrement

Vous devez réaliser cette étude cinématique afin de valider le cahier des charges en déterminant la position de réglage du limiteur de débit du circuit hydraulique de la BAE et en calculant son temps de déploiement. La BAE ayant un plan de symétrie, l'étude est réalisée sur la partie droite du système. Pour une bonne clarté des documents :

- Soigner les tracés.
- Faire les constructions au crayon.
- Tracer les vecteurs au stylo.

**3.1 – Définir** les mouvements des sous-ensembles cinématiques par rapport au camion à l'aide du schéma cinématique de la page suivante. (**Mouvement plan, Rotation, Translation**)

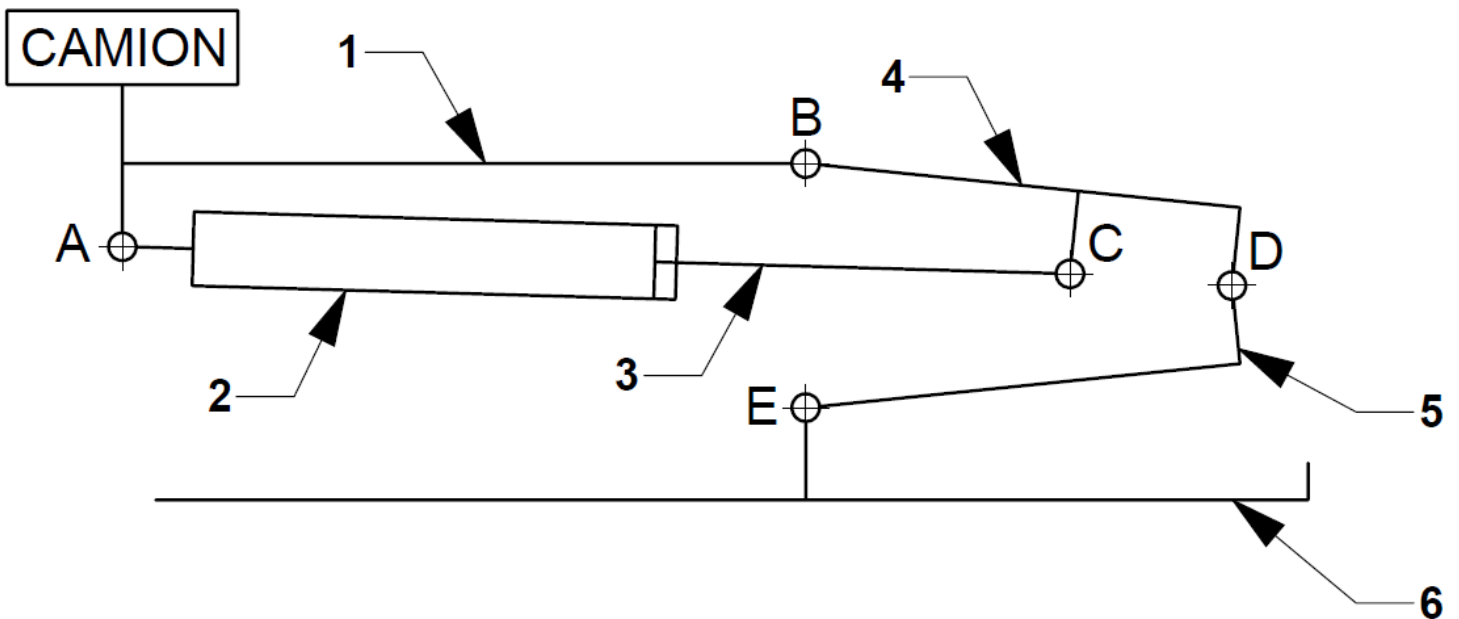
SE	Mouvement – centre / droite
2 / 1	
4 / 1	
3 / 2	
5 / 1	
6 / 1	

**3.2 – Définir** les trajectoires des points. Voir le schéma cinématique de la page suivante :

- TC e 4/1: \_\_\_\_\_
- TC e 3/2: \_\_\_\_\_
- TC e 2/1: \_\_\_\_\_
- TD e 4/1: \_\_\_\_\_
- TE e 6/1: \_\_\_\_\_

# NE RIEN ÉCRIRE DANS CETTE PARTIE

3.3 – Tracer et nommer les trajectoires sur le schéma cinématique ci-dessous :



