

BACCALAUREAT PROFESSIONNEL

TECHNICIEN D'USINAGE

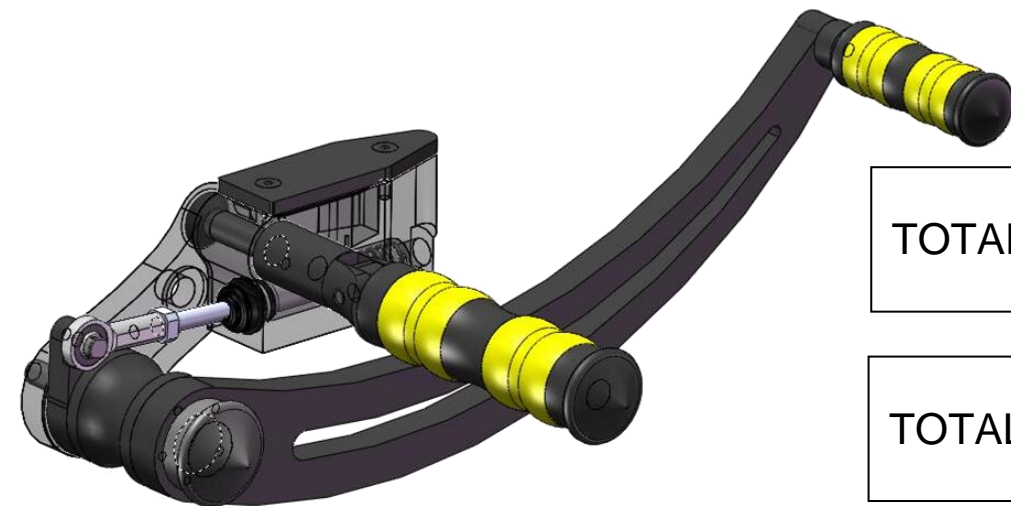
Epreuve E1 – Unité U 11
Session Septembre 2013

Analyse et exploitation de données techniques

DOSSIER RÉPONSES

Documents DR1 à DR10

Présentation du système mécanique	DR 1	
Analyse fonctionnelle et structurelle de l'ensemble de freinage	DR 2	15 pts
Etude cinématique de l'ensemble de freinage	DR 3 & DR 4	15 pts
Etude statique de l'ensemble de freinage	DR 5 & DR 6	15 pts
Etude de résistance des matériaux	DR 7	10 pts
Analyse du dessin de définition de la pièce usinée	DR 8 & DR 9	10 pts
Elaboration d'un mode opératoire de contrôle sur MMT	DR 10	5 pts



TOTAL / 70

TOTAL / 20

PRESENTATION DU SYSTEME MECANIQUE

Le système étudié est un dispositif de freinage arrière des motos de type chopper.

I. Fonctionnement :

Lorsque le pilote de la moto désire freiner, il exerce une pression avec son pied droit sur le sous-ensemble levier (Rep 5).
Celui-ci actionne le sous ensemble biellette.
L'effort est alors transmis au sous ensemble piston, qui exerce une pression sur le liquide de frein contenu dans le maître cylindre.
Le liquide exerce une action sur les pistons A et B de l'étrier, qui poussent les plaquettes sur le disque, provoquant ainsi le freinage.

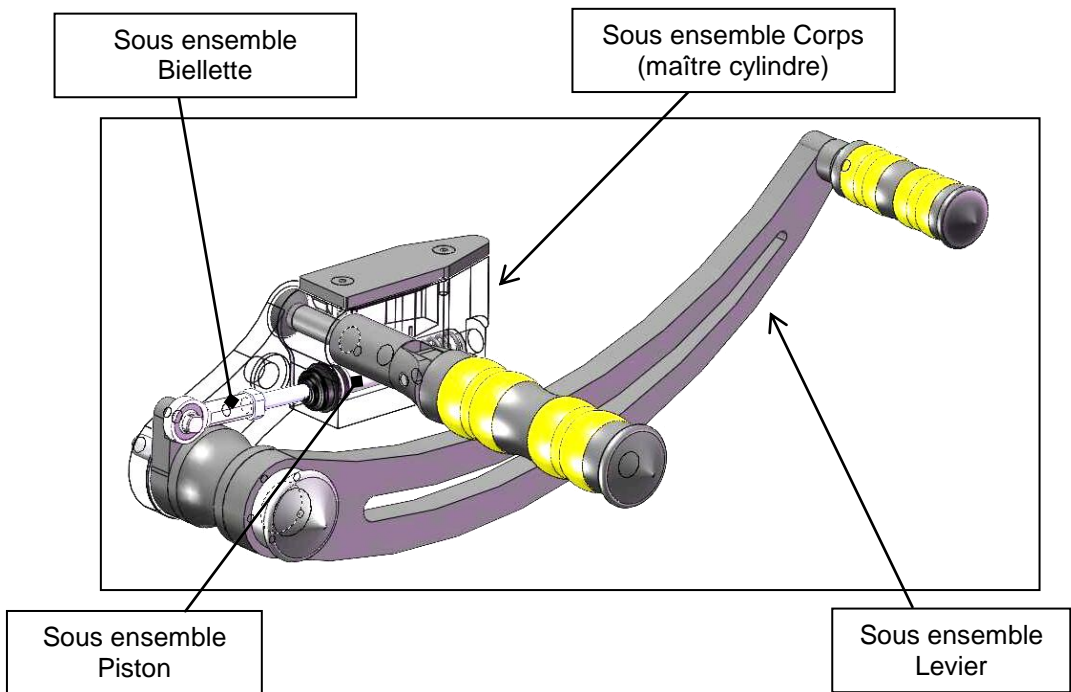
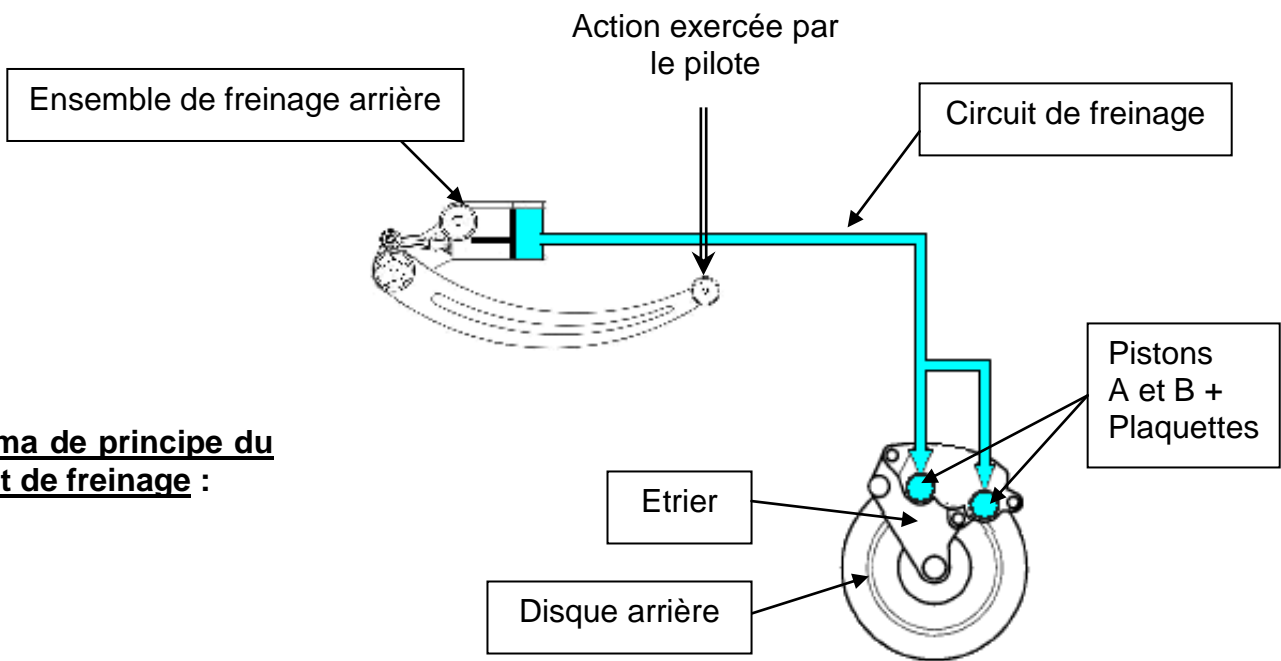
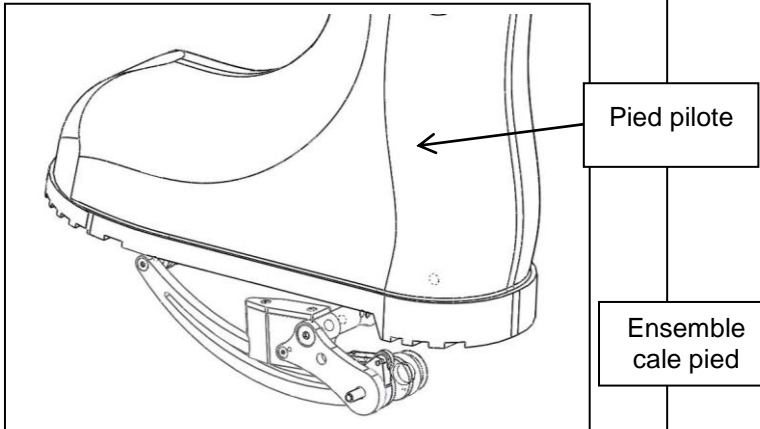


