

Session 2009

# BACCALAURÉAT PROFESSIONNEL

## Étude et Définition de Produits Industriels

Epreuve E2 - Unité : U 2

### Étude de produit industriel

Durée : 5 heures

Coefficient : 5

Compétences et connaissances technologiques associées sur lesquelles porte l'épreuve :

- C 11 :** Décoder un CDCF
- C 12 :** Analyser un produit
- C 13 :** Analyser une pièce
- C 14 :** Collecter les données
- C 22 :** Etudier et choisir une solution
  
- S 1 :** Analyse fonctionnelle et structurelle
- S 2 :** La compétitivité des produits industriels
- S 3 :** Représentation d'un produit technique
- S 4 :** Comportement des systèmes mécaniques – Vérification et dimensionnement
- S 5 :** Solutions constructives – Procédés – Matériaux
- S 6 :** Ergonomie – Sécurité

Ce sujet comporte :

- Dossier présentation      page 2/29 à 6/29
- Dossier travail            page 7/29 à 23/29
- Dossier ressource        page 24/29 à 29/29

Documents à rendre par le candidat (y compris ceux non exploités par le candidat) :

Dossier travail            page 7/29 à 23/29

**Ces documents ne porteront pas l'identité du candidat, ils seront agrafés à une copie d'examen par le surveillant**

Calculatrice et documents personnels autorisés.

# Dossier présentation

**BLOC DE FREINAGE – P60**

La société SNCF gérante du réseau ferroviaire français utilise pour le transport des passagers des trains grande vitesse ; TGV :

- Vitesse de transport des passagers 300 km/h.
- Dernier record en date 574,8 km/h en 2007.
- Ces trains fonctionnent à l'énergie électrique (25000V).



Une rame se compose de 2 motrices et de 8 remorques.

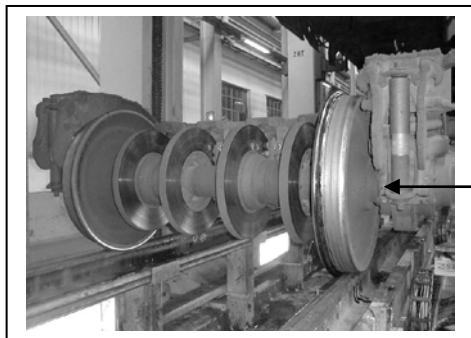


Ces trains, conçus par la société française Alstom à Belfort, doivent répondre à des normes de sécurité de freinage exigeantes.

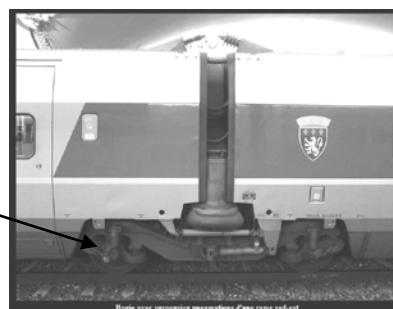
Afin d'assurer une sécurité et un confort optimal, sont prévus quatre types de freinage :

Freinage dynamique	Lorsqu'il est lancé à pleine vitesse et qu'il doit passer en phase de décélération: le TGV est équipé d'un système récupérant de l'énergie électrique en la renvoyant dans les caténaires de la ligne.
Freinage rhéostatique	Pour ralentir, le TGV peut utiliser un ralentisseur électrique consommant de l'énergie électrique.
Freinage par disques (*)	Ce type de freinage est utilisé sur les remorques (wagons passagers). Les plaquettes exercent une pression sur des disques.
<b>Freinage par « semelles » (**)</b>	Pour immobiliser le TGV, on utilise ce type de freinage sur les motrices en tête et fin de rame. On utilise le bloc de freinage Type P60.

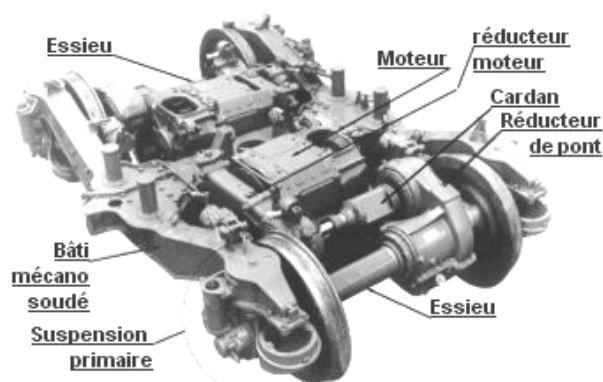
(\*) Freinage par disques (équipant les remorques) :



Essieu



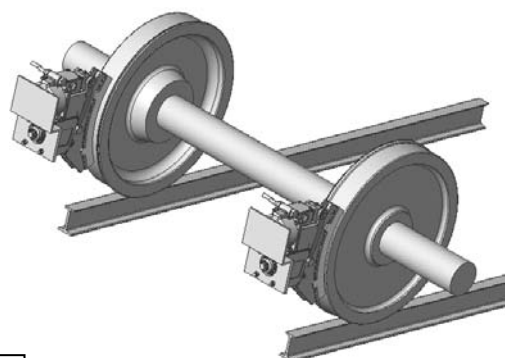
(\*\*) **Freinage par semelles** (équipant les motrices) :



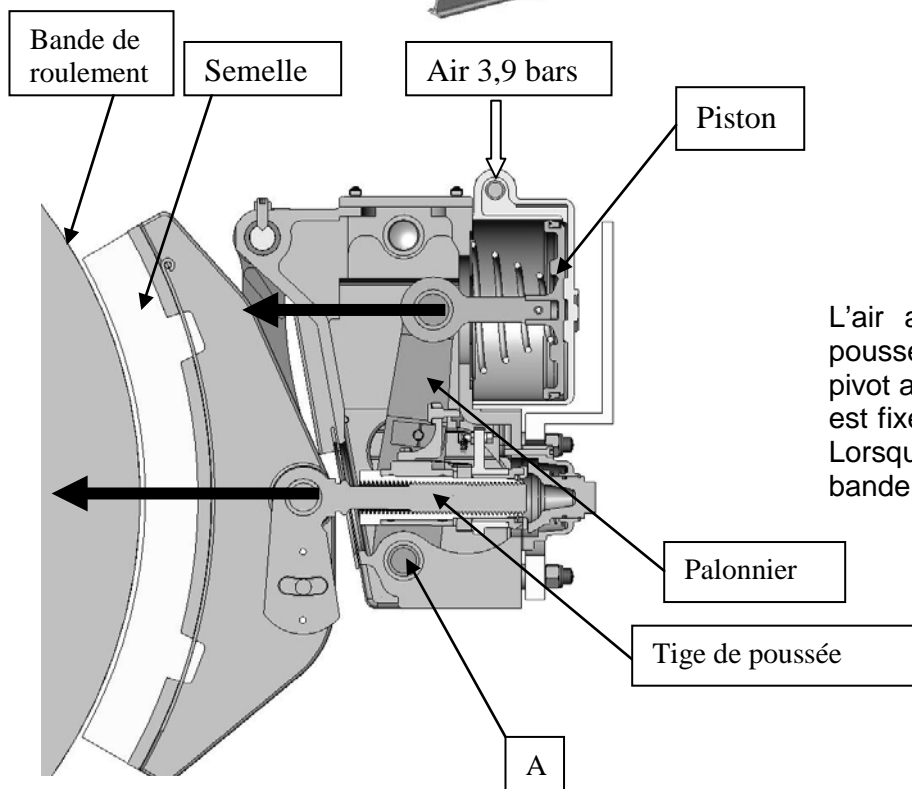
Pour les motrices, il est nécessaire de lier aux bogies tout le mécanisme d'entraînement (moteur électrique, réducteur moteur, cardan et réducteur de pont). En raison de l'encombrement, il n'est pas possible de placer le dispositif de freinage par disques. On utilise donc un système de freinage par « semelle ».

**L'étude portera sur le freinage par « semelle » des motrices.**

## PRÉSENTATION DU MÉCANISME Bloc de Freinage P60



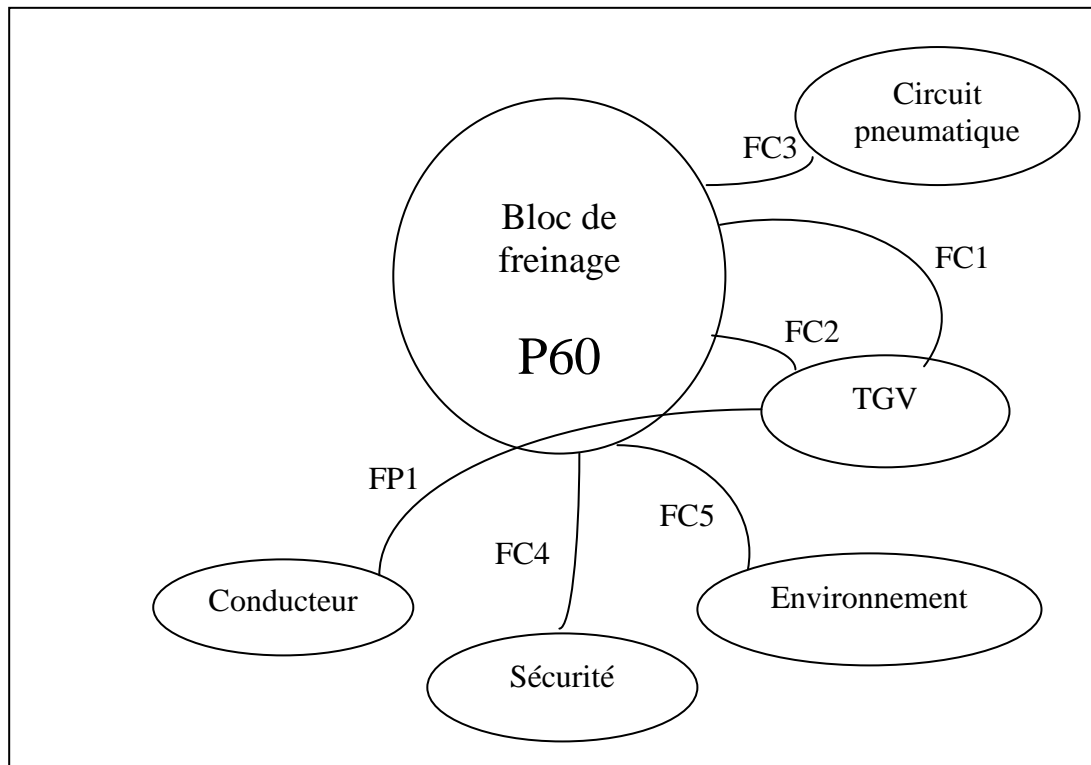
Sur les motrices, chaque essieu est équipé de 2 blocs de freinage P60. Ces blocs sont actionnés par le conducteur lors du freinage grâce à un circuit pneumatique sous une pression de 3,9 bars (0,39 MPa).



L'air agissant sur la face arrière du piston pousse le palonnier. Ce palonnier est en liaison pivot autour d'un point fixe (A). Sur ce palonnier est fixée une tige de poussée liée à la semelle. Lorsque cette semelle vient en contact avec la bande de roulement de la jante, il y a freinage.

