





SUJET SI-E3C-25-01

## Constitution du sujet

- **Étude d'une performance du produit**..... Pages 4 à 6
- **Commande du fonctionnement du produit ou modification de son comportement** ..... Pages 7 à 9
- **Documents réponses** ..... Pages 10 à 11

### Rappel du règlement de l'épreuve

Le sujet comporte deux exercices indépendants l'un de l'autre, équilibrés en durée et en difficulté, qui s'appuient sur un produit unique.

Un premier exercice s'intéresse à l'étude d'une performance du produit. Les candidats doivent mobiliser leurs compétences et les connaissances associées pour qualifier et/ou quantifier cette performance, à partir de l'analyse, de la modélisation de tout ou partie du produit ou de relevés expérimentaux.

Le second exercice porte sur la commande du fonctionnement du produit ou la modification de son comportement. L'étude s'appuie sur l'algorithmique et de la programmation, à partir de ressources fournies au candidat qu'il devra exploiter, compléter ou modifier.

## Présentation du Produit

Stéphane Rachmulh et Antoine d'Acremont, deux entrepreneurs français férus de bicyclette, ont trouvé la solution pour transformer n'importe quel vélo en vélo à assistance électrique (VAE). Leur concept : Rool'in.

Le Rool'in est une **roue électrique amovible** que vous pouvez installer sur votre vélo. Elle remplace la roue avant de votre bicyclette.

Modèle CCYC : ©DNE

Nom de famille (naissance) :

(Suivi s'il y a lieu, du nom d'usage)

Prénom(s) :

N° candidat :

N° d'inscription :



Liberté • Égalité • Fraternité  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Né(e) le :

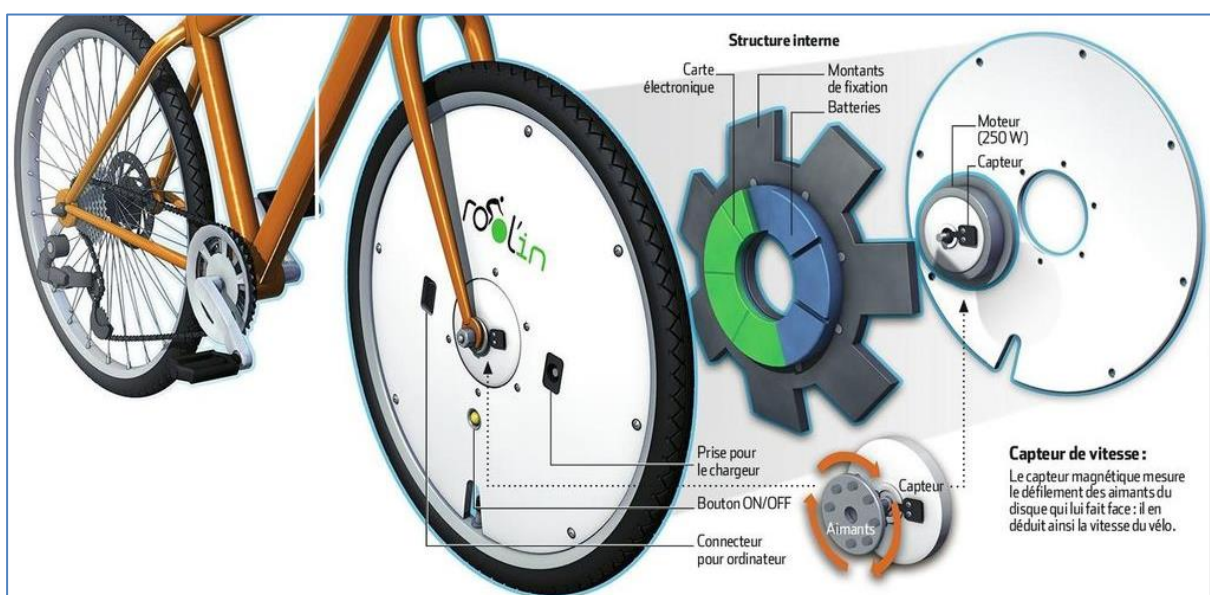
(Les numéros figurent sur la convocation.)

1.1



Le système Rool'in se compose d'une roue avant dont le moyeu contient un moteur électrique, des batteries et un capteur de vitesse, d'un détecteur de pédalage, d'un détecteur de freinage et d'une console électronique. Dès qu'un mouvement de pédalage est détecté, la console électronique transmet, par WiFi, l'ordre au moteur électrique de se mettre à tourner.