Schéma de principe du circuit de freinage :



Système de freinage arrière non actionné :

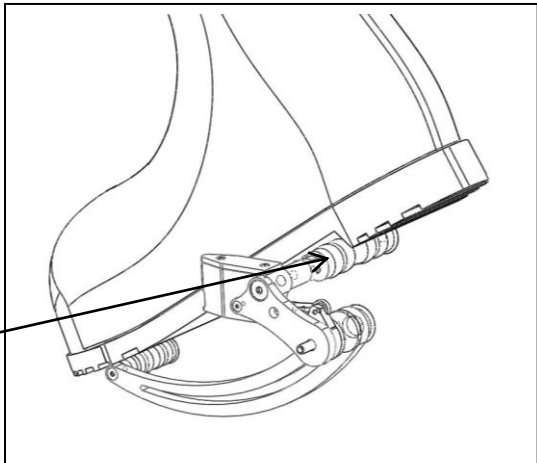
Le pilote de la moto pose la semelle de sa chaussure sur l'ensemble cale pied sans exercer de pression.



Angle de pivotement	Action sur l'ensemble de freinage
0°	Aucune action

Système de freinage arrière actionné :

Le pilote de la moto exerce une action sur le sous-ensemble levier (Rep 5), déclenchant ainsi le processus de freinage du véhicule.



Angle de pivotement	Action sur l'ensemble de freinage
0° à 15°	Approche des plaquettes de frein contre le disque
15° à 25°	Freinage : pression des plaquettes contre le disque

II. Caractéristiques Techniques :

Diamètre du piston :	Ø 14 mm
Angle de pivotement du levier (Rep 5) :	Entre 15° et 25°
Effort maximum de freinage du pilote sur le levier (Rep 5) :	150 N

III. Objet de l'étude :

- Les premiers tests d'homologation de l'ensemble de freinage arrière ont entraîné des modifications sur la conception du levier de frein.
L'entreprise Dragon Chopper va devoir valider les critères suivants :
 - L'angle de pivotement du levier dans la phase de freinage doit être compris entre 15° et 25° afin d'assurer le confort du pilote.
 - L'effort maximum de freinage ne doit pas être supérieur à 150 Newton, valeur au-delà de laquelle le confort du pilote n'est pas assuré.
 - Les pièces d'usure et de sécurité doivent respecter un coefficient de sécurité de 5.

1. Analyse fonctionnelle et structurelle de l'ensemble de freinage

Objectif : L'analyse fonctionnelle et structurelle doit permettre de comprendre le fonctionnement du système de freinage arrière.

On donne : Les dessins d'ensemble du système de freinage (DT2, DT3).
Le dessin éclaté des sous ensembles cinématiques (DT4).
La nomenclature (DT7).

Question 1.1 : Définir les sous ensembles cinématiques suivants :
On ne prendra pas en compte les pièces déformables : - ressort Rep 22,
- joints Rep 03, 23,
- soufflet Rep 26,
- anneau élastique Rep 25.

SE1 (Sous ensemble Corps) = {1, 17, 18, 19, 20, 37, 38, 42, 43, 44,}

SE2 (Sous ensemble Levier) = {5, 8, 9, 10, 30, 31, 32, 39,}

SE3 (Sous ensemble Piston) = {24}

SE4 (Sous ensemble Bielle) = {27, 28, 29}

Question 1.2 : Repérer sur le schéma dans la position « système de freinage arrière non actionné » (figure 1), les sous ensembles cinématiques manquants.

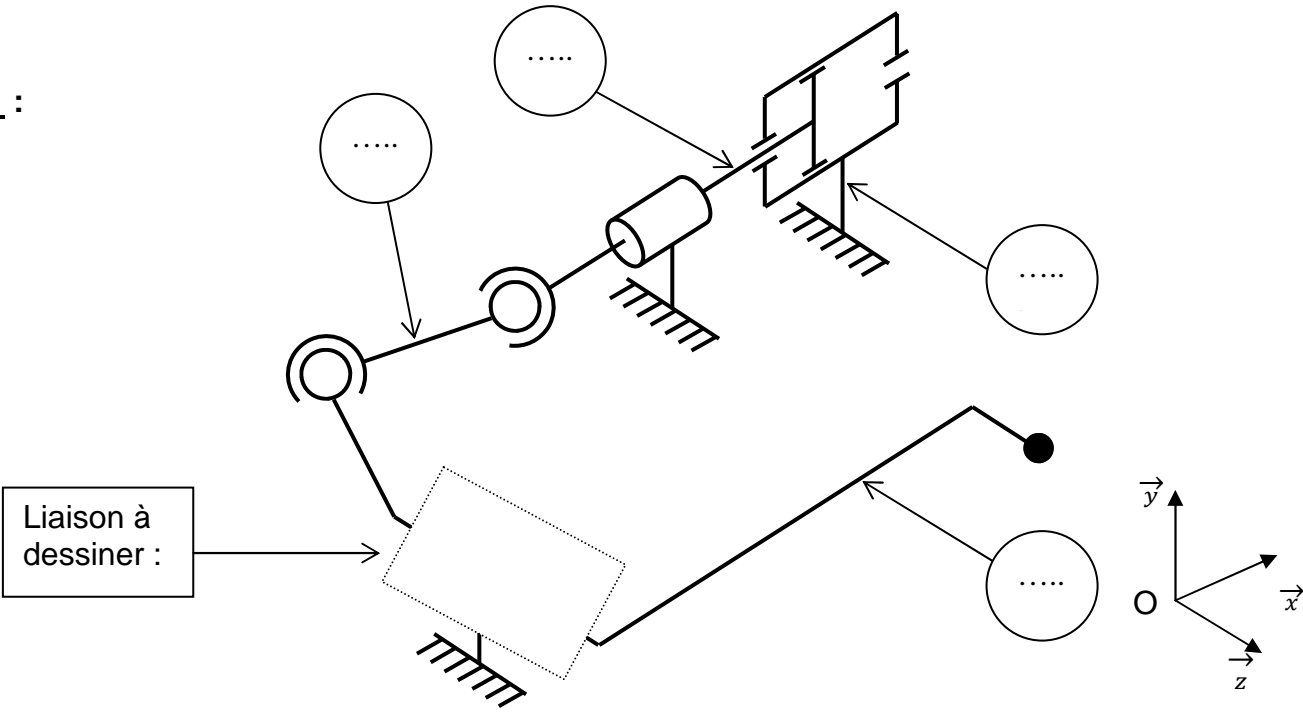
Question 1.3 : Compléter le tableau des mobilités et des liaisons entre sous-ensembles cinématiques (convention : 1 = Mouvement ; 0 = Pas de Mouvement) en vous aidant de la figure 1.

