



SUJET SI-E3C-25-02

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 8
- **Documents réponses** Pages 9 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 :

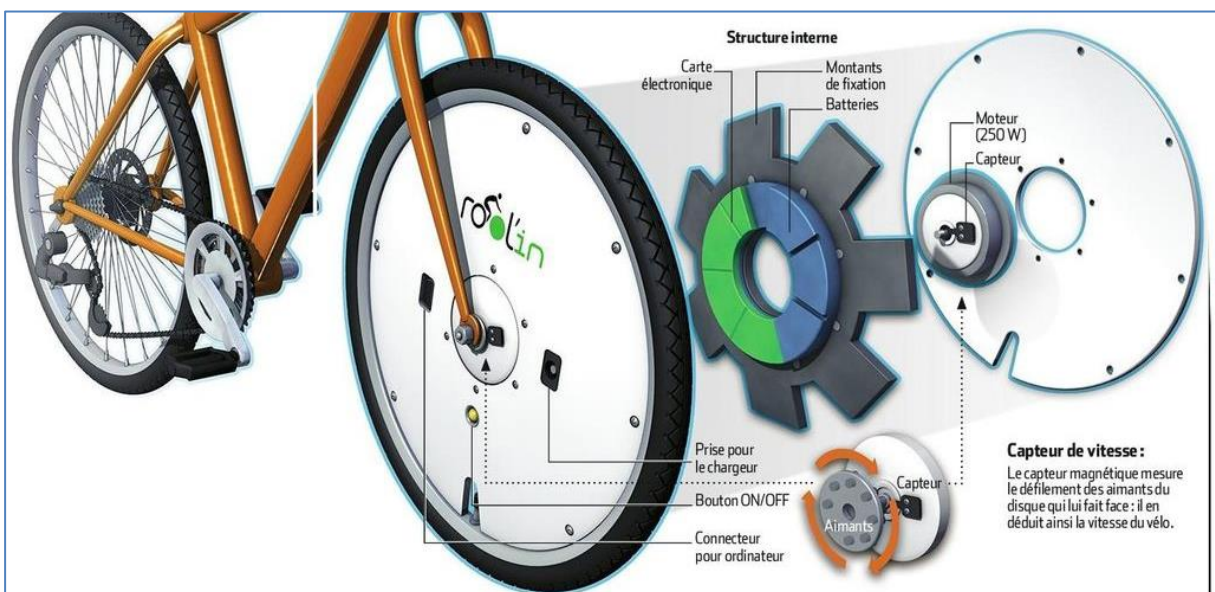
(Les numéros figurent sur la convocation.)

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 $25 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$, 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 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.

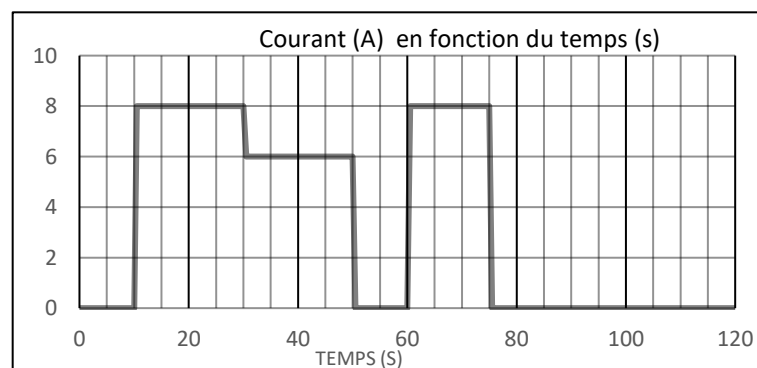


Figure 1-1 : évolution du courant moteur en fonction du temps



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 :

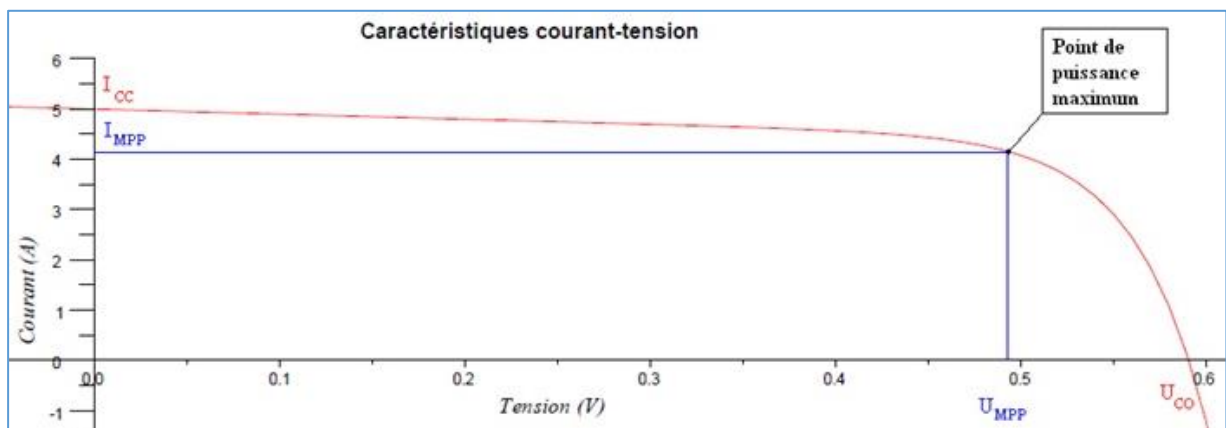


Figure 1-3 : Caractéristique courant/tension d'une cellule

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.