Le moteur fournit ainsi une assistance électrique tant que la vitesse, surveillée par le capteur intégré dans la roue, ne dépasse pas 25 km·h<sup>-1</sup>, la limite légale autorisée en Europe.





## Étude d'une performance du produit

**Problématique** : la batterie du Rool'in permet-elle de satisfaire les attentes des usagers en matière d'autonomie ?

La roue Rool'in, comme tous les vélos à assistance électrique, fait l'objet d'une certification afin d'être classée dans la catégorie cycle et non cyclomoteur (catégorie nécessitant le port d'un casque et la prise d'une assurance particulière).

Cette certification impose trois contraintes :

- arrêt du moteur dès que le cycliste arrête de pédaler ou freine,
- arrêt du moteur lorsque la vitesse atteint ou dépasse  $25 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ ,
- puissance de la motorisation inférieure ou égale à  $250 \text{ W}$ .

De façon à pouvoir comparer les performances de différents vélos à assistance électrique, les essais sont réalisés sur circuits standardisés représentatifs de différentes configurations d'utilisation des vélos.

Le circuit utilisé pour réaliser les essais ci-dessous est le suivant :

- sol en revêtement bitume,
- sol sec,
- pas de pente,
- pas de vent.

Les graphiques ci-dessous montrent l'évolution de la vitesse du V.A.E et du courant moteur au cours du temps lors d'un cycle sur le circuit décrit ci-dessus. La durée du cycle est 90 secondes. Le cycle commence à la date  $t=10 \text{ s}$ . Le niveau d'assistance demandé est maximal.

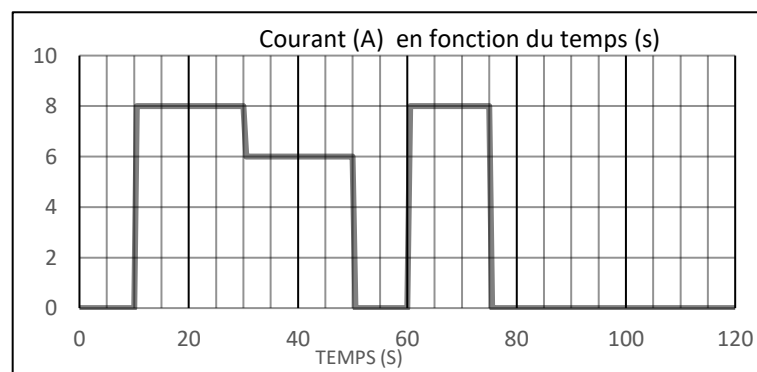


Figure 1-1 : évolution du courant moteur en fonction du temps





Question I-4 Sur DR1 QI-4, **associer** les noms des composants aux numéros correspondants sur le tableau proposé. **Compléter** les cases vides sous les liens de puissance avec la nature de ce lien avec les mentions suivantes : Mécanique (M) ou Electrique (E).

Le diagramme ci-dessous représente les caractéristiques courant-tension d'une des 24 cellules utilisées sur la roue Rooll'in :

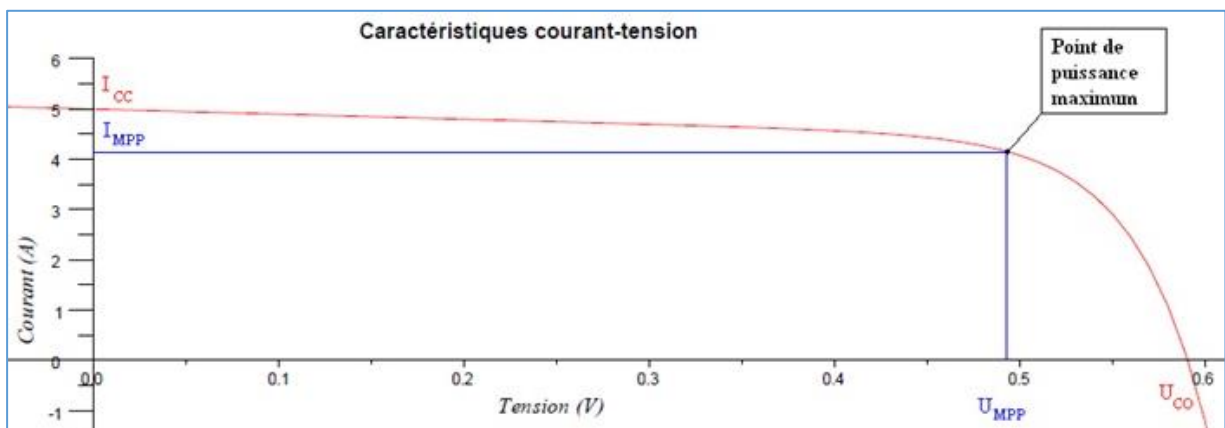


Figure 1-3 : Caractéristique courant/tension d'une cellule

Question I-5 A partir du diagramme ci-dessous, **relever** le courant  $I$  et la tension  $U$  au point de puissance maximum. Sachant que la roue dispose, sur chaque face de 12 cellules photovoltaïques, **comment doit-on les brancher** (série ou parallèle) pour que chaque face puisse générer une différence de potentiel environ égale à 6 V ?