	Tx	Ty	Tz	Rx	Ry	Rz	Désignation de la liaison
SE1/SE2							
SE1/SE3							Pivot glissant
SE2/SE4							
SE3/SE4							Rotule

Représenter la schématisation normalisée de la liaison entre SE1 et SE2 dans la zone en pointillés

Schéma cinématique du système de freinage arrière NON ACTIONNÉ :

Figure 1 :



Question 1.4 : En vous aidant du schéma dans la position « système de freinage arrière non actionné » ci-dessous (figure 2), compléter le schéma figure 3 dans la position « système de freinage arrière actionné », à l'aide d'une règle graduée.

Figure 2 :
Système de freinage non actionné

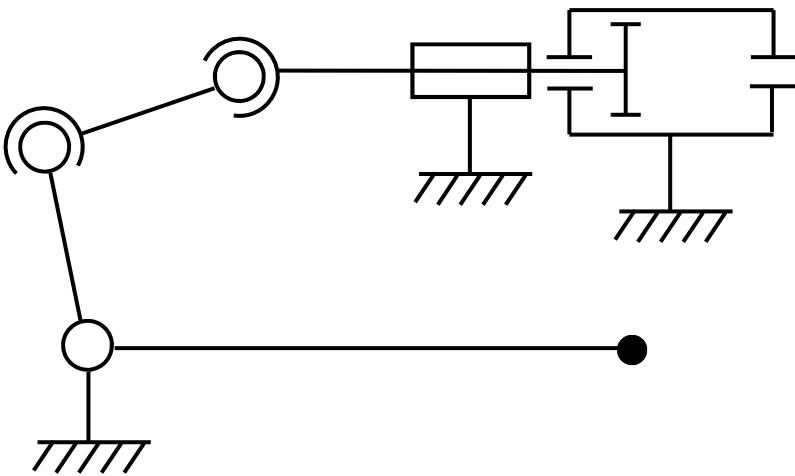
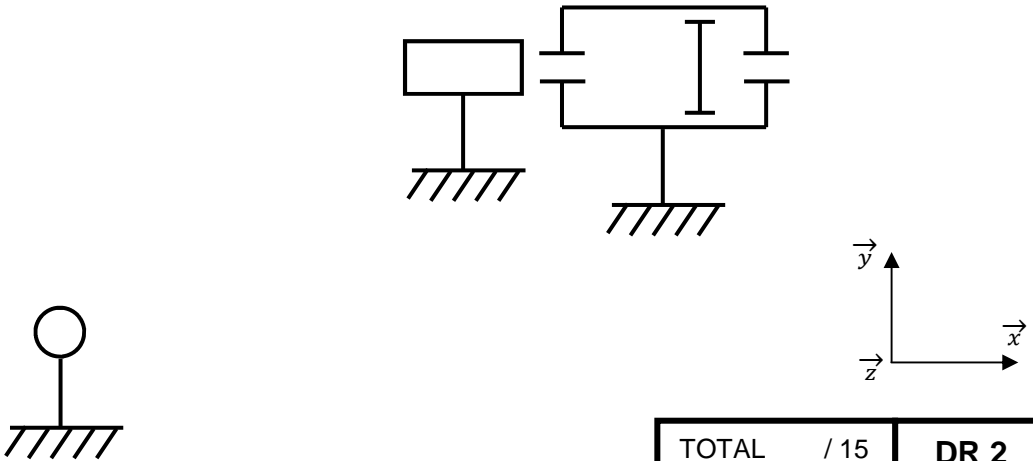
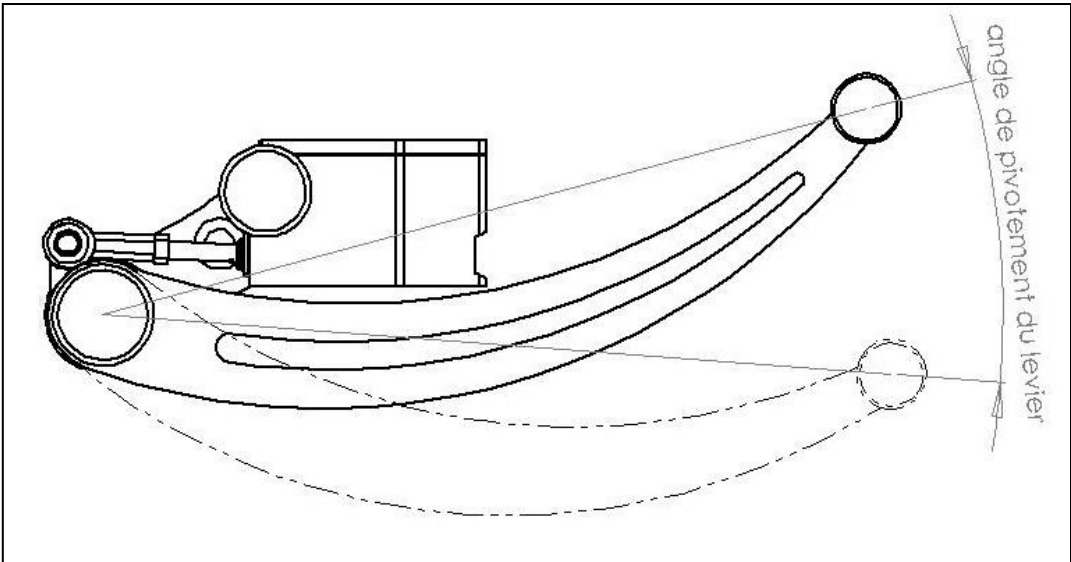


Figure 3 :
Système de freinage actionné



2. Etude cinématique de l'ensemble de freinage

Objectif : Pour vérifier la conformité de l'ensemble de freinage, on doit s'assurer que l'angle de pivotement du levier de frein (défini sur le croquis ci-dessous) est compris entre 15° et 25°.



Question 2.1 : A l'aide des documents DT3, DT4 et de la figure 4 ci-contre, compléter le tableau suivant afin de définir le type de mouvement des sous ensembles du système de freinage, en précisant le centre pour les mouvements de rotation.

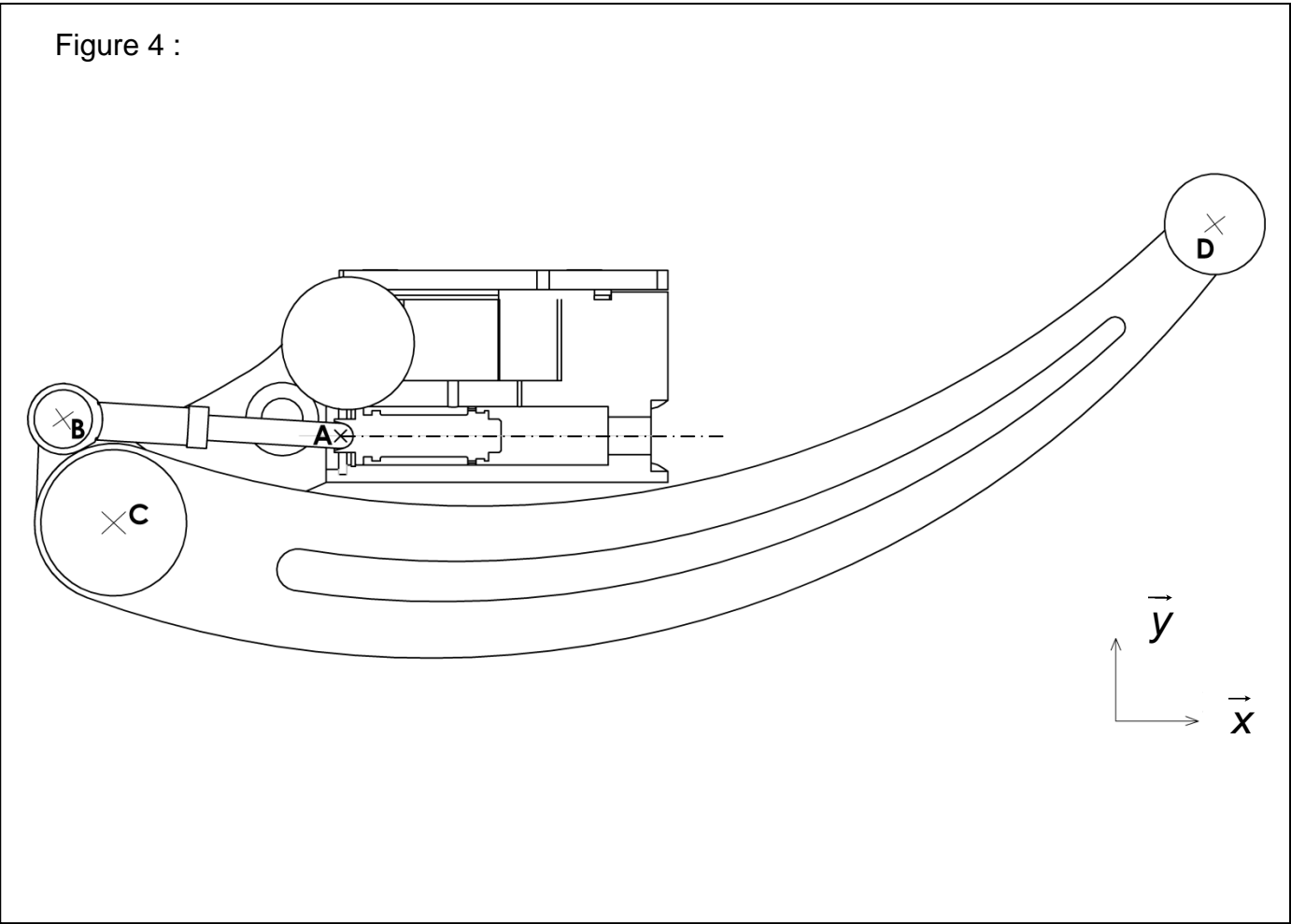
	Rotation	de Centre	Translation rectiligne	Mouvement plan
Sous-ensemble SE2 / SE1				
Sous-ensemble SE3 / SE1				