## Diagramme des interacteurs

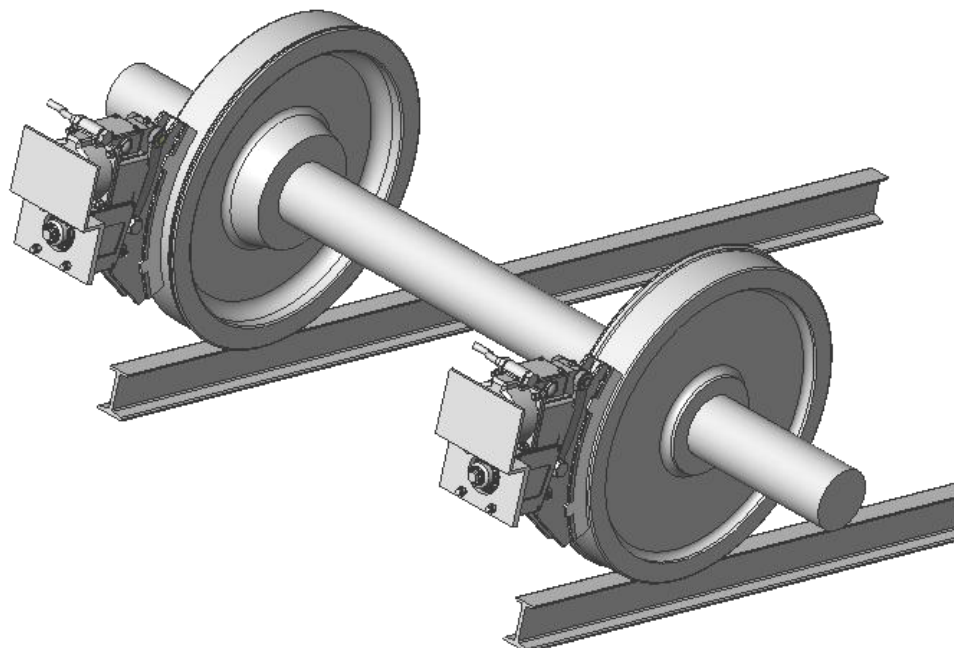
## Phase de fonctionnement



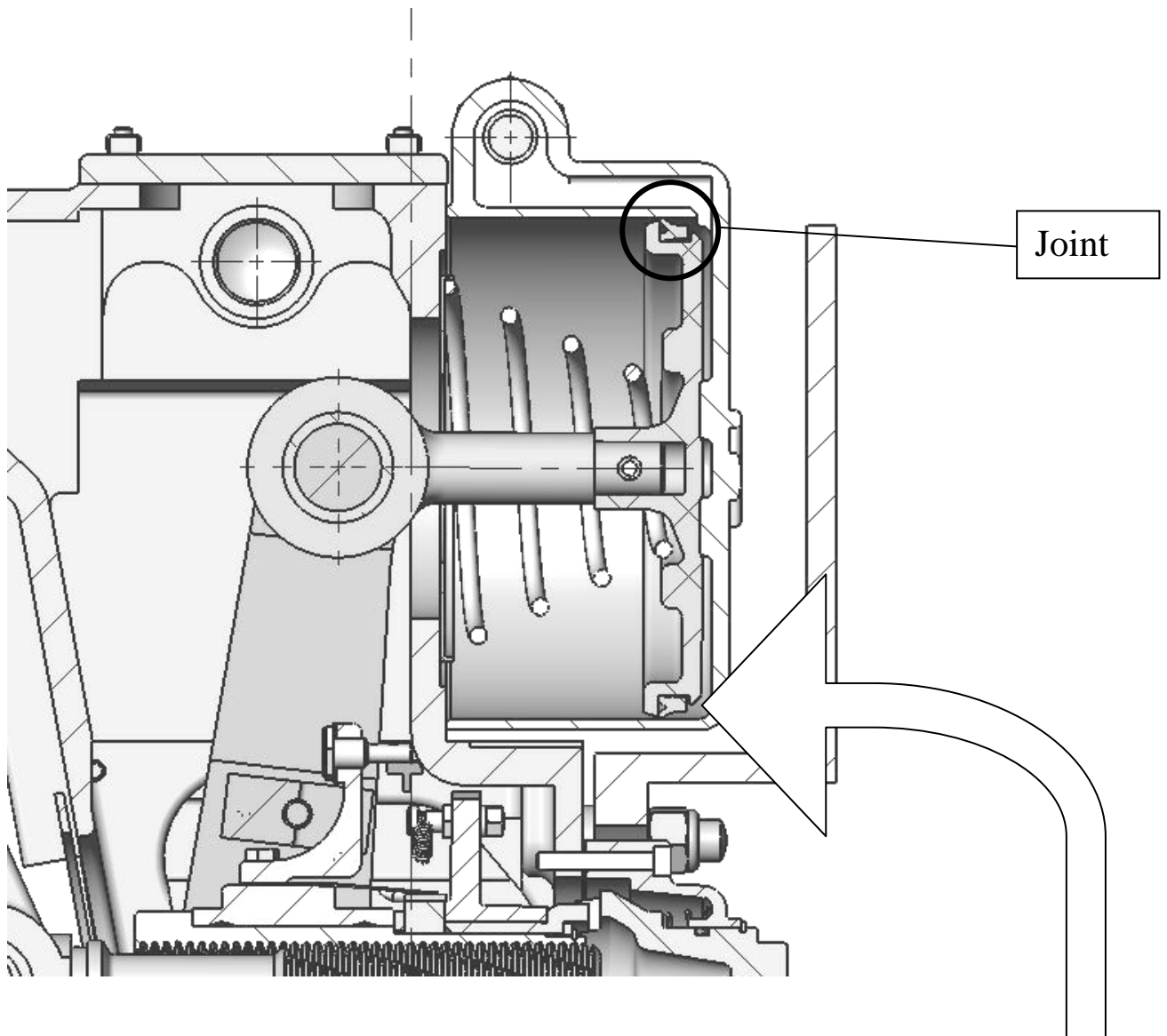
Fonction principale : FP1 : Permettre au conducteur d'arrêter le train.

Fonctions contraintes :

- FC1 : S'adapter au bogie de la motrice.
- FC2 : Garantir le contact avec la bande de roulement du train.
- FC3 : Se raccorder à une énergie pneumatique disponible.
- FC4 : Respecter les normes de sécurité.
- FC5 : Résister à l'environnement.



## PROBLÉMATIQUE



Le service de maintenance de la SNCF, intervenant sur ce sous-système, constate une usure prématurée du joint de piston. Une demande d'étude de ce défaut fera l'objet d'une procédure d'analyse afin de trouver les solutions appropriées permettant d'assurer un fonctionnement sans dégradation de ce joint.

# Dossier travail

**BARÈME DE CORRECTION**

/100

**1 – Analyse du produit existant**

/40

- 1- 1 Analyse structurelle
  - 1-1-1 Étude du fonctionnement
  - 1-1-2 Analyse cinématique des sous-ensembles mobiles
  - 1-1-3 Étude de la liaison piston-palonnier
    - a) Analyse de la trajectoire du point B
    - b) Détermination de la course du piston
  - 1-1-4 Étude de la liaison piston-carter
  - 1-1-5 Schéma cinématique du carter-palonnier-piston
- 1- 2 Influence du rattrapage de jeu
  - a) Caractéristiques
  - b) Fonctionnement du rattrapage de jeu
  - c) Mouvement des pièces du rattrapage de jeu
  - d) Valeur du rattrapage de jeu

**2 – Résolution de la problématique**

/10

Proposition de solutions

**3 – Étude de la solution retenue**

/10

- a) Tableau de modification
- b) Choix des joints toriques

**4 – Tracé à réaliser**

/40

- a) Plan d'ensemble
- b) Plan de définition



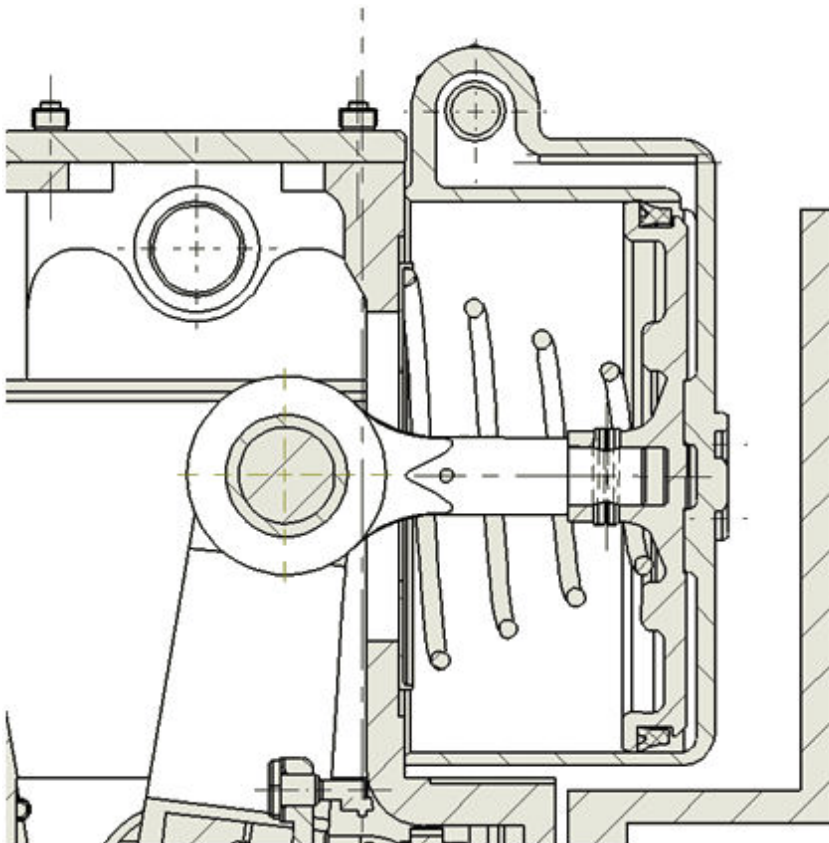
# 1 - ANALYSE DU PRODUIT EXISTANT

/40

## 1-1 Analyse structurelle

L'étude portera sur la chaîne cinématique de l'ensemble :

### 1-1-1 Étude du fonctionnement



Pour assurer le freinage, le conducteur envoie depuis la motrice une pression de 3,9 bars dans le circuit de freinage. Le bloc de freinage est raccordé par une canalisation.

- Coloriez (en vert) sur le dessin ci-contre l'espace que va occuper l'air sous pression pour actionner le piston ( $\varnothing 172$ ).
- Indiquez par une flèche rouge le sens de déplacement du piston

/2

### 1-1-2 Analyse cinématique des sous-ensembles mobiles

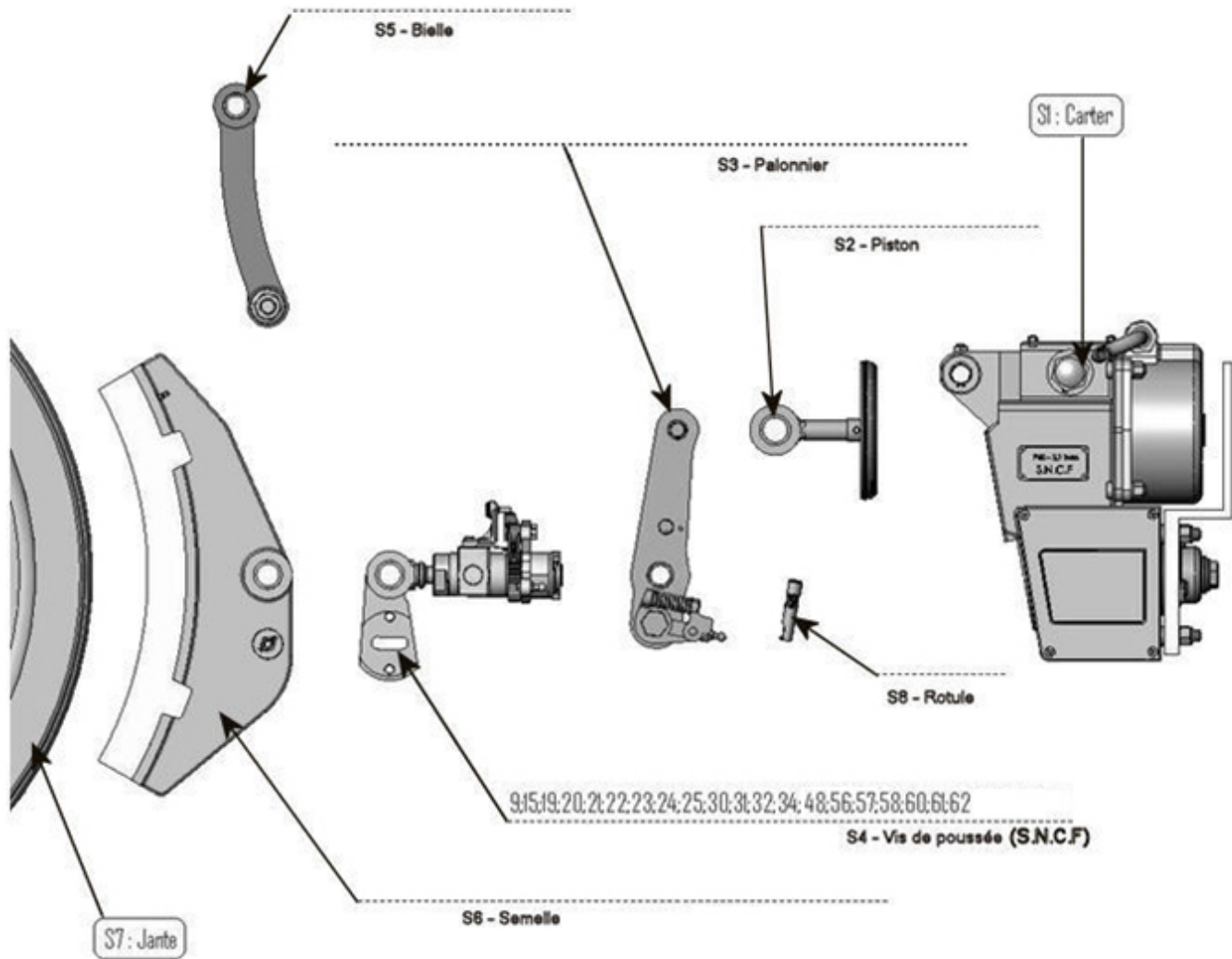
Afin d'étudier la cinématique du bloc de freinage, on considérera :