3.4 – D'après le cahier des charges (voir DT page 2/10), **donner** la vitesse maximale de la barre repérée 6. Cette vitesse définira pour l'étude le vecteur vitesse  $\overrightarrow{VE6/1}$ .

$$\|\overrightarrow{VE6/1}\| = \text{_____ m/s}$$

3.5 – Comparer  $\overrightarrow{VE6/1}$  et  $\overrightarrow{VE5/1}$  d'après la composition des vitesses au point E suivante ?

$$\overrightarrow{VE6/1} = \overrightarrow{VE6/5} + \overrightarrow{VE5/1} \text{ avec } \|\overrightarrow{VE6/5}\| = 0, E \text{ centre de liaison de } 6/5.$$

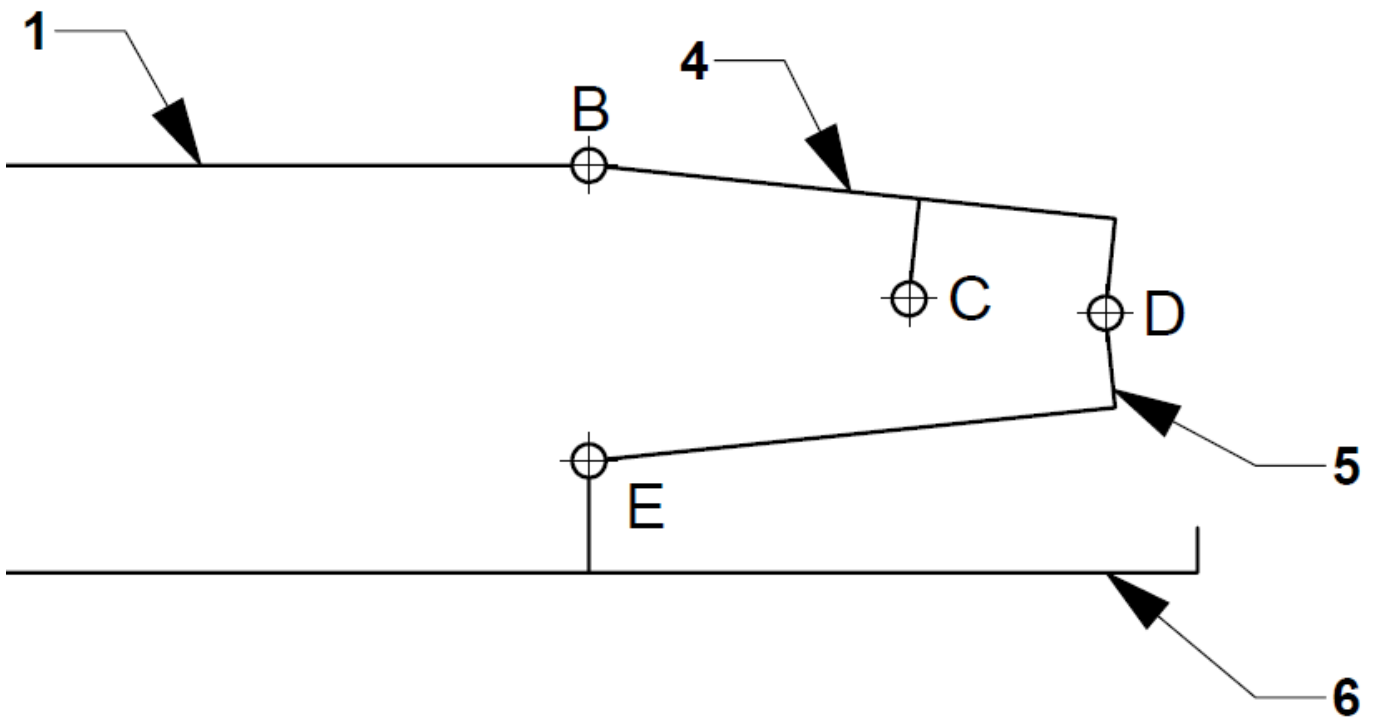
---

# NE RIEN ÉCRIRE DANS CETTE PARTIE

3.6 – Tracer et nommer le vecteur vitesse  $\overrightarrow{VE5/1}$  sur le schéma cinématique partiel ci-dessous.