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

Commande du fonctionnement du produit ou modification de son comportement

Problématique : comment sont calculées les grandeurs affichées sur la console Roo'in ?

Question II-1 A partir de la présentation du produit et du diagramme de séquence du document réponse DR2, **associer**, dans le tableau sur le document DR2 QII-1, à chaque message son numéro présent dans le diagramme de séquence.

Question II-2 **Faire correspondre** les repères a, b, c, d avec les transitions proposées du diagramme d'étape-transition de fonctionnement du V.A.E Roo'in sur le document réponse DR2 QII-2.

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 2-1). On donne le diamètre de la roue : $D_r = 0,7$ m.

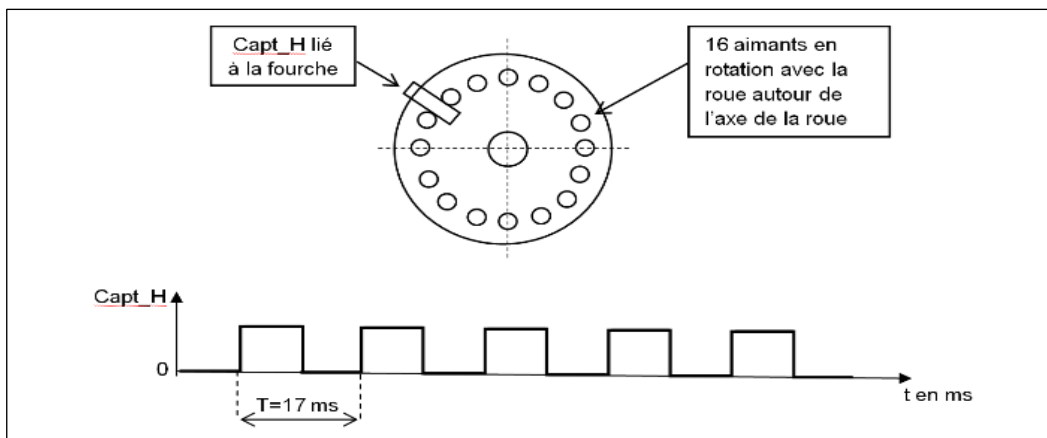
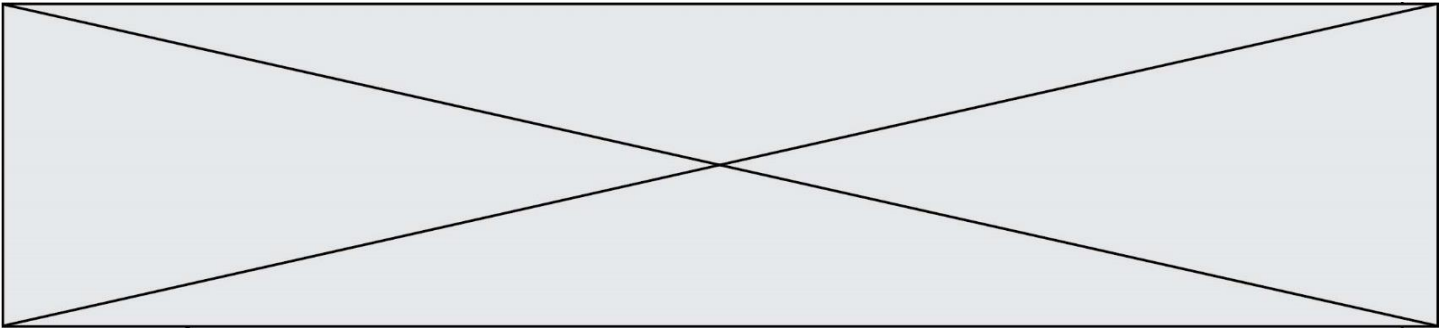


Figure 2-1 : Chronogramme de Capt_H

Question II-3 **Expliquer** d'après la figure 2-1, pourquoi la vitesse du vélo par rapport au sol est bien constante au cours de 5 périodes représentées.

Question II-4 **Calculer** la distance parcourue par le vélo sur ces 5 périodes. **En déduire** la distance D_{imp} en m/impulsion (une impulsion équivaut à une période).