- S1 : le carter est considéré comme lié au bogie.
- S7 : la jante a une liaison pivot avec le bogie.
- S4 : la vis de poussée n'est pas étudiée dans ce paragraphe.
- En phase de fonctionnement normal les ressorts n'étant pas sollicités, ils seront considérés comme rigides et intégrés aux sous-ensembles ci-après.

A partir du document 28/29, identifiez les sous-ensembles mobiles en donnant les repères de la nomenclature correspondant.

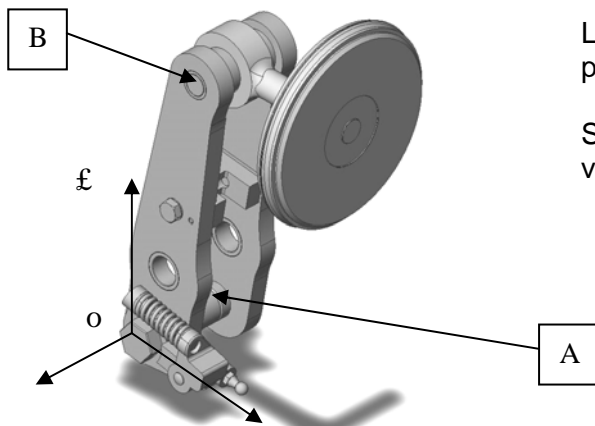
Complétez S2, S3, S5, S6, S8

/8



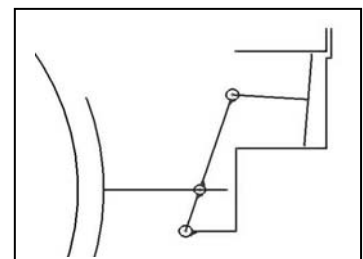
### 1-1-3 Étude de la liaison Piston S2 / Palonnier S3 (liaison en B- document 11/29)

Avant d'établir le graphe des liaisons il est nécessaire d'étudier la trajectoire et la liaison piston / palonnier.



La liaison pivot d'axe (Az) autorise la rotation des palonniers par rapport au carter.

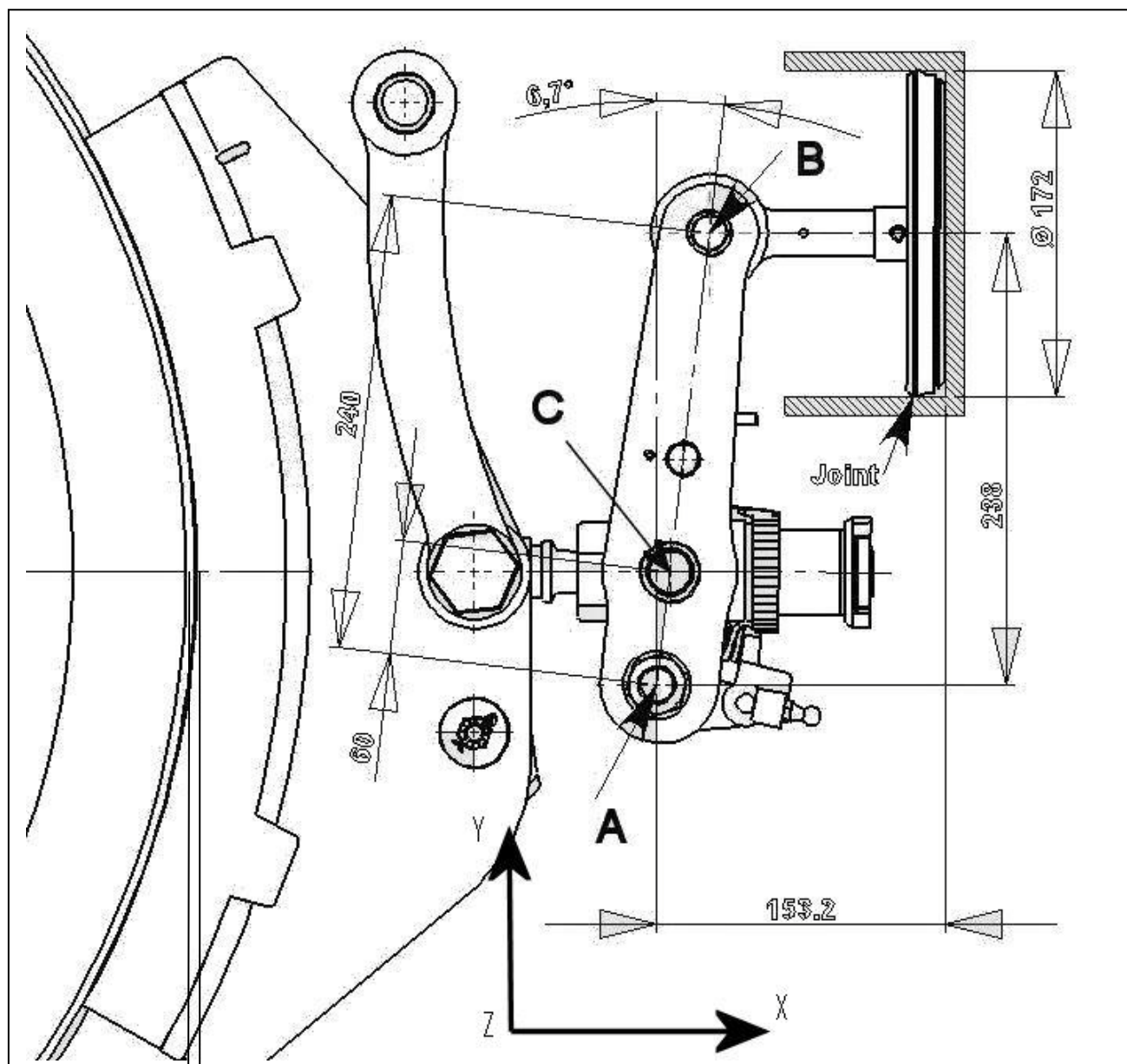
Sur le schéma ci-dessous, le rotulage (inclinaison du piston) est volontairement exagéré.



## a) Analyse de la trajectoire du point B

/2

Tracez en rouge, sur la vue 2D ci-dessous, la trajectoire du point B lors du déplacement du piston.



Donnez les caractéristiques de cette trajectoire en utilisant les lettres A, B... :

.....

.....

Jeu entre la semelle et la jante : 5mm

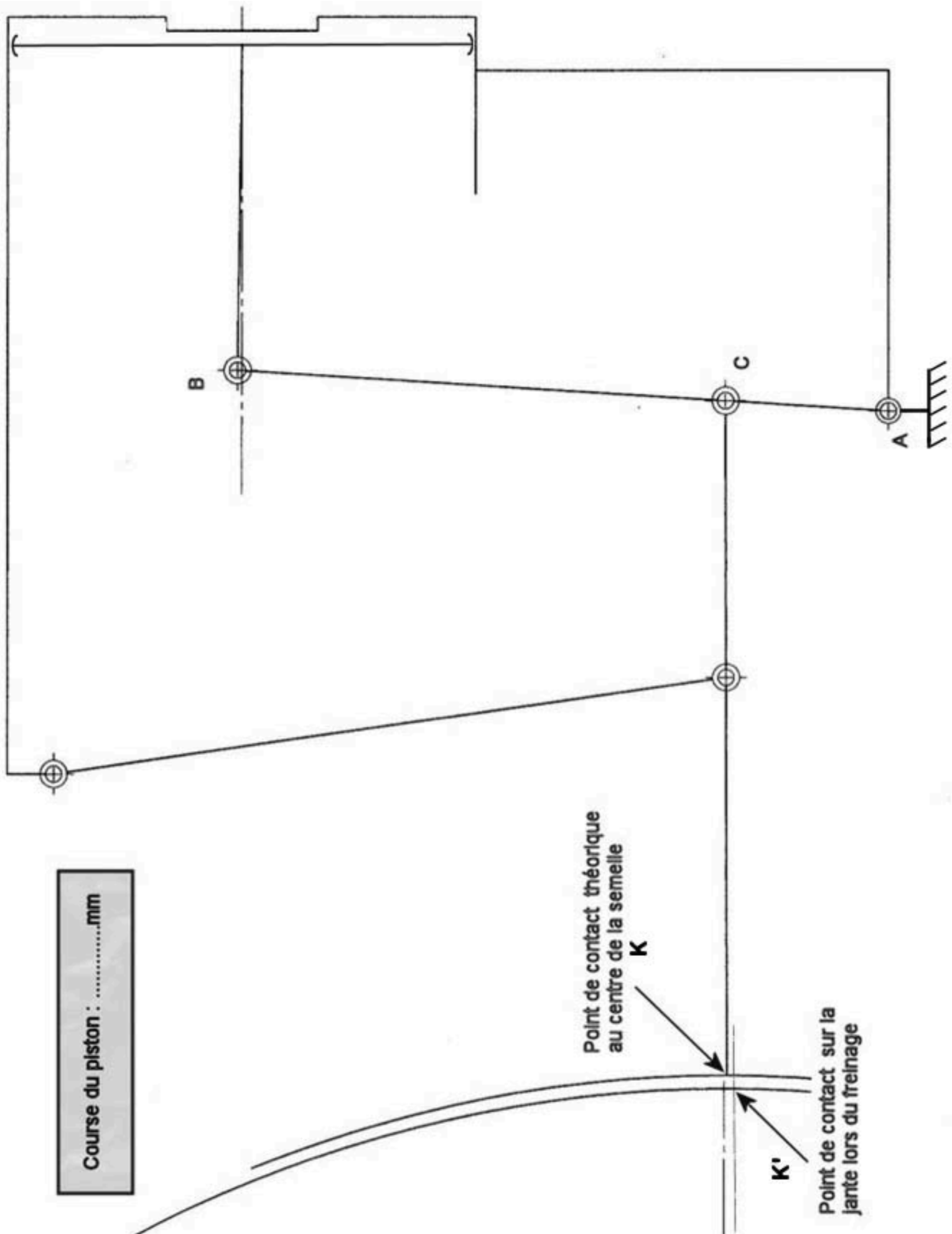
**b) Détermination de la course du piston****Doc. 12 / 29**

Pour connaître la valeur de la course du piston, vous allez procéder par tracé.

**/8.5**

Le bloc de freinage est en position repos. Ce schéma est à l'échelle  $\frac{1}{2}$ .

Déterminez la course du piston lorsque la semelle vient en contact avec la jante (déplacement de K en K').