3.7 – Déterminer graphiquement  $\overrightarrow{VD5/1}$  par la méthode de l'équiprojectivité.

$$\|\overrightarrow{VD5/1}\| = \text{_____ m/s}$$



Échelle des vitesses : 60 mm pour 1 m/s

3.8 – Comparer  $\overrightarrow{VD4/1}$  et  $\overrightarrow{VD5/1}$ . Justifier votre réponse.

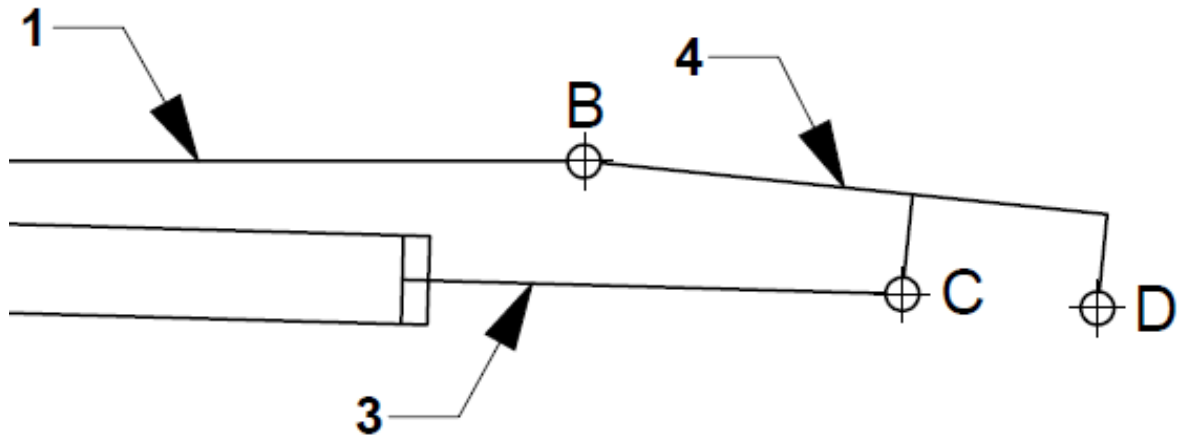
---

---



## NE RIEN ÉCRIRE DANS CETTE PARTIE

3.9 – Pour la question suivante on prendra  $\|\overrightarrow{VD4/1}\| = 0,6$  m/s. Sur le schéma cinématique partiel ci-dessous **tracer et nommer**  $\overrightarrow{VD4/1}$



Échelle des vitesses : 60 mm pour 1 m/s

3.10 – Déterminer graphiquement  $\overrightarrow{VC4/1}$  par la méthode du champs des vecteurs vitesse.

$$\|\overrightarrow{VC4/1}\| = \underline{\hspace{2cm}} \text{ m/s}$$

3.11 – Comparer  $\overrightarrow{VC4/1}$  et  $\overrightarrow{VC3/1}$ . Justifier votre réponse.

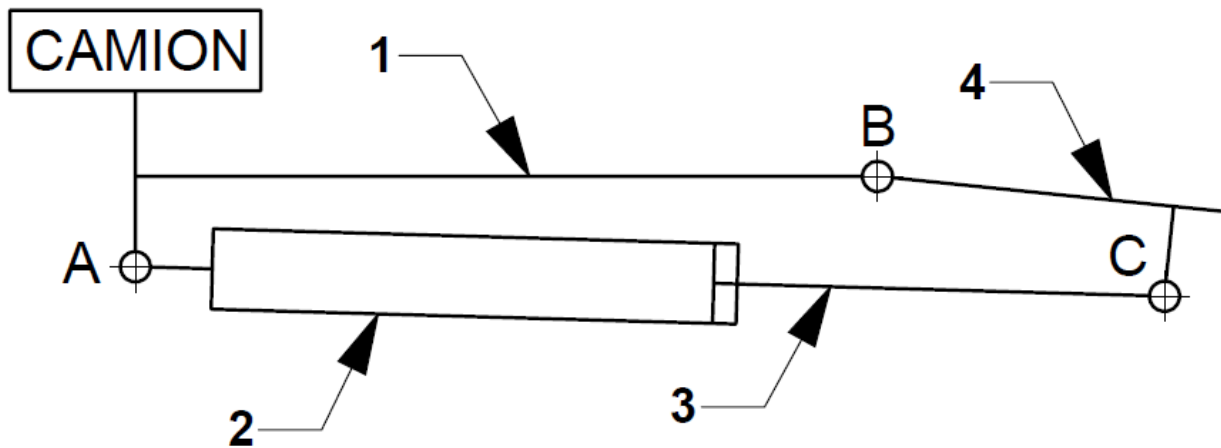
---



---

## NE RIEN ÉCRIRE DANS CETTE PARTIE

3.12 – Pour la question suivante on prendra  $\|\overrightarrow{VC3/1}\| = 0,4$  m/s. Sur le schéma cinématique partiel ci-dessous **tracer et nommer**  $\overrightarrow{VC3/1}$ .