Question 2.2 : Noter ci-dessous, pour chacune des trajectoires, leurs caractéristiques.

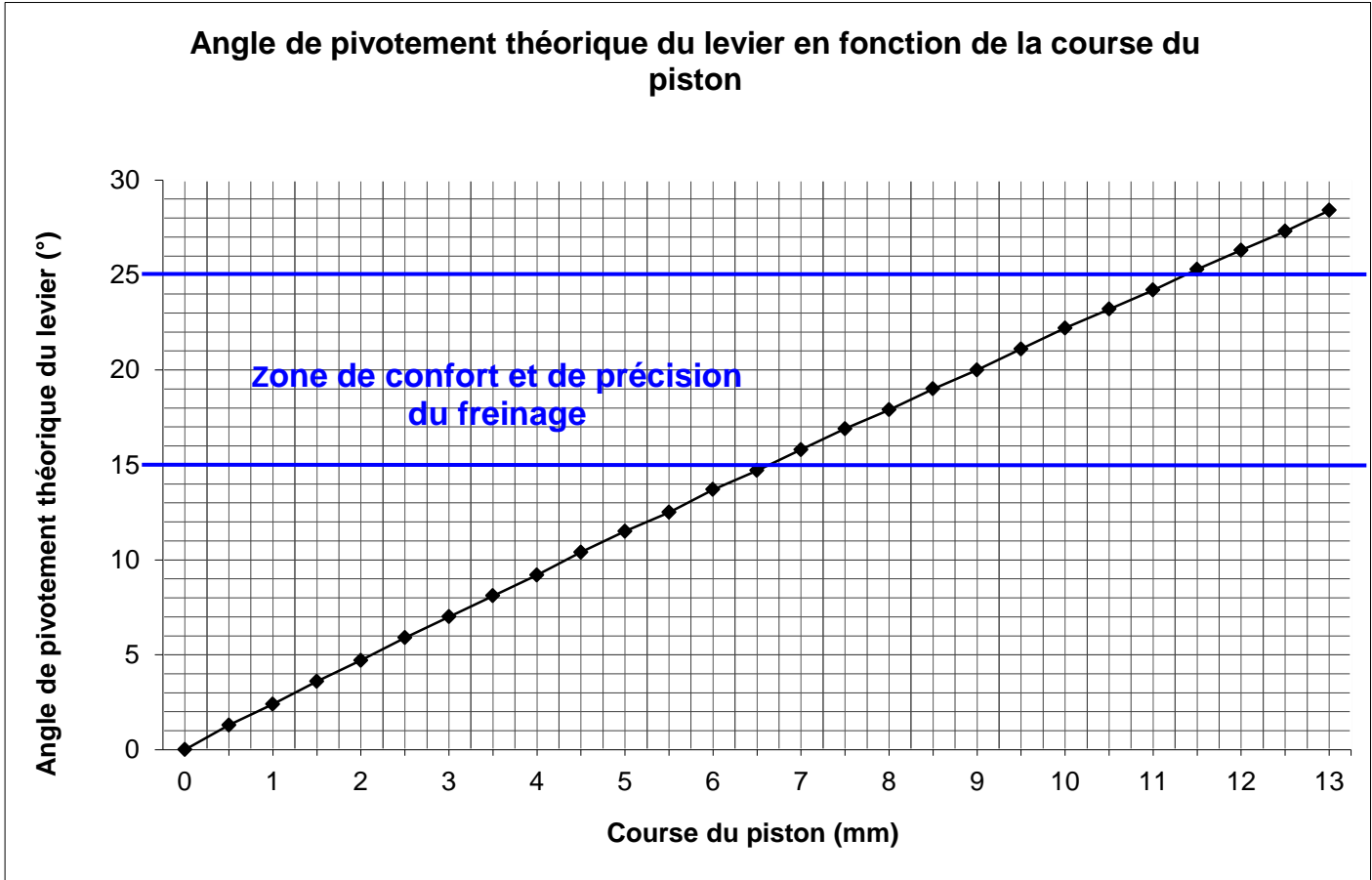
Trajectoires	Élément géométrique associé à la trajectoire (Ligne rectiligne, Arc de cercle, ...)
$T_{A \in SE3 / SE1}$	
$T_{A \in SE4 / SE1}$	
$T_{B \in SE2 / SE1}$	
$T_{D \in SE2 / SE1}$	

Puis tracer et nommer sur le croquis ci-dessous, les trajectoires de chacun des points indiqués.

Tracé des trajectoires :



Question 2.3 : Pour effectuer le freinage, le piston se déplace de **10 mm**.
Sur la courbe théorique fournie par le constructeur ci-dessous, effectuer le tracé permettant de vérifier que l'angle théorique de pivotement se situe bien dans la zone recommandée.
Reporter la valeur dans la **question 2.4.3**.



Question 2.4 : Valider ce résultat par une construction graphique sur le dessin ci-contre.

Le dessin est représenté dans la position « système de freinage non actionné » (levier en position initiale).

Question 2.4.1 : Tracer **A'** nouvelle position du point **A** pour la course du piston de **10 mm**.
Attention, tenir compte de l'échelle du dessin.

Question 2.4.2 : Tracer **B'** et **D'** nouvelle position des points **B** et **D**.
(s'aider de la question 2.2)

Question 2.4.3 : Mesurer l'angle obtenu **DCD'** et indiquer l'angle théorique
(voir question 2.3).