### 1-1-4 Étude de la liaison Piston S2 / Carter S1

Liaison d'axe C (document 11/29)

/4

Complétez le tableau des degrés de liberté pour cette liaison. Repère (o,X,Y,Z)

0 : mouvement impossible

1 : mouvement possible



T	R
T <sub>x</sub> =	R <sub>x</sub> =
T <sub>y</sub> =	R <sub>y</sub> =
T <sub>z</sub> =	R <sub>z</sub> =

Indiquez quelles sont les 2 noms possibles de cette liaison

.....	.....
-------	-------

Comment représentez-vous cette liaison :

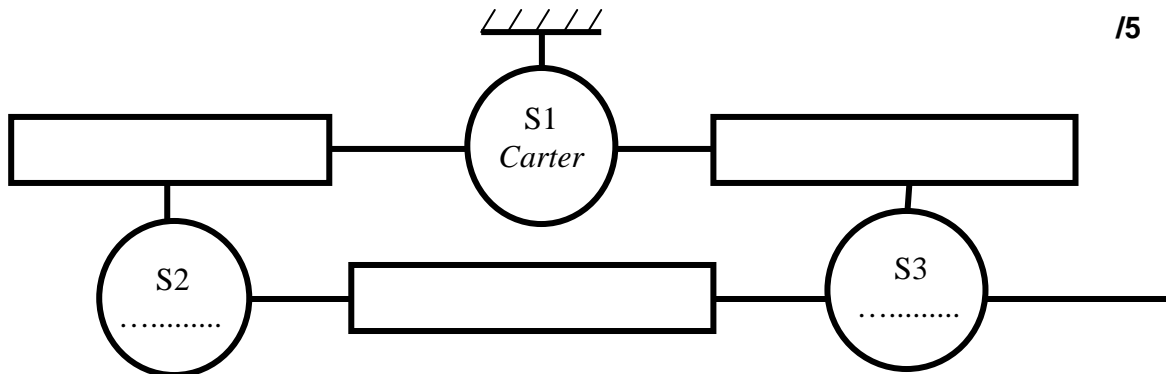
En quoi cette liaison a-t-elle un lien avec problématique exposée document 6/29 :

.....

.....

### 1-1-5 Schéma cinématique du Carter S1 / Palonnier S3 / Piston S2

Complétez le graphe des liaisons ci-dessous uniquement pour les sous-ensembles carter / palonnier / piston (S1-S2-S3) en nommant les sous-ensembles et en indiquant le nom de la liaison.



Établir ci-dessous, le schéma cinématique minimal. Repérez les S-E et centres de liaison:



## 1-2 Influence du rattrapage de jeu sur la course du piston

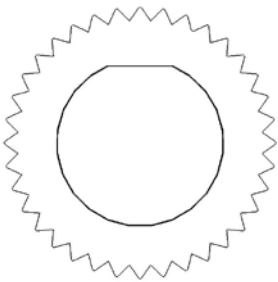
La semelle s'use en frottant sur la jante lors des freinages, ce qui signifie que la course du piston augmente.

S'il n'y avait pas de rattrapage de jeu, la course du piston deviendrait insuffisante. C'est pourquoi l'ensemble est équipé d'un rattrapage de jeu automatique.

Vous allez déterminer les diverses valeurs permettant le rattrapage de jeu entre la semelle et la jante.

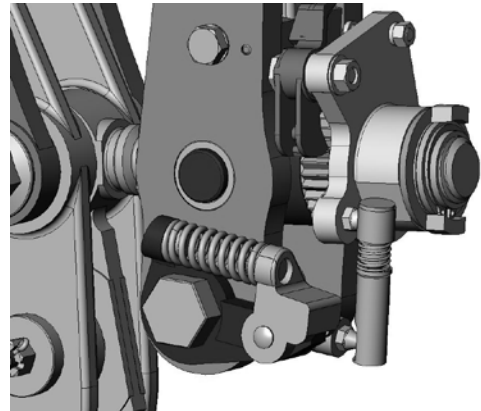
### a) Caractéristiques :

Rochet (23) /1

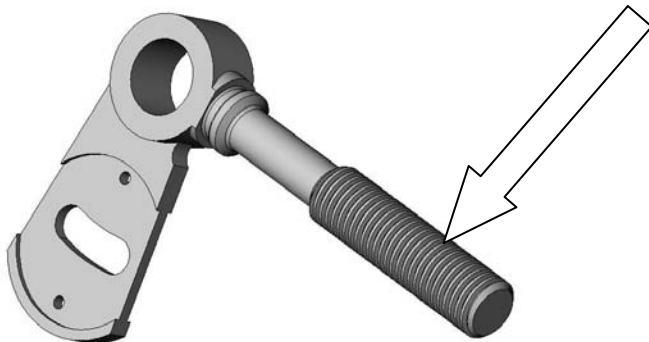


Nombre de crans :

.....



Vis de poussée (19)



Filetage **Tr 30 x 4 – 7e**

Suivant normes NF ISO 2901

Que signifie ? /2

**Tr** : .....

**30** : .....

**4** : .....

**7e** : .....

Justifiez le choix de ce type de filet : .....

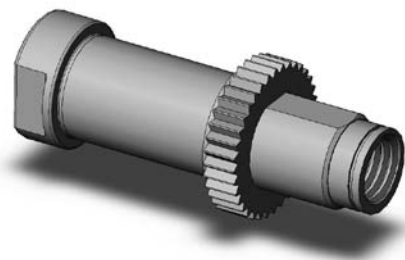
Écrou de rattrapage de jeu (62)

/1

Le rochet (23) est solidaire en rotation de l'écrou de rattrapage de jeu (62).

Par quelle forme est obtenue cette liaison ?

.....



## b) Fonctionnement du rattrapage de jeu

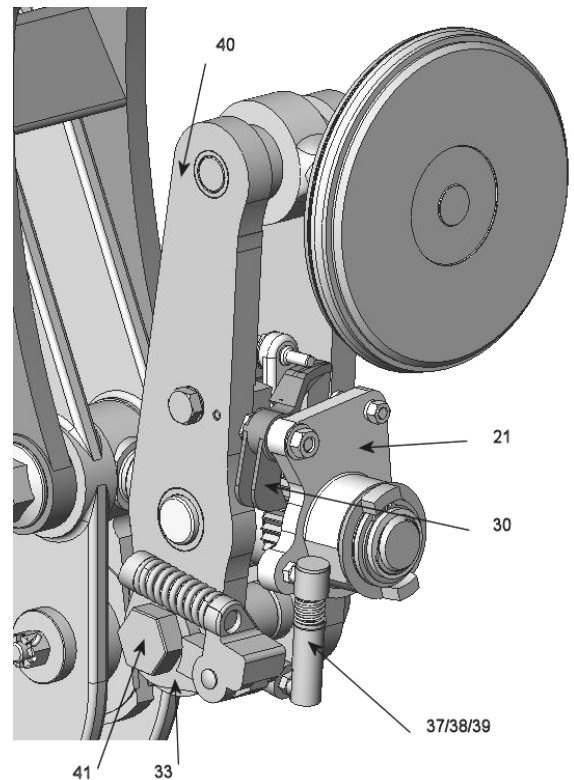
Le levier (33) est en liaison encastrement avec le palonnier côté gauche (40) par une goupille.

Le palonnier, étant poussé par le piston, pivote sur l'axe (41).

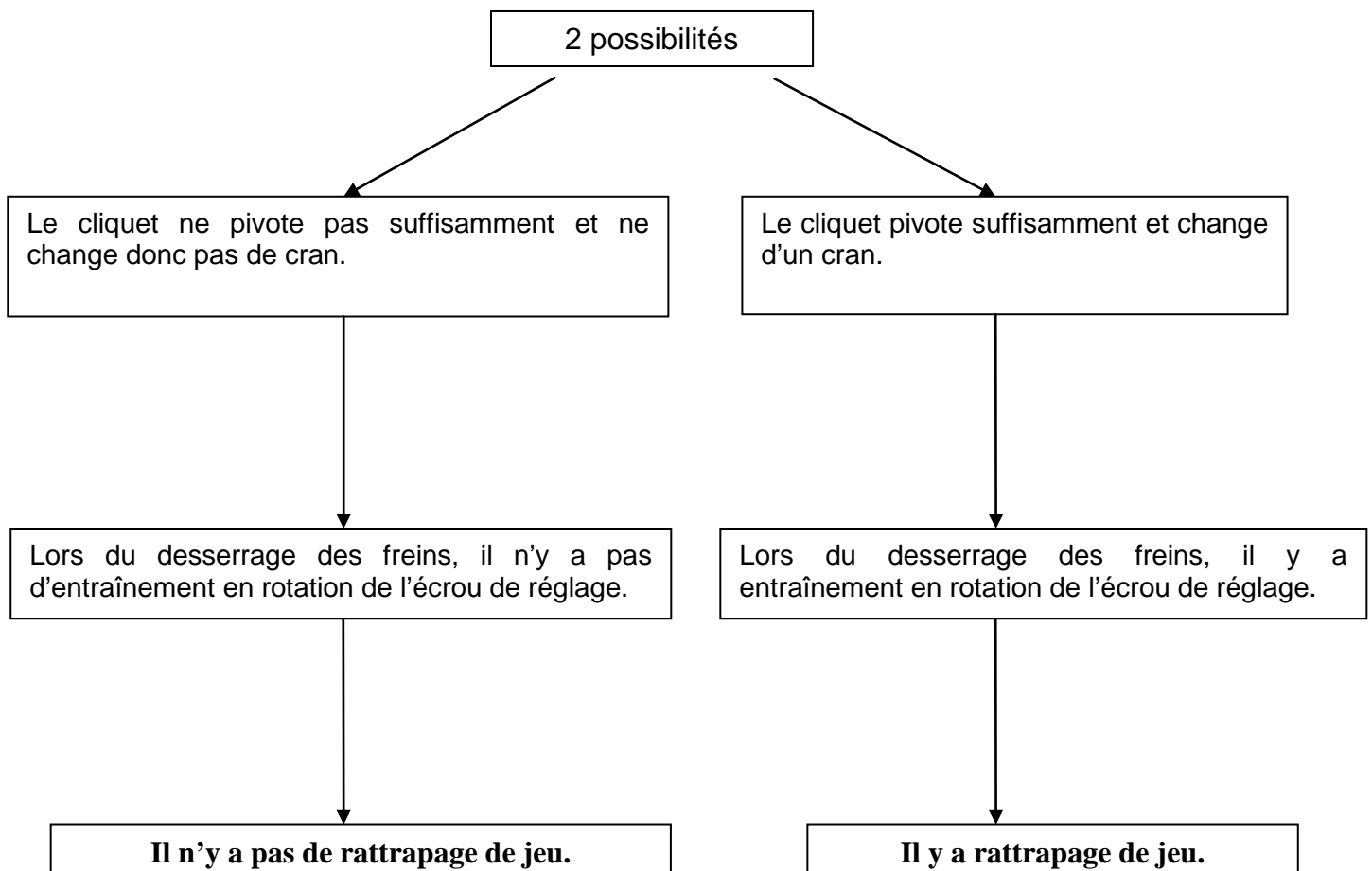
Le levier (33), étant solidaire du palonnier, entraîne dans sa rotation, par une liaison rotule, la rotule (37-38-39).

Cette rotule est liée au support de cliquet (21). Sur ce support est placé, en liaison pivot, un cliquet (30).

Un ressort de rappel (31), assure le contact permanent du cliquet sur les crans.



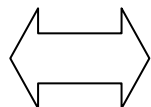
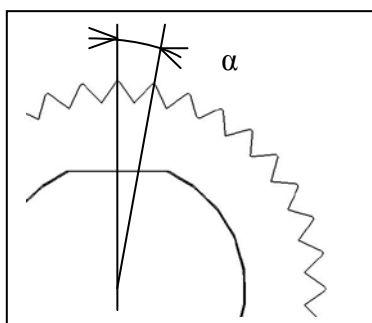
Lors du freinage tout cet ensemble pivote par rapport au rochet (23) :





Calculez la valeur du rattrapage :

/2



Nbr de crans : .....

Angle  $\alpha$  : .....°

Pas de la vis de poussée : .....mm

Déplacement longitudinal de la vis de  
poussée pour 1 cran :

.....