Échelle des vitesses : 100 mm pour 1 m/s

3.13 – La loi de composition des vitesses au point C est la suivante :

$$\overrightarrow{VC3/1} = \overrightarrow{VC3/2} + \overrightarrow{VC2/1}$$

Connaissant  $\overrightarrow{VC3/1}$  et les trajectoires de  $\overrightarrow{VC3/2}$  et de  $\overrightarrow{VC2/1}$ , **déterminer** graphiquement la vitesse de **rentrée** de tige du vérin  $\overrightarrow{VC3/2}$ . C'est la vitesse maximale de rentrée de tige du vérin pour respecter le cahier des charges.

$$\|\overrightarrow{VC3/2}\| = \text{_____ m/s}$$

## NE RIEN ÉCRIRE DANS CETTE PARTIE

**3.14** – D'après les dimensions du vérin précisées dans la nomenclature (voir DT page 8/10), **calculer** le débit de remplissage maximum en L/min pour respecter la vitesse de entrée de tige en utilisant la formule donnée. **Voir** le dossier technique page 9/10. Pour cette question prendre  $\|\vec{V}C3/2\| = 0,16 \text{ m/s}$

$$Q (\text{L/min}) = 6 \times V (\text{m/s}) \times S (\text{cm}^2)$$

**Calculer** S en  $\text{cm}^2$  :

---

---

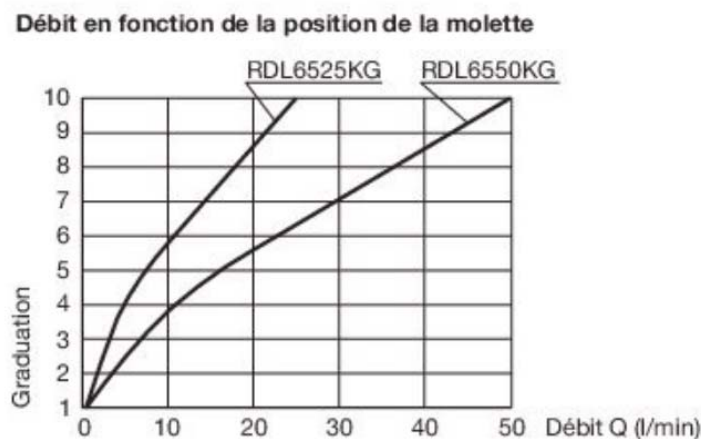
---

**Calculer** Q en L/min :

---

$$Q = \underline{\hspace{2cm}} \text{ L/min}$$

**3.15** – À l'aide du graphique de réglage du limiteur de débit (**voir** la nomenclature page DT 8/10), **donner** la graduation de la molette de réglage pour que la vitesse de la barre ne dépasse pas 1m/s.




Graduation : \_\_\_\_\_

## NE RIEN ÉCRIRE DANS CETTE PARTIE

**3.16** – D'après les caractéristiques du vérin précisées dans la nomenclature (voir DT page 8/10), **calculer** son temps de remplissage en utilisant la formule donnée. Pour cette question prendre  $Q = 0,25$  L/s.

$$T \text{ (s)} = \text{Cylindrée (dm}^3\text{)} / Q \text{ (L/s)}$$

 Cylindrée (dm<sup>3</sup>) = course (dm) x surface (dm<sup>2</sup>)