L'énergie supplémentaire stockée issue des cellules photovoltaïques à Copenhague est 140 Wh ce qui garantit une autonomie kilométrique de 20 km supplémentaires pour la période de mars à octobre. Vous considérerez qu'une seule face est exposée au soleil et toutes les cellules fournissent un courant  $I_{MPP}$  lu sur la caractéristique courant-tension.

Question I-6 **Calculer** le temps d'exposition solaire en heure permettant d'atteindre 140 Wh. **Conclure** sur l'intérêt des panneaux pour augmenter l'autonomie.







identique, on peut en déduire que le couple moteur est donné par la relation :  
 $C_{mot} = N_a \cdot C_{musc}$  si la vitesse du cycliste par rapport au sol ne dépasse pas  $25 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$ .  
S'il y a dépassement établie de cette valeur, le couple moteur sera réduit linéairement jusqu'à éventuellement s'annuler.

Question II-1 D'après la figure 2-1, **Indiquer** la condition sur la vitesse qui entraîne la croissance ou décroissance du couple.

Question II-2 A partir des valeurs maximale ( $C_{mot\_max}$ ) et minimale ( $C_{mot\_min}$ ) du couple moteur relevées sur les courbes précédentes à **préciser**, **justifier** la valeur du rapport  $\frac{C_{mot\_max}}{C_{mot\_min}}$ .

La roue avant motorisée est équipée de 16 aimants sur la partie tournante, et d'un capteur à effet Hall ( $Capt\_H$ ) sur la partie fixe. Le passage d'un aimant devant le capteur déclenche en sortie une impulsion à l'état haut (figure 2-2). On donne le diamètre de la roue :

$$D_r = 0,7 \text{ m.}$$

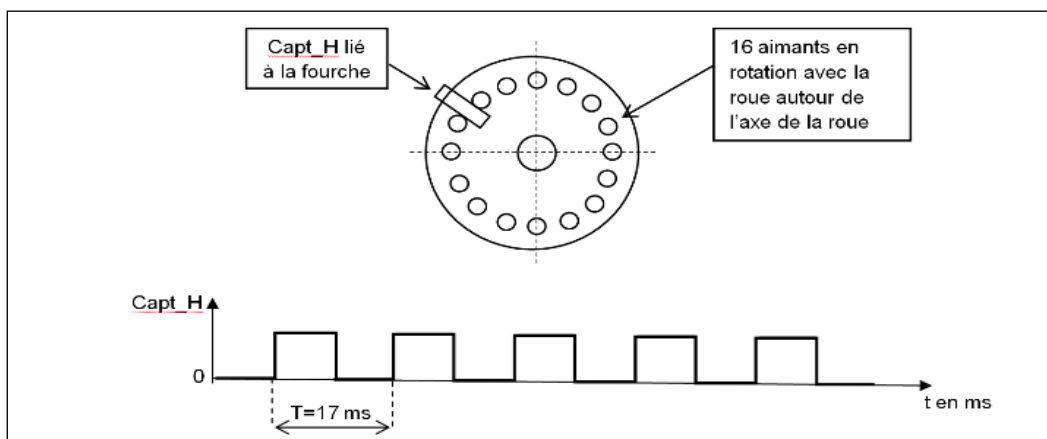


Figure 2-2 : Chronogramme de Capt\_H

Question II-3 A partir du chronogramme de la figure 2-2, **déterminer** le nombre  $N_{imp}$  d'impulsions (ou périodes) par seconde issues du capteur  $Capt\_H$  (arrondi au nombre entier le plus proche) et **en déduire** la vitesse du cycliste  $V_{cycl/sol}$  par rapport au sol correspondante en  $\text{m} \cdot \text{s}^{-1}$  et  $\text{km} \cdot \text{h}^{-1}$ .



Modèle CCYC : ©DNE

Nom de famille (naissance) :


(Suivi s'il y a lieu, du nom d'usage)

Prénom(s) :

N° candidat :  N° d'inscription :

(Les numéros figurent sur la convocation.)