.....mm

### c) Mouvement des pièces du rattrapage de jeu

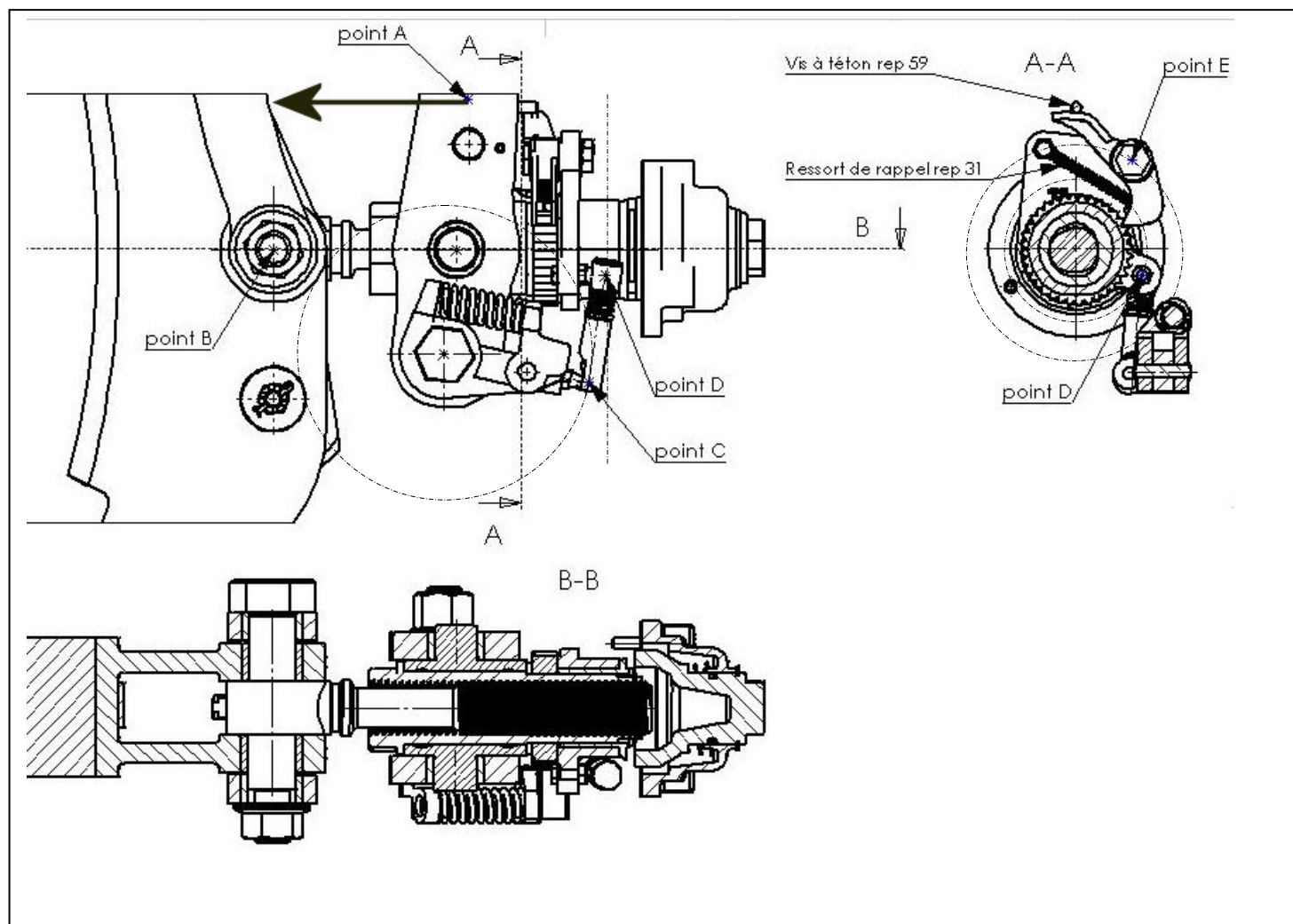
Sur le dessin 2D ci-dessous, indiquez le sens des mouvements des points A, B, C, D, E, par des flèches en rouge sur les trajectoires de ces points.

Le mouvement du point A est déjà fléché.

Ces mouvements sont obtenus durant le freinage.

Tracez ci-dessous les flèches pour indiquer les mouvements :

/1.5





## a) Valeur du rattrapage de jeu

/3

Nous venons de constater que la semelle s'use lors des freinages, mais les roues s'usent également lors des freinages et du roulement sur les rails.

Rattrapage de jeu = usure semelle + usure roue

*En vous servant du document SNCF ci-dessous, déterminez la valeur totale du rattrapage de jeu en tenant compte de la semelle et des roues (entourez en rouge les valeurs trouvées):*

*Rattrapage maximum : .....*

*En prenant les dimensions sur le plan d'ensemble (document 28/29), mesurez le rattrapage possible en sachant qu'il doit rester au minimum 2 fois le Ø de la vis de poussée (19) en prise dans l'écrou (62) : .....mm*

*Qu'en déduisez-vous ? .....*

TGV Atlantique	
Type	Rame articulée
Nombre de rames construites	105
Date de livraison de la première rame	juin-88
Date de livraison de la dernière rame	25-mars-92
Couplabilité en UM	Uniquement avec les rames TGV Atlantique, à concurrence de 2 rames maximum
Longueur hors tout	237.590 m
Masse à vide en ordre de marche	444 000 kg
Masse en charge normale	485 000 kg
Alimentation électrique	25 kV monophasé 50 Hz / 1.5 kV continu
Composition	Motrice + 10 Remorques + Motrice
Nombre de places assises (hors strapontins)	1ère classe : 116 - 2nde classe : 369
Motrice	Poste de conduite à gauche
Vitesse maximale	Ligne à grande vitesse : 300 km/h Ligne classique équipée : 220 km/h
Puissance maximale à la jante en traction	Alimentation 25 kV 50 Hz : 8 750 kW
Effort de traction à la jante au démarrage	212 kN
Distance et temps pour atteindre 300 km/h en charge normale	16 250 m / 6 mn 30 sec
Distance d'arrêt depuis 300 km/h en charge normale et en palier	3 350 m
Distance d'arrêt depuis 270 km/h en charge normale et en palier	2 650 m
Distance d'arrêt depuis 160 km/h en charge normale et en palier	900 m
Kilométrage annuel moyen d'une rame	360 000 km
Entraînement caisse-bogie	Par pivot
Empattement	3.000 m
Diamètre de roue neuve	920 mm
Diamètre de roue usée	850 mm
Type moteur	Triphasé synchrone autopiloté
Masse	1 460 kg
Nombre	1 par essieu moteur
Installation	Sous caisse
Puissance unitaire maximale	1 120 kW
Vitesse maximale de rotation	4 000 tr/mn
Réducteur	Flasqué sur le moteur
Frein électrodynamique	Electrodynamique de type rhéostatique, amorçable depuis la haute tension
Puissance du rhéostat de freinage	1 573 kW à la jante par bogie moteur
Frein mécanique	1 semelle de 350 mm par roue ep 50mm utile, actionnée par un bloc de freinage
Matériau de friction	Composite
Effort maximal de freinage par bogie	800 daN de 300 km/h à 200 km/h - 2 200 daN de 200 km/h à 0
La rame 325 a battu par trois fois le record du monde de vitesse sur rail : * le 05 décembre 1989, avec 482.4 km/h - * le 18 mai 1990, avec 515.3 km/h - * le 18 mai 2007, avec 574.8 km/h	

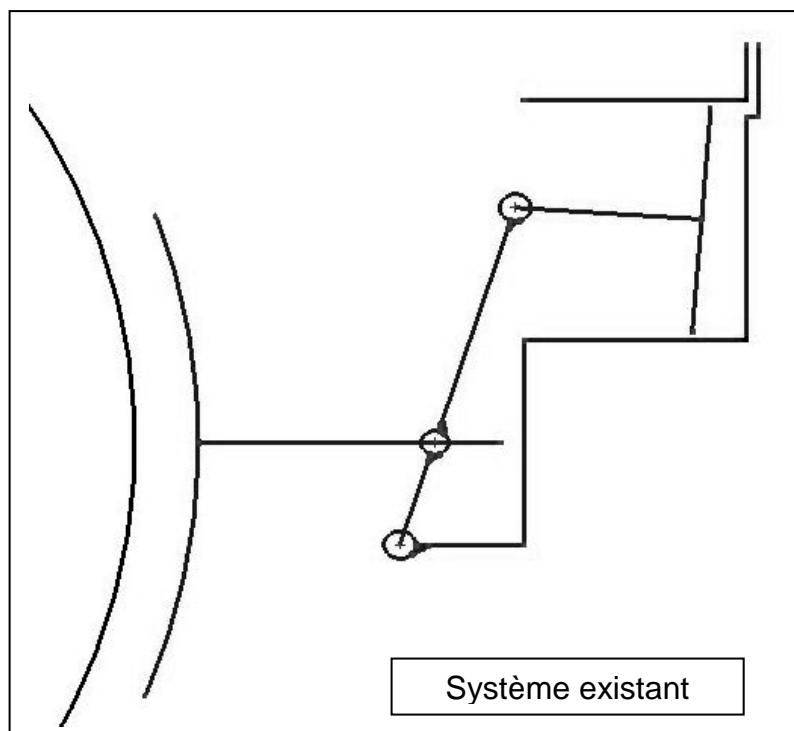
## 2 – RÉOLUTION DE LA PROBLÉMATIQUE

/10

L'usure prématurée a été constatée dans les ateliers de maintenance.

Après recherche, le bureau d'études a déterminé la cause de cette usure.

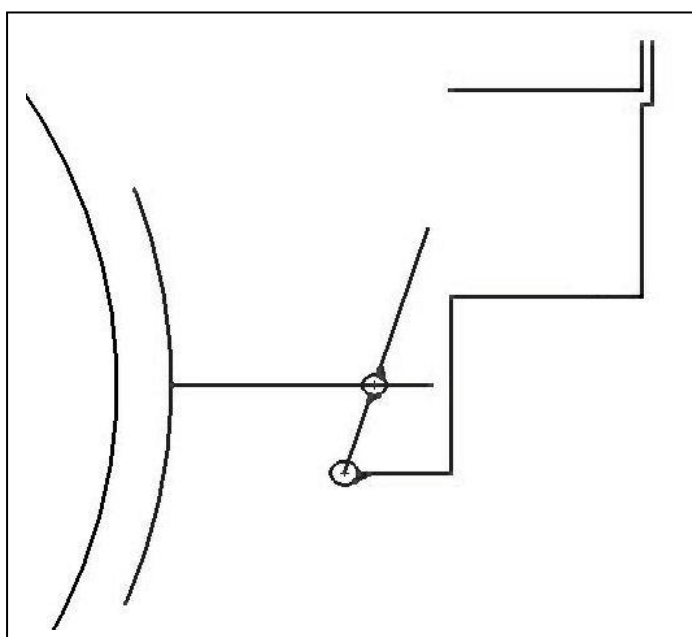
Le piston ne se déplace pas horizontalement, mais ondule en suivant la trajectoire courbe de la liaison avec le palonnier.