Angle théorique =

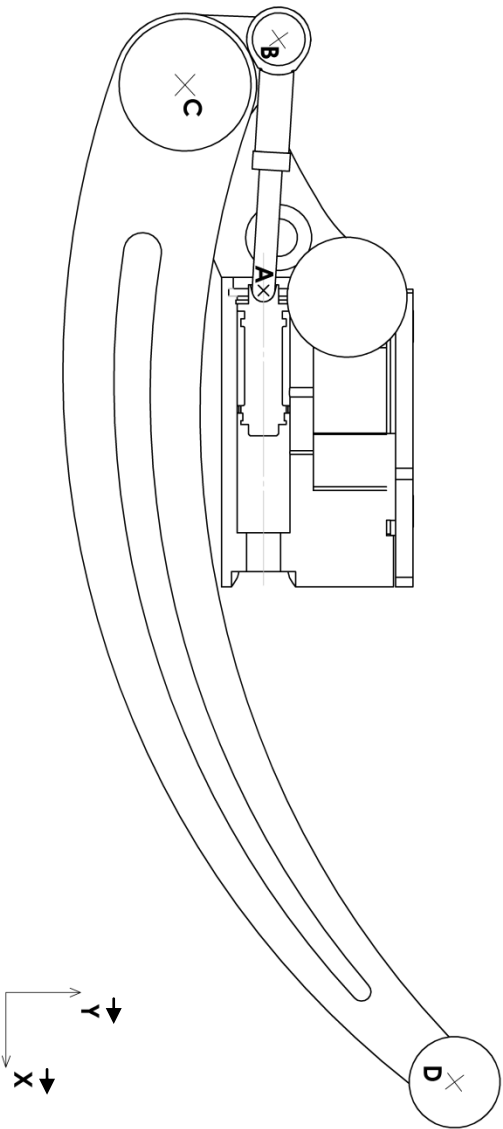
$\widehat{DCD'}$ mesuré =

Question 2.4.4 : Le système de freinage va-t-il être homologué ?
(entourer la bonne réponse)

OUI

NON

Attention, le mécanisme est représenté
à l'échelle 1:2



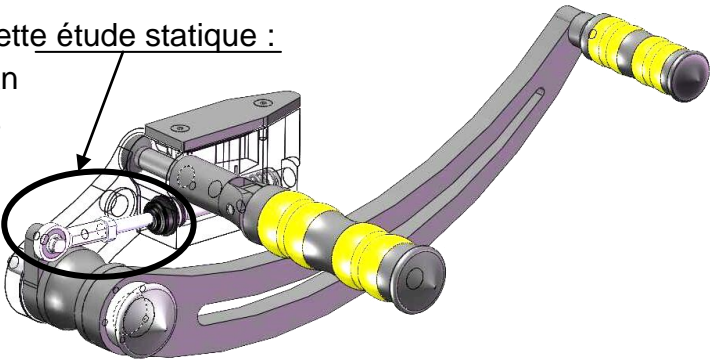
3. Etude statique de l'ensemble de freinage

Objectif : Pour vérifier la conformité de l'ensemble de freinage, on doit s'assurer que l'effort de freinage maximum à exercer par le pilote de la moto sur le levier de frein (Rep 5) ne doit pas être supérieur à 150 N.

On donne : Effort exercé par le sous ensemble Piston SE3 sur le sous ensemble Bielle SE4

$\|A_{SE3/SE4}\| = 880\text{ N}$

Hypothèses : Pour tous les systèmes isolés dans cette étude statique :
On considère le problème comme plan
Les liaisons sont supposées parfaites
Le poids des pièces est négligé
Les frottements sont négligés



Question 3.1 :

On isole le sous ensemble Bielle SE4 :

a- Bilan des actions mécaniques extérieures

Compléter le tableau bilan des actions mécaniques ci-dessous.
Placer un « ? » dans les cases si un élément n'est pas connu.

Tableau avant étude :

Effort	Point d'application	Direction	Sens	Intensité

b- Conclure en traçant la (ou les) droite(s) support(s) sur la figure 5 ci-contre du sous-ensemble bielle isolé SE4.
Justifier votre réponse.
Reporter les résultats ainsi trouvés dans le tableau après étude.

.....

.....

.....

.....

Figure 5

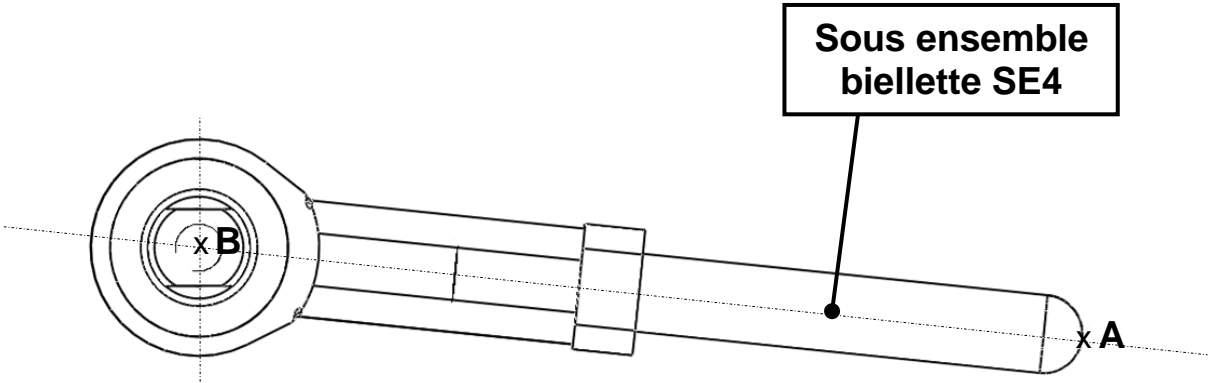


Tableau après étude : (question 3.1 b)

Effort	Point d'application	Direction	Sens	Intensité

Question 3.2 :

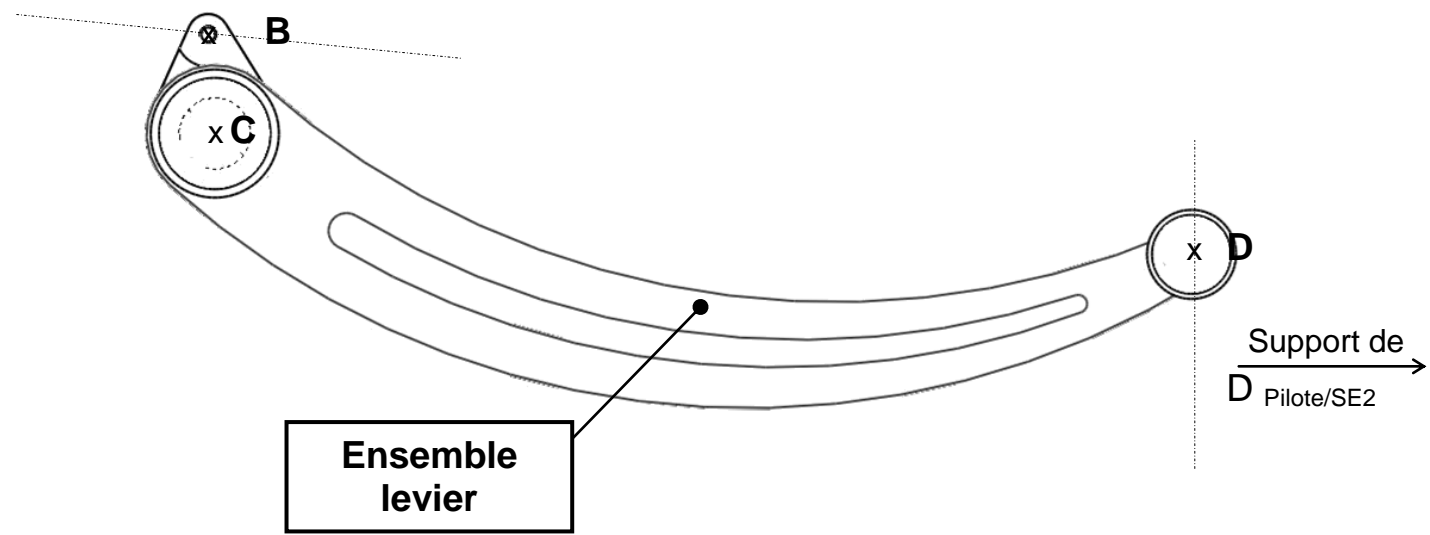
On isole le sous ensemble Levier SE2 du document DR6 :

a- Bilan des actions mécaniques extérieures

Compléter le tableau bilan des actions mécaniques ci-dessous.
Placer un « ? » dans les cases si un élément n'est pas connu.