---

---

---

$$T = \text{_____ s}$$

**3.17** – Cette valeur respecte-t-elle le cahier des charges (DT page 2/10) ? **Justifier** votre réponse.

---

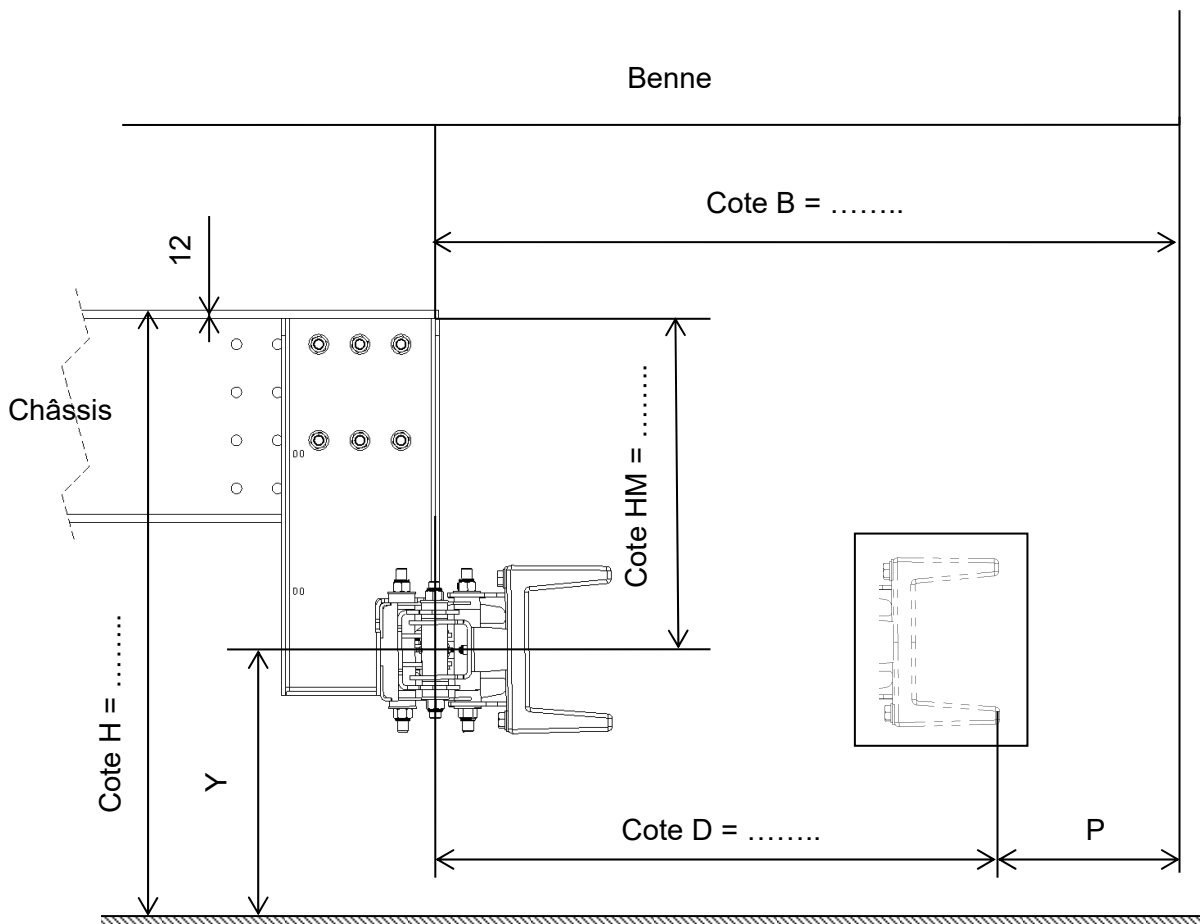
# NE RIEN ÉCRIRE DANS CETTE PARTIE

## Partie 4 : Étude du montage de la B.A.E.

Vous devez réaliser l'assemblage de la BAE avec le châssis du véhicule, voir le plan d'installation ci-dessous. Vous devez vérifier la conformité du montage.

Données : Le bord des platines de la BAE est aligné verticalement avec le bord du châssis.

4.1 – À l'aide des différents documents techniques, **renseigner** en mm sur la figure ci-dessous les cotes H hauteur du châssis en charge (voir DT page 3/10), HM hauteur médiane de la BAE (voir dessin d'ensemble de la BAE DT page 7/10), D dimension de déploiement de la BAE (voir DT page 5/10) et B longueur de dépassement de la benne (voir DT page 6/10).



## NE RIEN ÉCRIRE DANS CETTE PARTIE

**4.2** – D'après les document du fabricant de la BAE (voir DT page 5/10), **donner** les valeurs maxi des cotes « Y » et « P » ?

Y maxi = \_\_\_\_\_ mm

P maxi = \_\_\_\_\_ mm

**4.3** – **Calculer** les cotes Y (hauteur du plan médian de la barre par rapport au sol) et P (écart admissible entre la barre déployée et la fin de la benne).