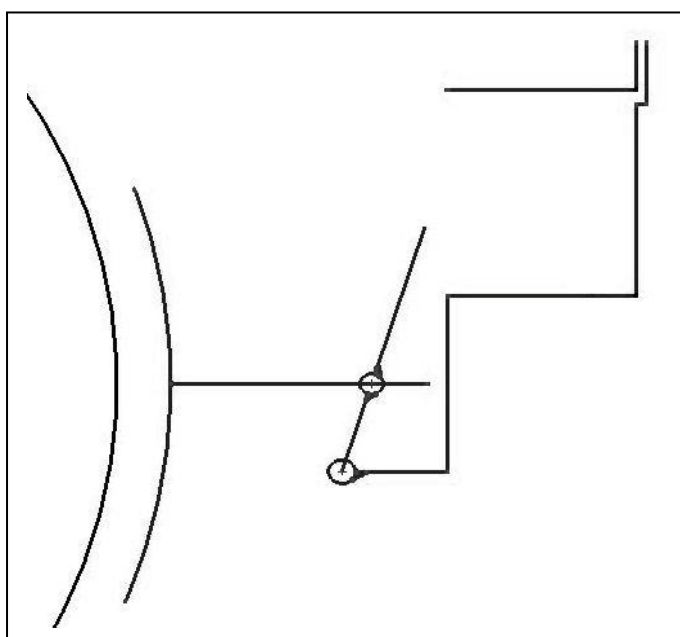
Système existant

### Proposition de solutions

*De façon à éliminer la rotation du piston, responsable de l'usure du joint, proposez 2 solutions en les schématisant :*



/5



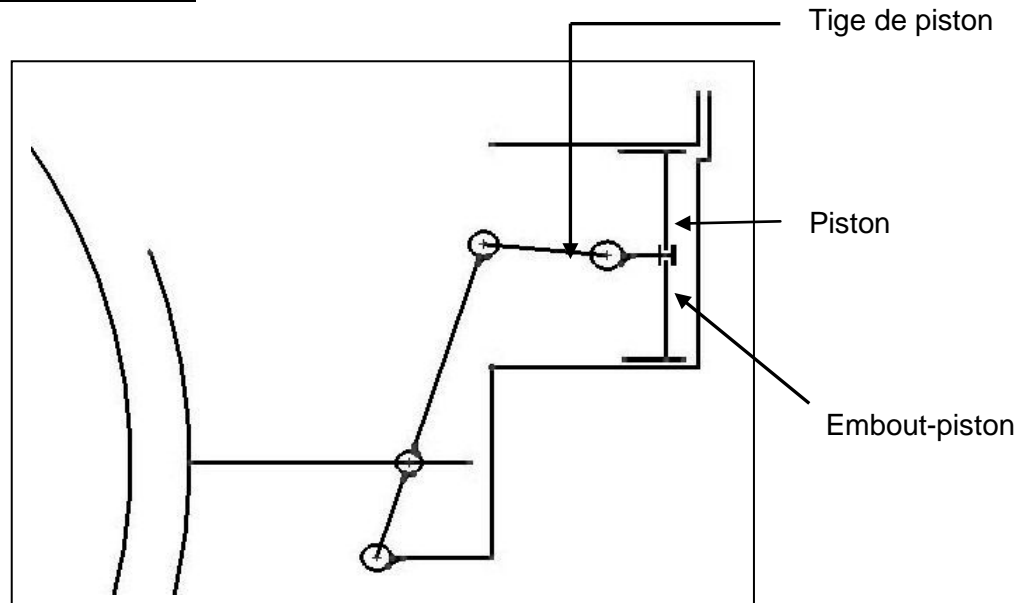
/5

### 3 - ÉTUDE DE LA SOLUTION RETENUE

Le bureau d'études a décidé de modifier l'ensemble piston de façon à supprimer l'usure prématurée du joint d'étanchéité (51) suivant le schéma ci-dessous sans modification des autres pièces et en conservant les caractéristiques du bloc d'origine.

#### Schéma cinématique après modification

*Entourez en rouge les pièces modifiées dans le nouveau schéma.*



C.d.C.F

**C.d.C.F de modification imposé :**

- Remplacer le joint (51) par 2 joints toriques.
- Prévoir un piston en aluminium moulé.
- Embout-piston en acier, démontable pour des facilités de fabrication.
- Conserver la forme de la face côté air du piston.
- Obtenir une largeur de piston maximum mais en prévoyant une course minimum de déplacement de 25mm.
- Modifier la tige de piston en acier mais conserver les bagues côté palonnier.
- Prévoir une étanchéité statique entre l'embout-piston et le piston (joint torique).
- Ne pas modifier le  $\varnothing$  et la largeur des palonniers.
- Conserver le même  $\varnothing$  pour la liaison entre les 2 éléments tige-piston et embout-piston.
- Maintenir les axes d'articulation en translation par des anneaux d'arrêt (NF E 22-163).
- Modification possible du ressort de poussée du piston.

**a) Tableau de modifications**

Complétez le tableau en fonction du C.d.C.F en prenant exemple sur le piston : **/4.5**

Éléments	Conservé(s)	Remplacé(s) ou modifié(s)	Supprimé(s)	Ajouté(s)
Piston n°53		X		
Cylindre Ø172				
Joint n°51				
Goupille n°52				
Tige de piston n°50				
Bague piston n°49				
Embout-piston				
Anneaux d'arrêt				
Axe articulation tige-piston embout-piston				
Joint torique pour étanchéité statique entre piston et l'embout-piston				

**b) Choix des joints toriques**

Joint torique pour l'étanchéité piston-cylindre

Choisissez, dans le catalogue « Stacem » (document 26/29), les joints toriques pour l'étanchéité entre le piston et le cylindre en sachant que le taux moyen d'écrasement est de 10% du Ø du tore ?

Est-ce une étanchéité ?

Statique

Dynamique

**/0.5**

Ø intérieur D1 = (Ø extérieur) - (2 x Ø tore) + 10% x (2 x Ø tore)

Déterminez ses dimensions :

**/2.5**

Ø int D1 = ..... D1 = .....mm

Indiquez N° : ..... Ø D1 choisi : ..... Ø D2 choisi : .....

Joint torique pour l'étanchéité piston-embout-piston

Caractéristiques du joint :

Est-ce une étanchéité ?

Statique

Dynamique

**/0.5**

Matière choisie : .....

**/2**

Ø tore : .....

Ø intérieur : .....

## 4 – MISE EN PLACE DE LA SOLUTION

/40

Il faut procéder en 2 étapes :

1<sup>ère</sup> étape :

/20

Compléter le dessin d'ensemble de la modification « piston-tige piston » sur le document 22/29 en respectant les informations du C.d.C.F. (Document 19/29)

- dessiner le piston avec 2 joints toriques, en tenant compte des dimensions que vous avez choisi (Document 20/29). Ces joints sont à répartir uniformément sur la largeur du piston.
- Dessiner la tige du piston modifiée
- Créer « l'embout-piston » s'articulant sur la tige de piston et venant se loger dans le piston avec son joint d'étanchéité.
- Mettre en place les anneaux d'arrêt nécessaires.

Compléter la vue de face et la ½ vue de dessus en coupe.

2<sup>ème</sup> étape :

/20

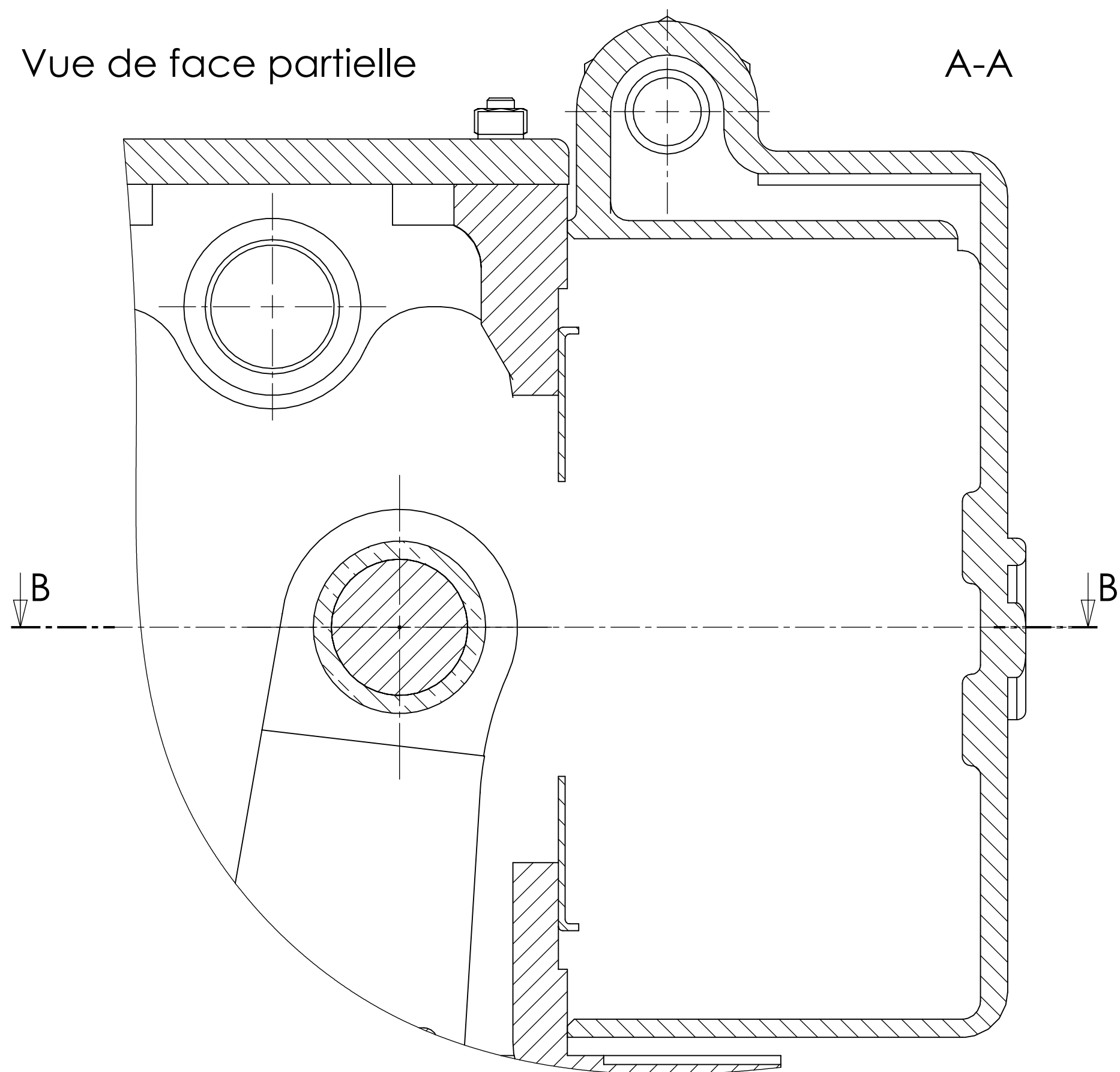
Réaliser le dessin de définition de « l'embout-piston » (Document 23/29)

- Représenter uniquement « l'embout-piston » que vous avez défini dans l'ensemble.
- La cotation se limitera à la cotation fonctionnelle.
- Indiquer sur ce document la matière de la pièce.

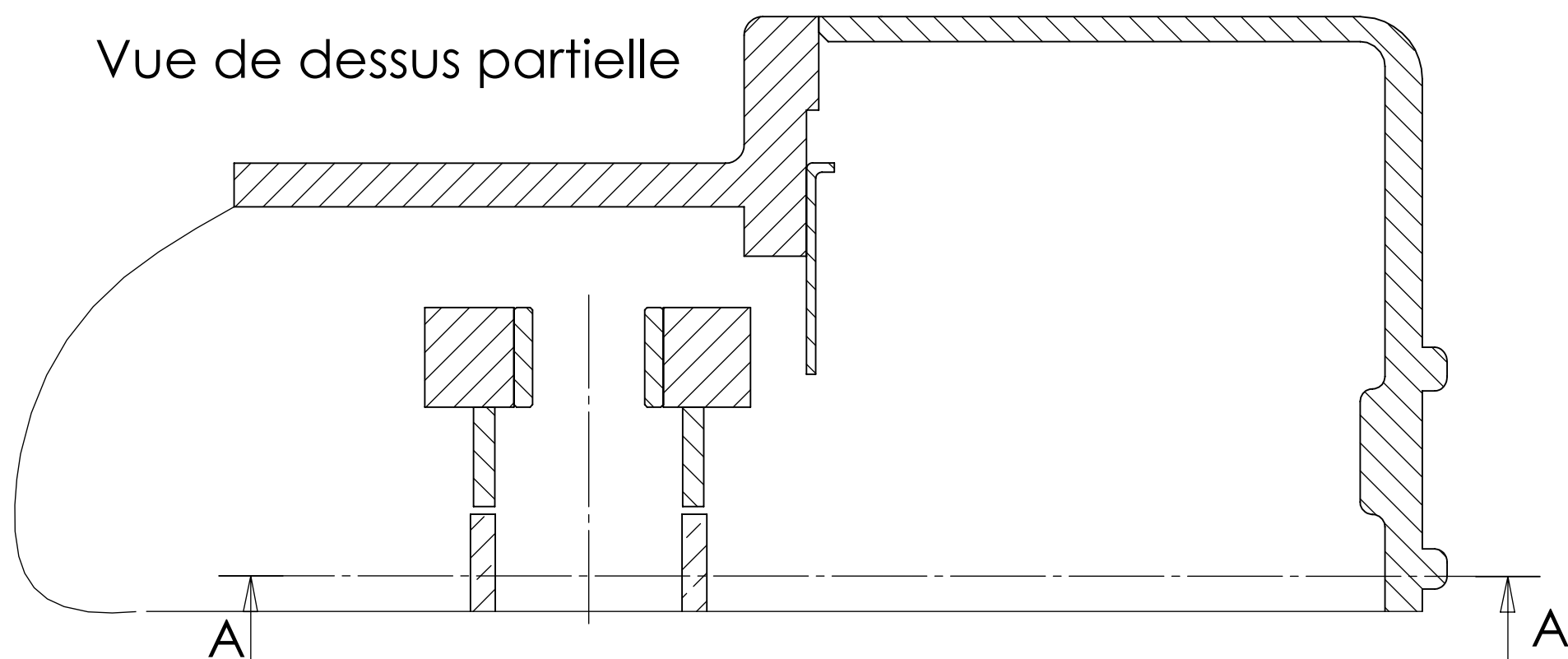
Le choix et le nombre des vues sont laissés à votre appréciation.