Effort	Point d'application	Direction	Sens	Intensité
$\overrightarrow{B \dots}$				
$\overrightarrow{C \dots}$				
$\overrightarrow{D \text{ Pilote/SE2}}$				

b- Résoudre graphiquement en déterminant les droites supports de tous les efforts sur la figure ci-dessous.
Tracer le dynamique des forces (origine O).
Echelle préconisée des forces : 1mm → 4N



c- Compléter le tableau des résultats.

Effort	Point d'application	Direction	Sens	Intensité
B ...				
C ...				
D $\overrightarrow{D_{Pilote/SE2}}$				

Origine du
dynamique des
forces
↓
• O

Ech des forces :
1 mm → 4N

$\|\overrightarrow{D_{Pilote / SE2}}\| =$

Question 3.3 : L'effort exercé par le pilote remplit-il les critères d'homologation de la moto ?
Justifier votre réponse.

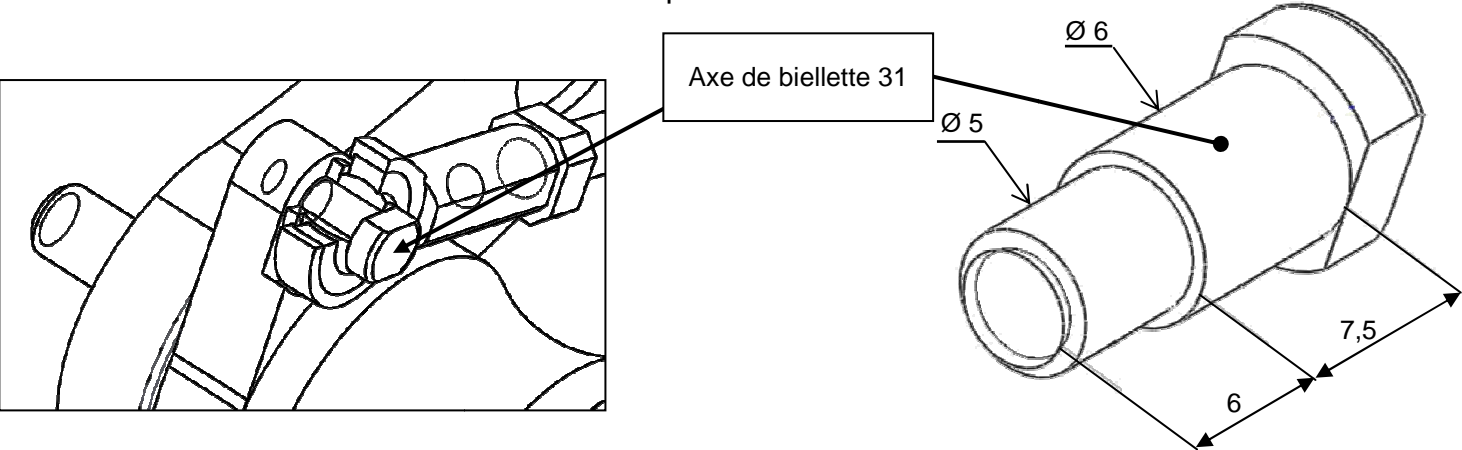
.....
.....
.....

4. Etude de résistance des matériaux

Objectif : Vérifier le dimensionnement de l'axe de bielle 31. Afin de respecter les normes en vigueur pour un organe de sécurité, on doit s'assurer que l'axe de la bielle 31 a été conçu en respectant le coefficient de sécurité $s \geq 5$ donné par la norme pour l'homologation de la moto.

Hypothèses : Matériaux homogènes et isotropes. L'étude est limitée aux petites déformations.

On donne : Le dessin d'ensemble DT3
Les vues 3D ci-dessous
La courbe de l'effort maximal dans la bielle DT5
Le tableau des résistances élastiques de différents matériaux DT5



Question 4.1 : L'axe de bielle 31 est réalisé en 37 Cr 4. Déterminer la famille de matériaux dans laquelle est usinée l'axe de bielle 31. Cocher la bonne réponse dans le tableau ci-dessous.

Aluminium	Acier faiblement allié	Acier fortement allié	Fonte

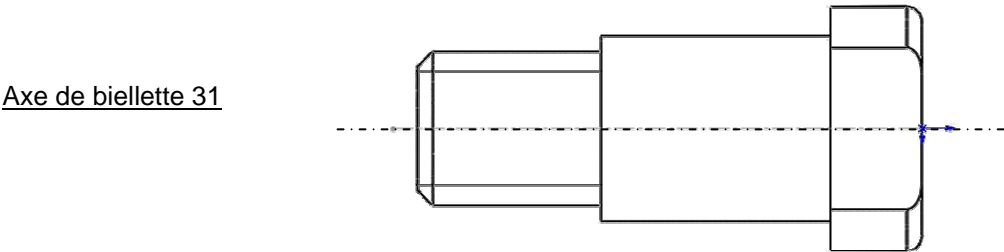
Question 4.2 : Décoder cette désignation en détaillant la composition de ce matériau.

37 :
Cr :
4 :

Question 4.3 : Déterminer la nature des sollicitations auxquelles est soumis l'axe de bielle 31. Cocher la bonne réponse dans le tableau ci-dessous.

Traction	Compression	Cisaillement

Question 4.4 : Repasser en couleur sur la figure ci-dessous, la ou les principale(s) zone(s) soumise(s) à cette sollicitation.



Question 4.5 : Relever dans le tableau du DT5, l'intensité maximale de la force qui s'exerce sur l'axe de bielle 31, arrondie au nombre entier supérieur.

Effort maxi dans la Bielle =

Question 4.6 : Relever sur le document DT5, la limite d'élasticité de l'axe de bielle 31 en fonction de la matière déterminée à la question 4.1.

Re =

Déduire la valeur de la limite élastique au glissement de cette pièce.

Reg =

Question 4.7 : Calculer la section totale de l'axe de bielle 31 soumise à la sollicitation.

S =

Question 4.8 : Calculer la contrainte maximale dans la ou les section(s) de l'axe de bielle 31 soumise(s) à la sollicitation. Pour la suite du calcul prendre $S=19,5 \text{ mm}^2$.

τ =

Question 4.9 : Calculer le coefficient de sécurité effectif, au regard de la contrainte maximale admissible.