Y = \_\_\_\_\_

Y = \_\_\_\_\_ mm

P = \_\_\_\_\_

P = \_\_\_\_\_ mm

**4.4** – **Comparer** les cotes « Y » et « P » avec les maxi du fabricant de la BAE (voir DT page 5/10). **Conclure** sur la validation des cotes « Y » et « P ».

---

---

# NE RIEN ÉCRIRE DANS CETTE PARTIE

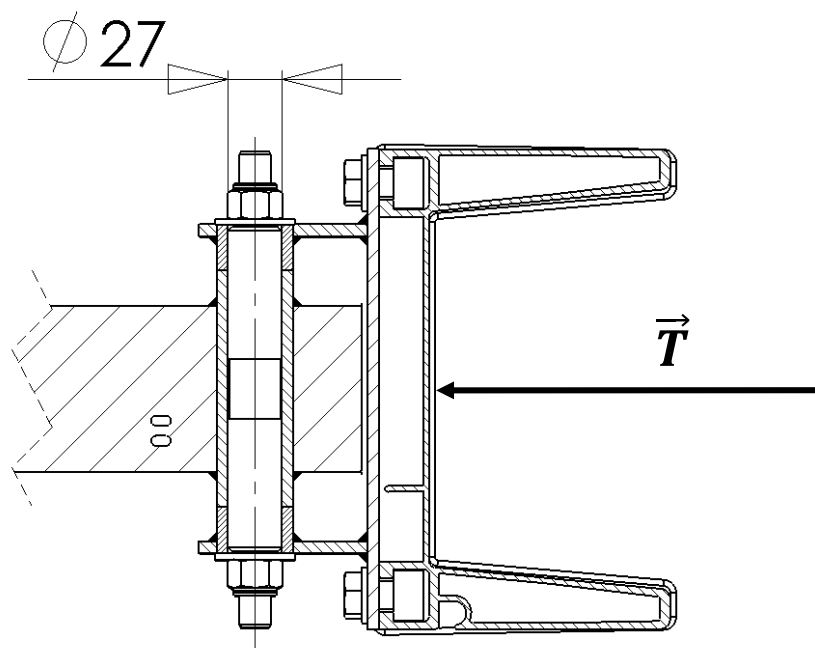
## Partie 5 : Étude de l'axe de liaison bras externe/barre

Lors de la visite de révision du véhicule on constate une détérioration de l'axe de liaison bras externe/barre. Le fabricant de la BAE est en rupture de stock. Vous faites appel à un sous-traitant pour réaliser un nouvel axe.

Vous devez déterminer le matériau de fabrication de cet axe afin de satisfaire la norme de résistance des BAE.

Données : Les BAE doivent résister à un effort  $\vec{T}$   $\|\vec{T}\| = 50\,000\text{ N}$  (pour un axe)

Le coefficient de sécurité est  $k = 10$



5.1 – Sur le dessin, **tracer** en bleu la (les) section(s) cisailée(s) de l'axe.

5.2 – **Calculer** en  $\text{mm}^2$  la (les) section(s) cisailée(s) de l'axe. **Arrondir** à l'unité.

S = \_\_\_\_\_  $\text{mm}^2$

## NE RIEN ÉCRIRE DANS CETTE PARTIE

**5.3 – Donner** la condition de résistance de l'axe. **Consulter** le formulaire RDM du dossier technique page 10/10.

---

**5.4 – Calculer** la limite au glissement Reg.

---

**5.5 – Calculer** la limite élastique Re.

---

**5.6 – Choisir** un matériau vérifiant cette limite élastique dans la liste fournie par le sous-traitant.

Types	Matériaux	Re (MPa)	Rr (MPa)
<i>Aciers d'usage général</i>	S 235	235	340
<i>Aciers de construction mécanique</i>	E 335	335	570
<i>Aciers pour traitements thermiques</i>	C 25	285 à 370	460 à 690
<i>Aciers faiblement alliés</i>	13 Ni Cr 14	650 à 800	800 à 1450
<i>Aciers faiblement alliés</i>	36 Ni Cr Mo 16	900 à 1250	1000 à 1750
<i>Acier inoxydable</i>	X 2 Cr Ni 19.11	185	440 à 640

Matériaux choisis : \_\_\_\_\_

**5.7 – Décoder** la désignation de ce matériau à l'aide du dossier technique page 9/10.

---

---