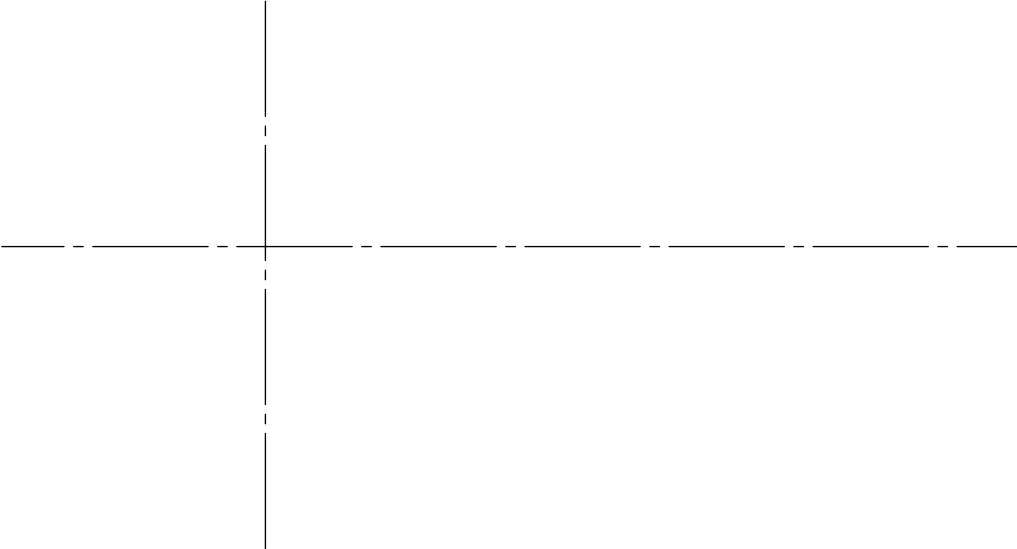
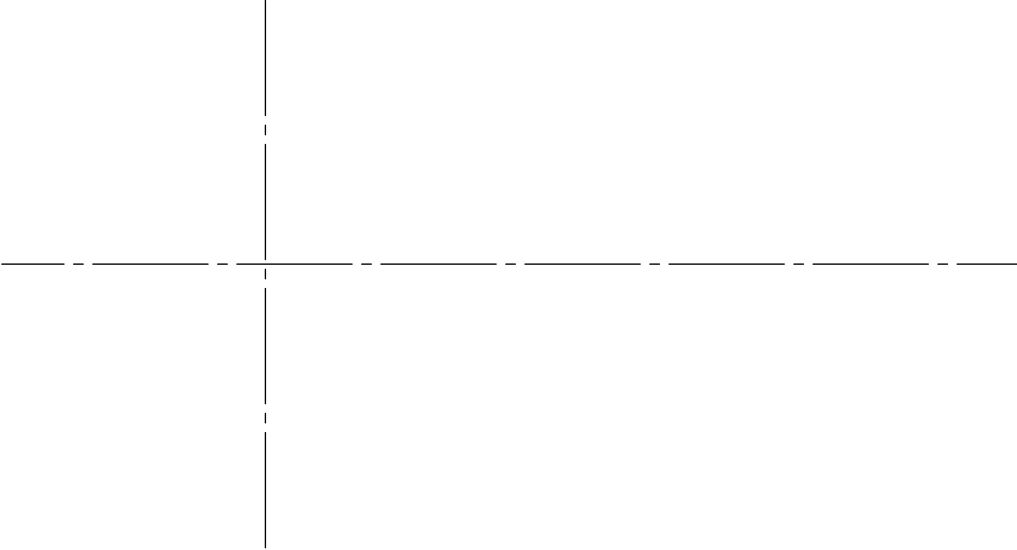
Les documents produits devront contenir toutes les informations nécessaires à une exploitation informatique : modification de la maquette numérique et production des documents d'exploitation.

Vue de face partielle

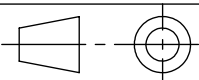


Vue de dessus partielle



	1	2	3	4
A				
B				
C				
D				
E				

Session : Étude et Définition de Produits Industriels - Épreuve U2



Ech : 1/1

P60 BLOC de FREINAGE  
embout-piston

# Dossier ressource



**NOMENCLATURE**

Ci-dessous une nomenclature partielle des pièces mobiles uniquement

Rep	Nbr	Désignation	Matière	Rep	Nbr	Désignation	Matière
1	1	semelle	composite	33	1	Levier	S185
2	1	Porte semelle	GE 295	34	1	Ecrou ISO 4032 - M8	acier
3	1	clavette semelle	C25	35	1	Chape	E295
4	1	goupille cylindrique fendue 6.3-71	acier	36	2	Rotule	E295
5	1	Bielle double	GE 295	37	1	Corps de rotule inf.	E295
6	2	Bague épaulée de Ø34	CC7655	38	1	Corps de rotule sup.	E295
7	1	Axe du porte semelle	C30	39	1	RessCompr4269 et RessCompr4524	51 Si 7
8	2	Bague Ø35 L16	CC7655	40	1	Palonnier coté gauche	S185
9	2	Rivet plaquette frein semelle F/90 6-12	S275	41	1	Axe du point fixe	C30
10	2	goupille cylindrique fendue 2-16	acier	42	1	Bague de l'axe du point fixe	CC7655
11	2	bague semelle	CC7655	43	1	Rondelle ISO 10673 - type N - 20	acier
12	1	Ecrou EN 1661 M20	acier	44	1	Ecrou ISO 4032 M20	acier
13	2	capot ressort semelle	S185	45	1	Palonnier coté droit	S185
14	1	axe ressort semelle	C30	46	2	Bague palonnier	CC7655
15	2	plaque semelle	S185	47	1	RessCompr3787	51 Si 7
16	2	plaquette frein semelle	S185	48	1	anneau élastique pour arbre 35 x 1,5	acier
17	2	Ressort Compression semelle	51 Si 7	49	1	Bague piston	CC7655
18	2	Ecrou ISO 4035 - M6	acier	50	1	Tige de piston	C22
19	1	Vis de poussée	C35	51	1	Garniture annulaire de piston	NBR
20	1	bague vis de poussée Ø35 L30	CC7655	52	1	Goupille élastique ISO 8752 - 8 x 28	acier
21	1	support de cliquet	GE 295	53	1	Piston de Ø172	EN AB-21000
22	1	Rondelle de friction	CC7655	54	2	Bague entretoise	CC7655
23	1	Rochet - 36 dents	C40	55	1	Rondelle a dent DEC 6	acier
24	1	crabot male	C30	56	1	Rondelle W 6	acier
25	1	Support de cliquet	C22	57	1	Support de butée	GE 295
26	2	Bague palonnier	CC7655	58	2	Vis ISO 4014 - M6 - 18-16	acier
27	1	Entretoise palonnier	S185	59	1	Vis à téton	C30
28	2	Vis ISO 4014 - M6x18-16	acier	60	1	Bague à tourillons	GE 295
29	2	Téton	C30	61	1	Ressort stabilisateur	51 Si 7
30	1	Cliquet	C30	62	1	Ecrou rattrapage de jeu	C40
31	1	Ressort cliquet	51 Si 7				
32	1	Axe ressort cliquet	C22				

**JOINT TORIQUE PISTON**

Société Technique Armoricaine Caoutchouc Elastomères Manufacturés

ACCUEIL | SOCIÉTÉ | PRODUITS | QUALITÉ | CATALOGUE | ACCÈS | CONTACT

**NOS PRODUITS**

D1 : Diamètre intérieur  
D2 : Diamètre du tore

Joints toriques spéciaux

Joints toriques standard

Joints usinés

Pièces moulées sur plan

Plaques moulées

Elastomères pour l'industrie

Mélanges homologués

Autres fabrications

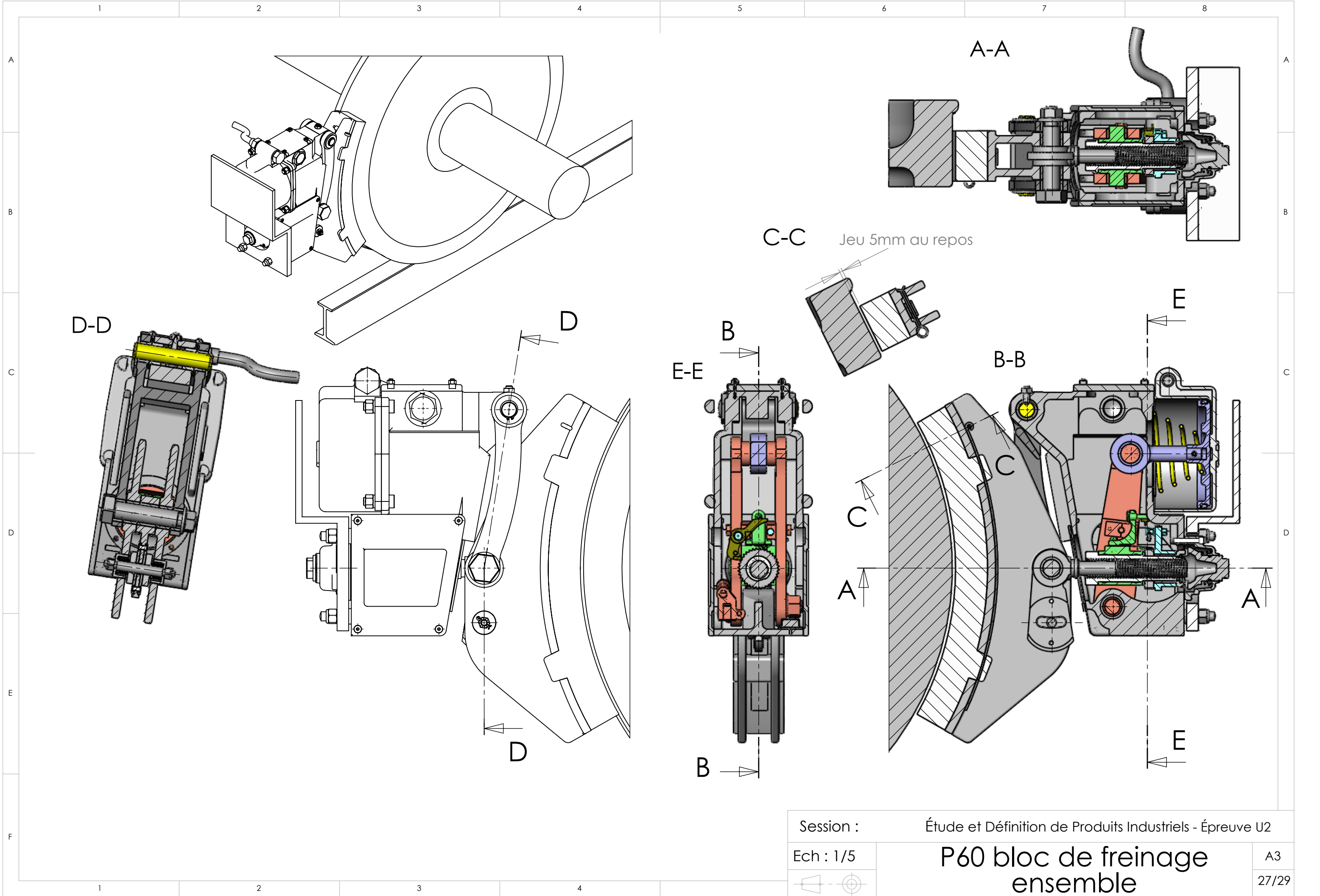
Une pièce spéciale,  
un besoin particulier...  
INTERROGEZ-NOUS !