$s \geq$

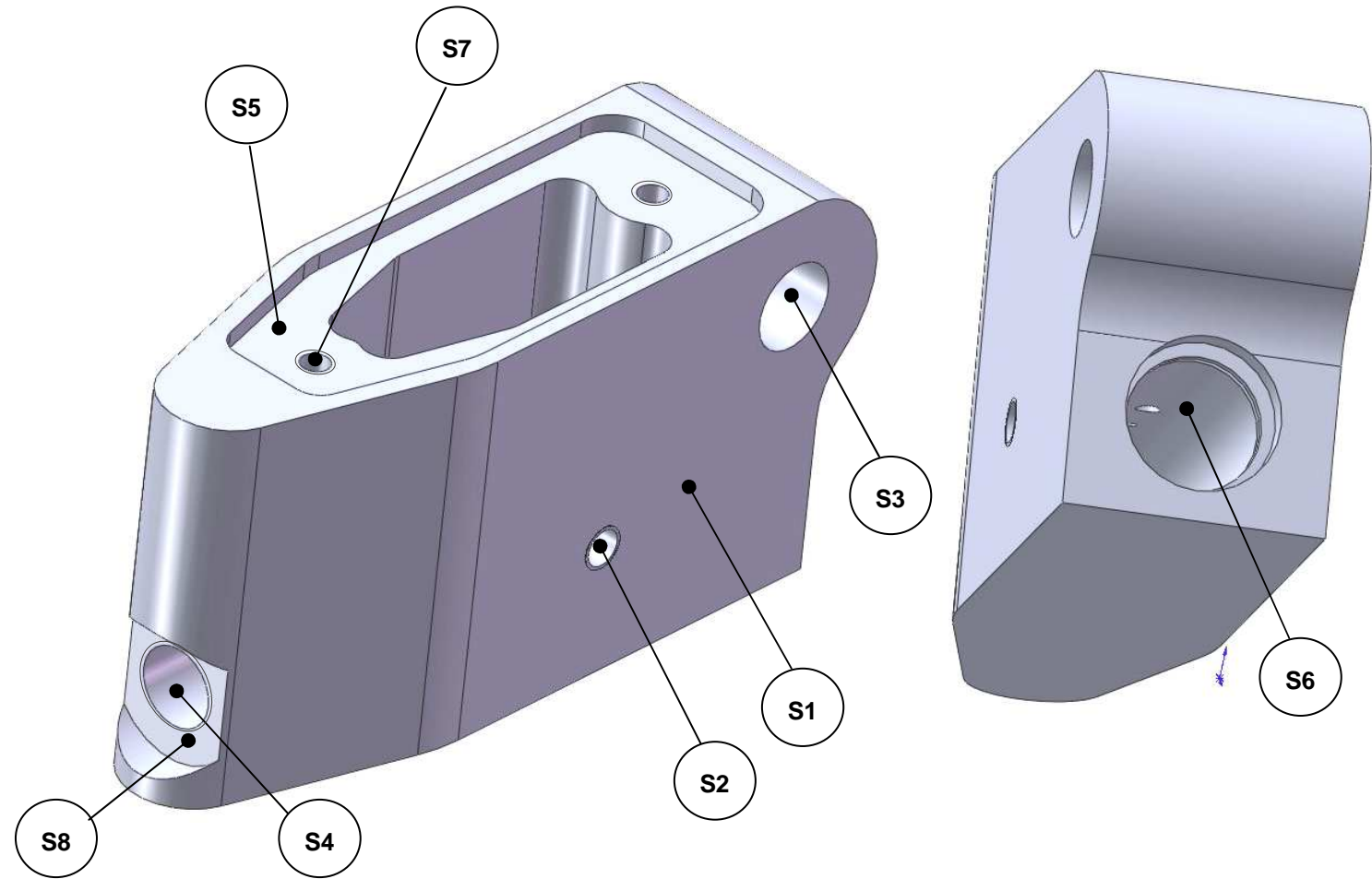
Question 4.10 : Comparer le coefficient de sécurité trouvé avec celui donné par la norme pour l'homologation. Conclure.

.....
.....
.....

5 . Analyse du dessin de définition de la pièce usinée

Objectif : Analyser les données de définition d’une pièce en vue de sa réalisation.

Question 5.1 : Indiquer la nature géométrique (plane, cylindrique, conique, hélicoïdale, ...) des surfaces S1 à S8 repérées ci-dessous à l’aide du document DT6.



Surface	S1	S2	S3	S4
Nature géométrique				

Surface	S5	S6	S7	S8
Nature géométrique				

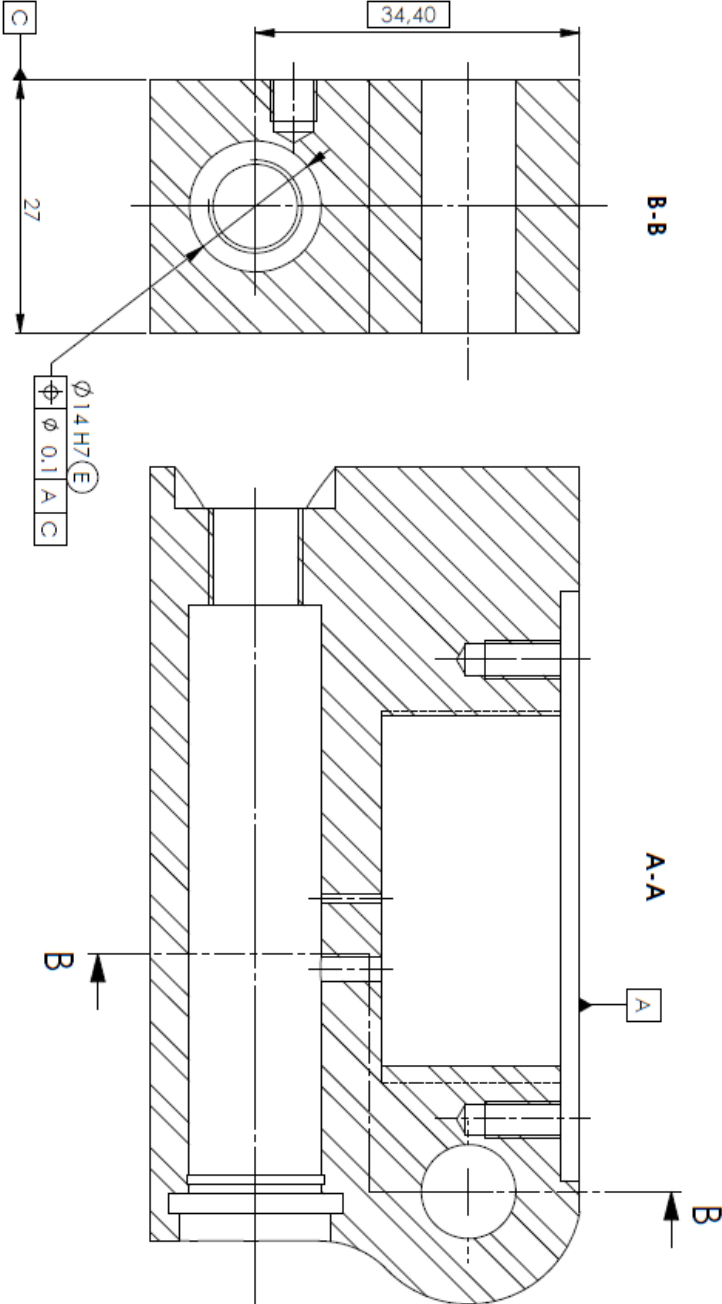
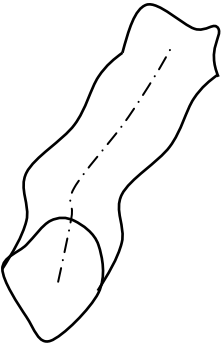
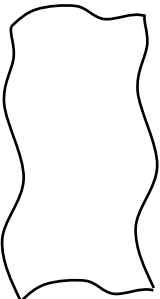
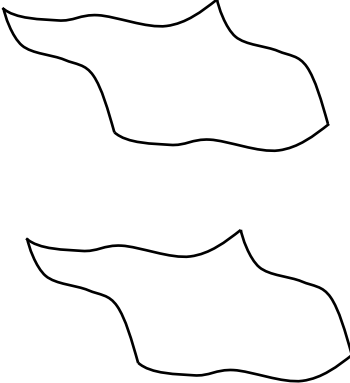
Question 5.2 : Indiquer les spécifications caractérisant les surfaces S2 à S8.

	Spécifications dimensionnelles	Spécifications géométriques	Dimensions de référence	Spécifications d'état de surface
S2				
S3				
S4				
S5				
S6				
S7				
S8				

Question 5.3 : Compléter le tableau d’illustration de la zone de tolérance (surface S5).

TOLERANCEMENT NORMALISE	ILLUSTRATION DE LA ZONE DE TOLERANCE
<p>Symbole de la spécification :</p> <div><div></div><div>0.05</div></div>	<p><i>Dessiner à main levée la zone de tolérance ainsi que l'élément tolérancé pour que la spécification géométrique soit respectée.</i></p>
<p>Type de spécification</p> <div><div>Forme</div><div>Orientation</div><div>Position</div><div>Battement</div></div> <p>Entourer la bonne réponse</p>	

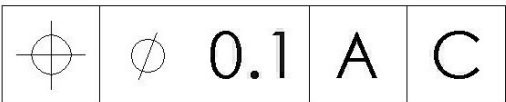
Question 5.4 : Compléter le document ci-dessous.