Né(e) le :  /  /



1.1

Pour la suite, on appelle  $N_{max}= 50$ , le nombre d'impulsions par seconde lié à la vitesse maximale du cycliste par rapport au sol. Le programme en charge de la limitation de couple est composé de deux tâches logicielles distinctes :

- un sous-programme d'interruption qui se déclenche à chaque front montant de  $Capt\_H$ , gère l'incrémentation d'un compteur  $N$  ;
- une tâche de fond, qui se déclenche toutes les 100 ms, contrôle le courant  $i$  délivré par la batterie et réinitialise la variable  $N$ . En cas de survitesse,  $i$  décroît linéairement jusqu'à s'annuler éventuellement de façon à réduire le couple moteur. En cas de sous-vitesse,  $i$  peut recroître sans dépasser la valeur de consigne  $i_{cons}$  correspondant au niveau d'assistance demandé.

Question II-4 **Compléter**, dans les cases repérées en trait fort sur le document réponse DR2 QII-4, le sous-programme d'interruption et la tâche de fond en fonction des indications précédentes.

Question II-5 **Expliquer**, en 5 lignes au maximum, pourquoi le dispositif de contrôle de la vitesse utilisé par le V.A.E. n'est pas un asservissement de vitesse. On pourra envisager le comportement du vélo en descente.

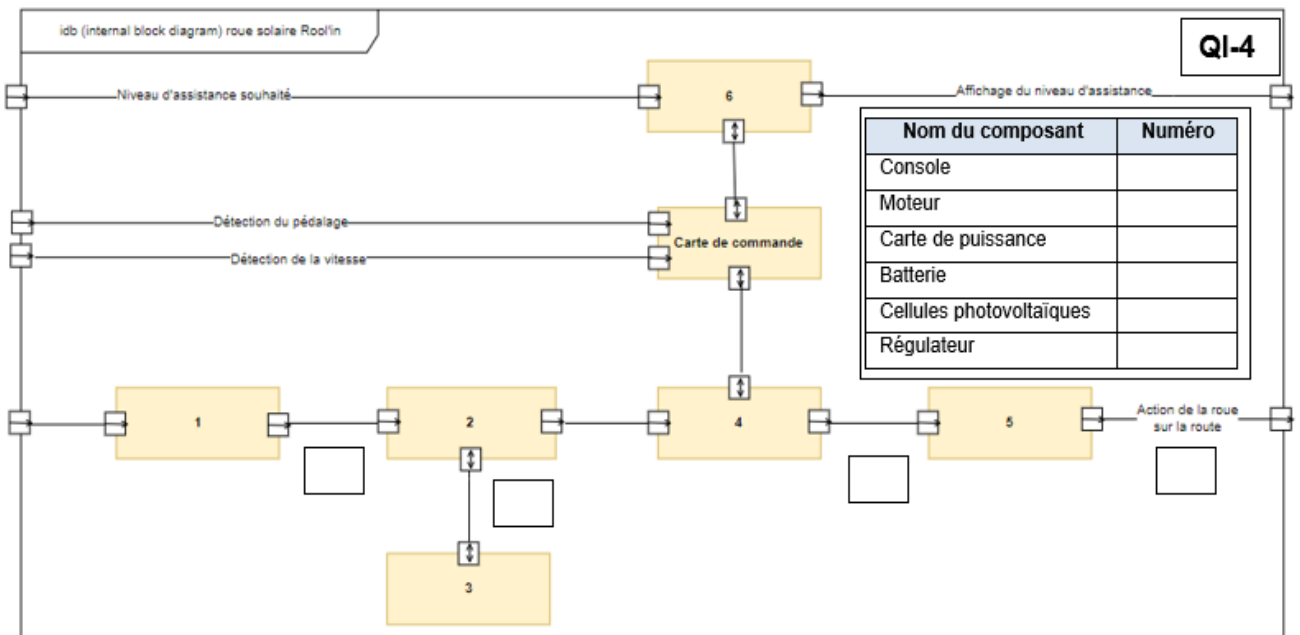


## Documents Réponse DR1

QI-1

	Analyse du mouvement			Assistance électrique	
	Vitesse constante	Accélération	Décélération	Active	Inactive
De 10 à 30s					
De 30 à 50s					
De 50 à 60s					
De 50 à 65s					
De 60 à 75s					
De 75 à 80s					
De 80 à 90s					
De 90 à 100s					

QI-4



Modèle CCYC : ©DNE

Nom de famille (naissance) :

(Suivi s'il y a lieu, du nom d'usage)

Prénom(s) :

N° candidat :

N° d'inscription :



Né(e) le :

(Les numéros figurent sur la convocation.)

1.1

## Document Réponse DR2

QII-4 :