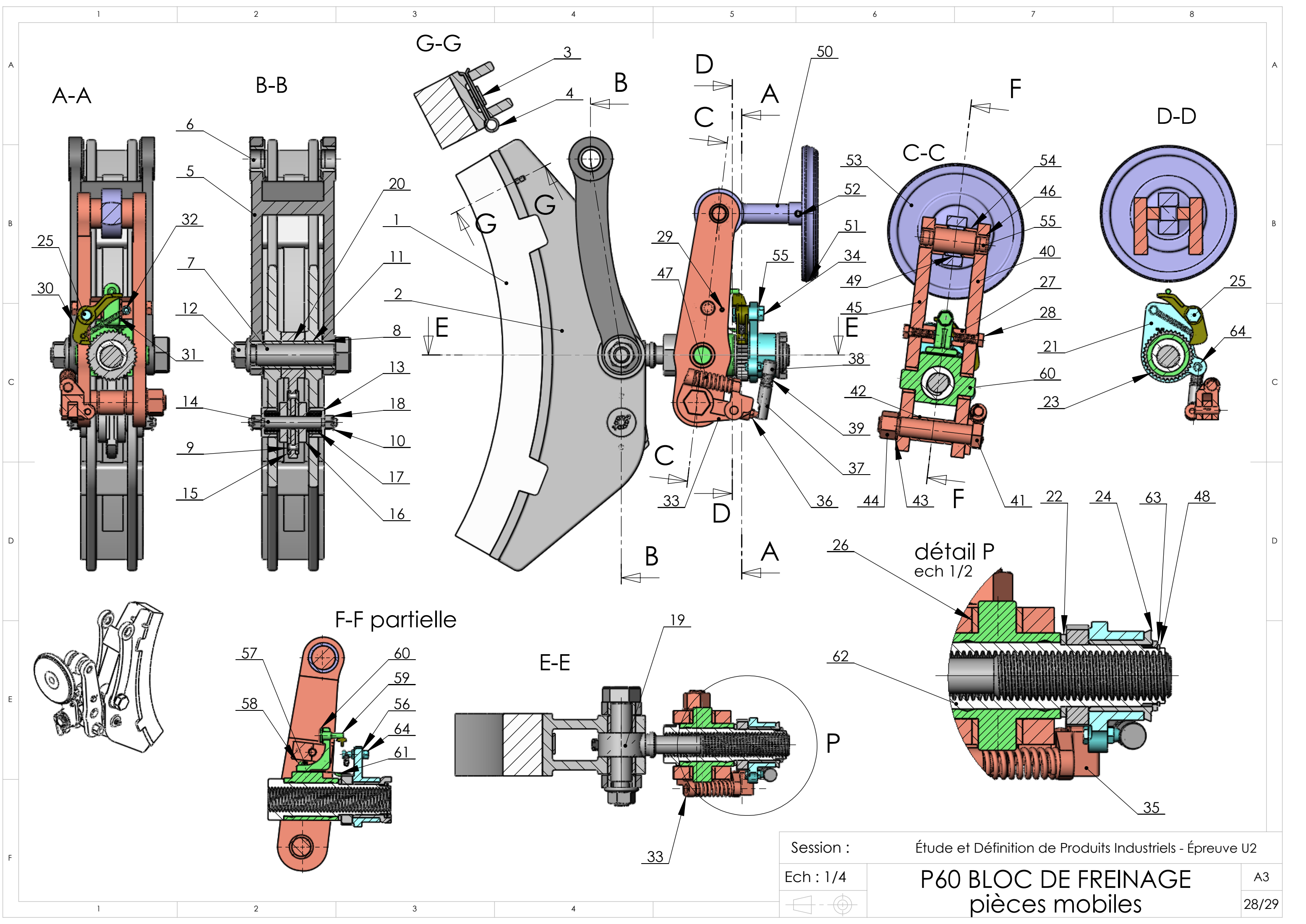
**Nomenclature Française**

N°	D1	D2	N°	D1	D2	N°	D1	D2	N°	D1	D2	N°	D1	D2	N°	D1	D2
1	2,60		14	18,40	2,7	29	40,65		44	88,27		59	132,70		74	215,30	
2	3,40		15	18,30		30	43,82		45	91,44		60	135,90		75	227,90	
3	4,20		16	19,80		31	47,00		46	94,62		61	139,10		76	240,70	
4	4,90		17	21,30		32	50,16		47	97,79		62	142,20		77	253,30	
5	5,70	1,9	18	23,00		33	53,34		48	101,00	5,34	63	145,40		78	266,10	
5a	6,40		19	24,60		34	56,52		49	104,14		64	148,60		79	278,80	
6	7,20		20	26,20		35	59,69		50	107,32		65	151,80		80	291,50	
6a	8,00		21	27,80	3,6	36	62,87	5,34	51	110,50		66	158,10	6,99	81	304,10	6,99
7	8,90		22	29,30		37	66,04		52	113,67		67	164,50		82	316,90	
8	8,90		23	30,80		38	69,22		53	113,70		68	170,80		83	329,50	
9	10,50		24	32,50		39	72,39		54	116,80		69	177,20		84	342,30	
10	12,10		25	34,10		40	75,57		55	120,00		70	183,50		85	355,00	
11	13,60	2,7	26	35,60		41	78,74		56	123,20	6,99	71	189,90		86	367,70	
12	15,10		27	37,30		42	81,92		57	126,40		72	196,20		87	380,30	
13	16,90		28	37,47	5,34	43	85,09		58	129,50		73	202,60		88	393,10	

**Nomenclature anglo-américaine**

D1	D2	D1	D2	D1	D2	D1	D2	D1	D2	D1	D2	D1	D2	D1	D2
2,90		9,13		33,00		18,64		52,39		88,49		190,09		146,10	5,34
3,69		9,19		34,59		20,22		53,57		91,67		196,44		149,20	
4,48		9,92		36,17		21,82		53,98		94,84		202,79		134,50	
5,28		10,78		37,77		23,40		55,56		98,02		209,14		155,60	
6,07		11,91		39,34		24,99		56,75		101,19		215,49		159,50	
6,75		12,37		40,95		25,80		57,15		104,37		221,84	3,53	161,90	
7,66		13,10		42,52		26,58		58,74		107,54		228,19		166,70	
8,73		13,95		44,12		28,17		59,92		110,72		234,54		168,30	
9,25		15,08		45,69		29,75		60,33		113,89		240,89		174,60	
10,82		15,54		47,29		31,34		61,91		117,07		247,24		181,00	
11,11		15,88		48,90		32,93		63,10		120,24		253,59		187,30	
12,42		17,13		50,47		34,52		63,50		123,42		74,63		193,70	
14,00		17,86		52,07		36,10		65,09		126,59		79,77		200,00	
15,60	1,78	18,72	2,62	53,64	2,62	37,69	3,53	66,27		129,77	3,53	89,69		208,90	
17,17		20,29		55,25		39,69		66,68		132,94		100,00		221,60	6,99
18,77		20,63		56,82		40,87		68,26		136,12		109,50		234,30	





Session :

Étude et Définition de Produits Industriels - Épreuve U2

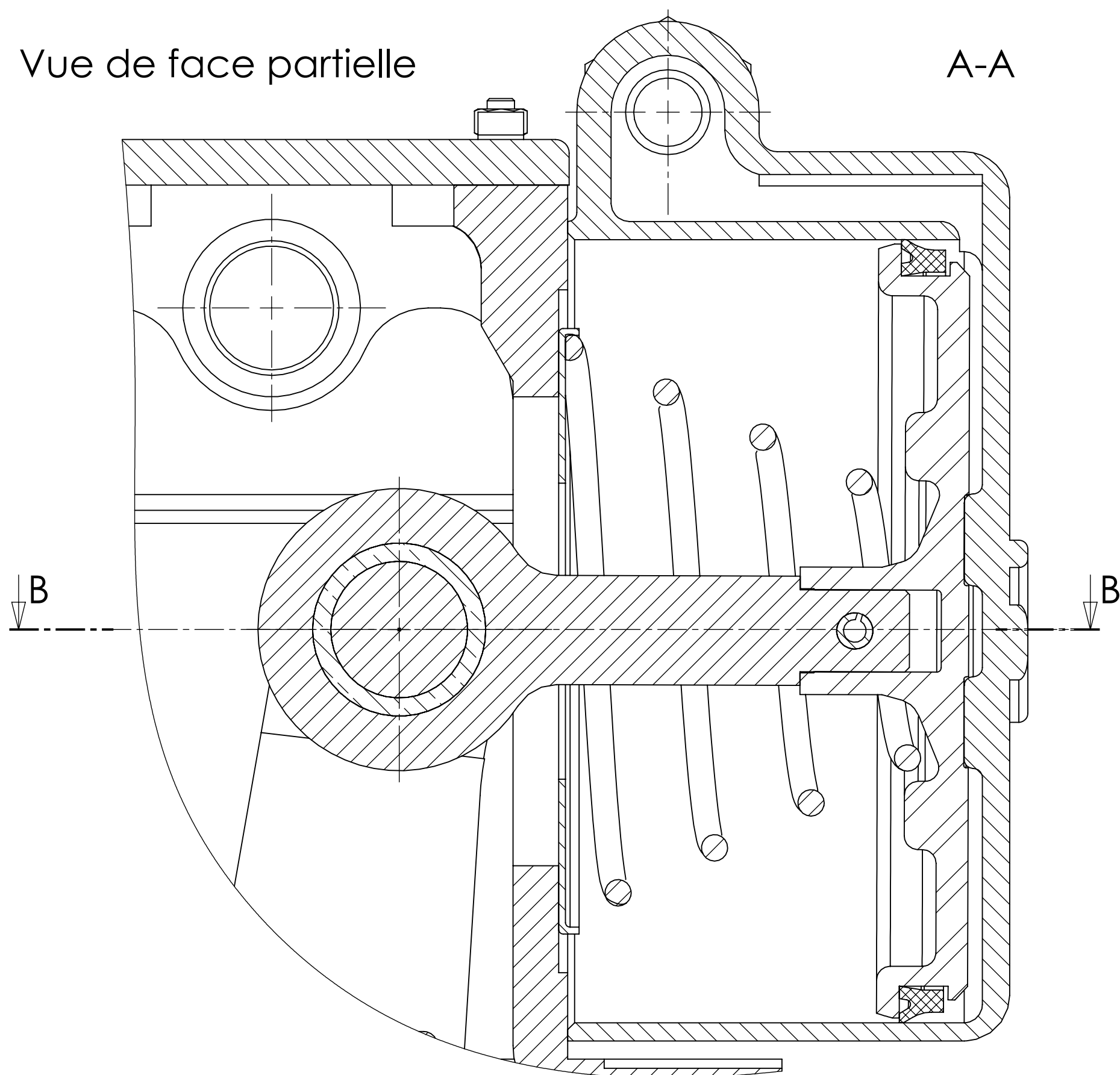
Ech : 1/4

P60 BLOC DE FREINAGE  
pièces mobiles

A3

28/29

Vue de face partielle



Vue de dessus partielle