TOLERANCEMENT NORMALISE	Analyse d'une spécification par zone de tolérance				
<div><div>Symbole de la spécification :</div><div><div><div><div><div></div></div></div><div><div></div></div><div>0.1</div><div>A</div><div>C</div></div></div></div>	Eléments non Idéaux		Eléments Idéaux		
<div>Type de spécification</div> <div>FormeOrientation PositionBattement Entourer la bonne réponse</div>	Elément(s) TOLÉRANCÉ(S)	Elément(s) de RÉFÉRENCE	Référence(s) SPÉCIFIÉE(S)	Zone de tolérance	
<div>Condition de conformité</div> <div>L'élément tolérancé doit se situer tout entier dans la zone de tolérance.</div>	Unique Groupe Entourer la bonne réponse	Unique Multiples Entourer la bonne réponse	Simple Commune Système Entourer la bonne réponse	Simple Composée Entourer la bonne réponse	Contraintes Orientation et/ou position par rapport à la référence spécifiée
<div>Schéma</div> <div>Extrait du dessin de définition</div> <div></div>	<div>l'axe d'une surface nominalement cylindrique</div> <div></div>	<div>A : surface nominalement plane</div> <div></div> <div>C1 et C2 : 2 surfaces nominalement planes</div> <div></div>			
			A compléter	A compléter	A compléter
					TOTAL / 3
					DR 9

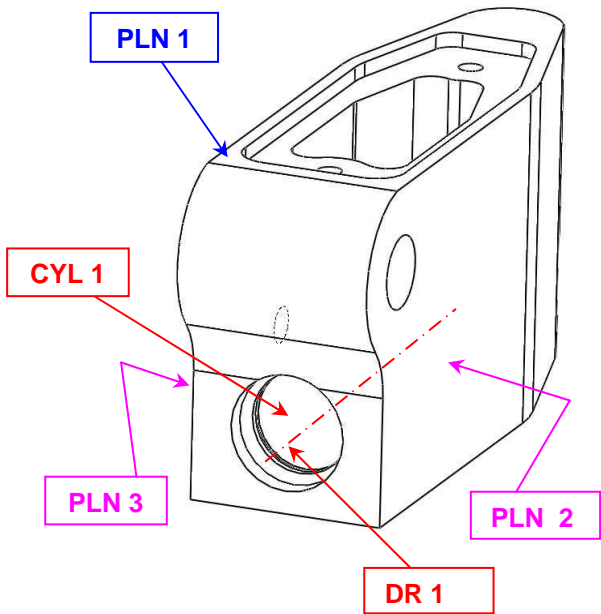
6 . Compléter le document ci-dessous.

PROCEDURE DE CONTROLE – ETABLIR UN MODE OPERATOIRE DE CONTROLE SUR MMT

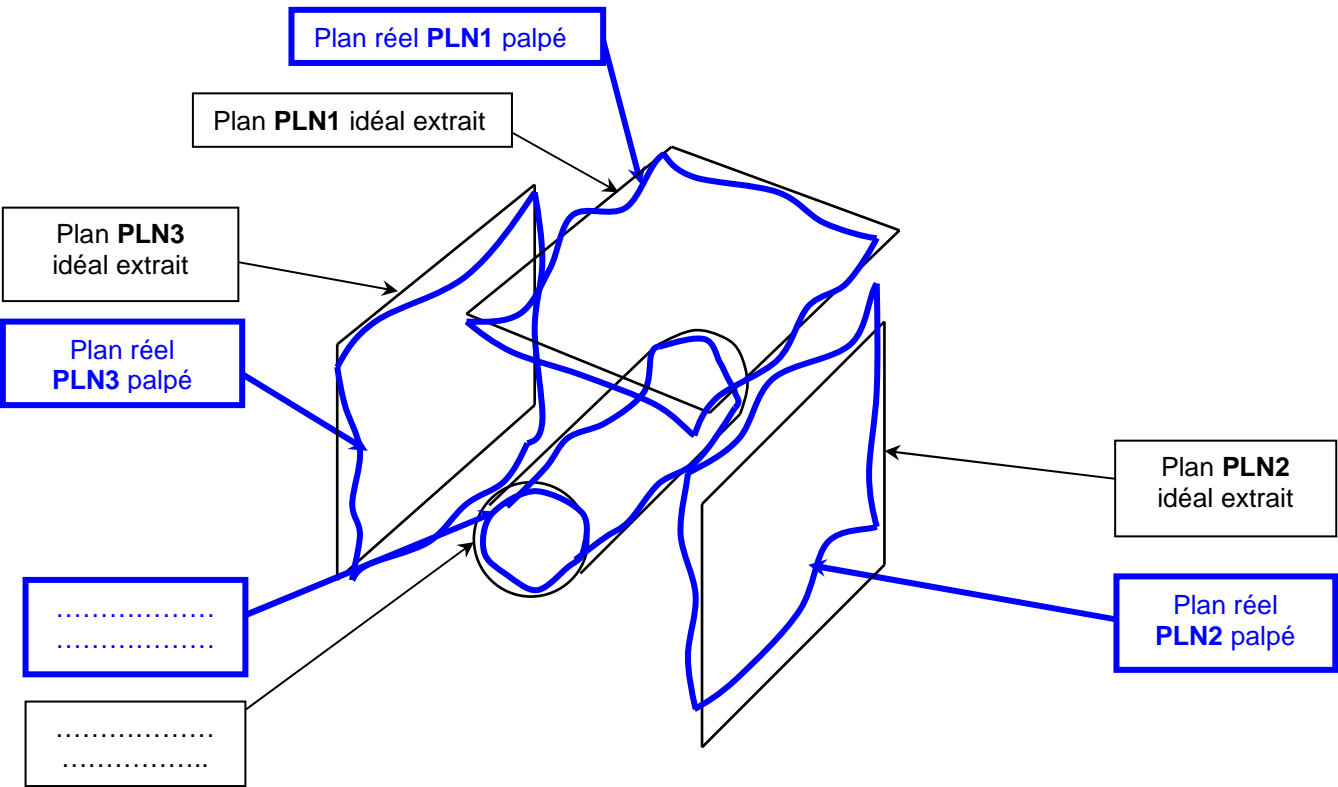
Spécification à contrôler :



Repérage des surfaces :



Représentation schématique des éléments géométriques palpés et extraits.



Eléments géométriques à construire et à mettre en relation :

(Un axe théorique coïncident avec le plan médian de PLN2 et PLN3 et distant de 34.4 mm avec PLN1)

Construire le plan PLN4 (plan médian entre PLN3 idéal extrait et PLN2 idéal extrait).

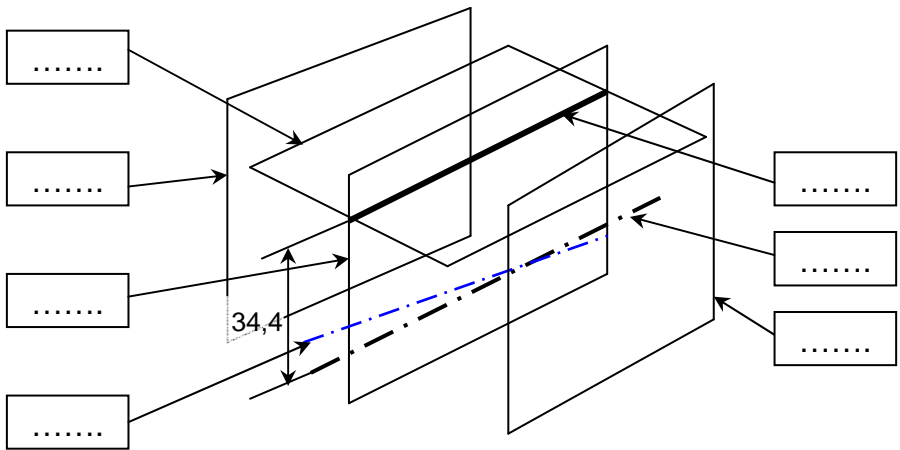
Construire DR2 = PLN4 ∩ PLN1

Construire DR3 // DR2 (distance 34,4 mm)

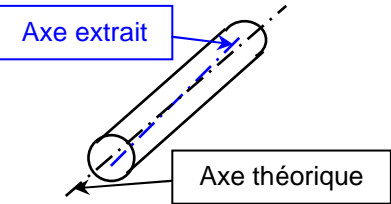
Construire DR1 à partir de CYL1 idéal extrait

Compléter le schéma explicatif :

(Retrouver les noms des différents éléments à construire.)



Critère d'acceptabilité :



.....

.....

.....

.....

.....