On définit la valeur moyenne de la vitesse, en $\text{km}\cdot\text{h}^{-1}$, du vélo par rapport au sol sur le trajet en cours :



$$V_{moy} = \frac{\text{Distance parcourue en mètre}(Dt)}{\text{temps de parcours en seconde}(tps)} \cdot 3,6$$

La vitesse instantanée V_{inst} est définie comme la vitesse évaluée au cours de la dernière seconde en $\text{km}\cdot\text{h}^{-1}$:

$$V_{inst} = \frac{\text{Distance parcourue en mètre au cours de la dernière seconde}(D1s)}{1s} * 3,6$$

On appellera Dt_km , la valeur de Dt exprimée en km.

Les termes entre parenthèses correspondent à leur expression symbolique à utiliser par la suite.

Le programme en charge du calcul et de l'affichage des grandeurs Dt_km , V_{moy} et V_{inst} 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 secondes qui réalise le calcul et l'affichage des grandeurs précisées. On appellera N_0 , la valeur N lors du précédent appel de la tâche de fond, une remise à jour de N_0 par N sera effectuée. En début de trajet, N et N_0 sont initialisées à 0 (tâche non traitée ici).

Question II-5 **Compléter**, dans les cases repérées en trait fort sur le document réponse DR2 QII-5, le sous-programme d'interruption et la tâche de fond en fonction des indications précédentes.

On cherche à estimer l'autonomie kilométrique $A_{km}(tps)$ à l'instant tps dont dispose l'utilisateur au cours de son trajet. On appelle E_0 l'énergie initiale exploitable dans les batteries exprimée en Joule, $E(tps)$ l'énergie restante dans les batteries à l'instant tps . L'équation de la décharge de la batterie est : $E(tps) = E_0 - U \cdot I_{moy} \cdot tps$

avec U = tension nominale des batteries supposée constante et I_{moy} valeur moyenne du courant calculée depuis le début du parcours.

On notera tps_f la valeur de tps pour laquelle la batterie est vide $E(tps_f)=0$, que l'on peut déterminer par l'équation de la décharge précédente. On supposera V_{moy} établie précédemment reste constante pour la suite du parcours.

Question II-6 **Exprimer** $A_{km}(tps)$ en fonction de tps et des grandeurs constantes E_0 , U , I_{moy} et V_{moy} . **Justifier** en quoi l'autonomie kilométrique est une grandeur estimée.

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.)

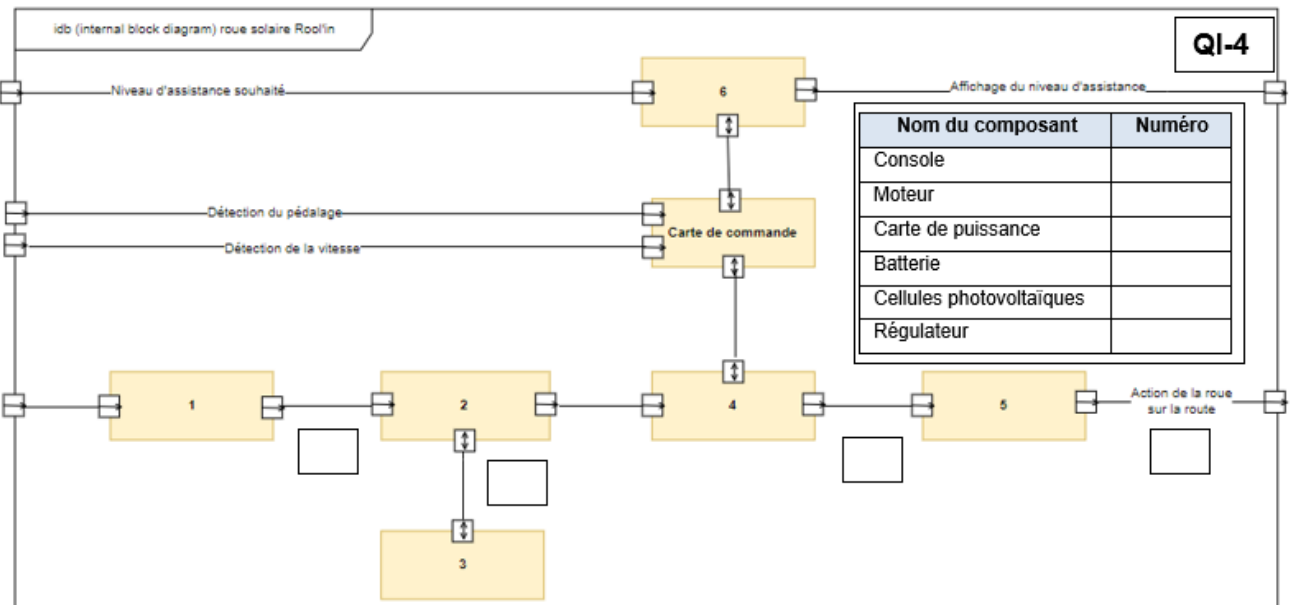
1.1

Documents Réponse DR1

QI-1

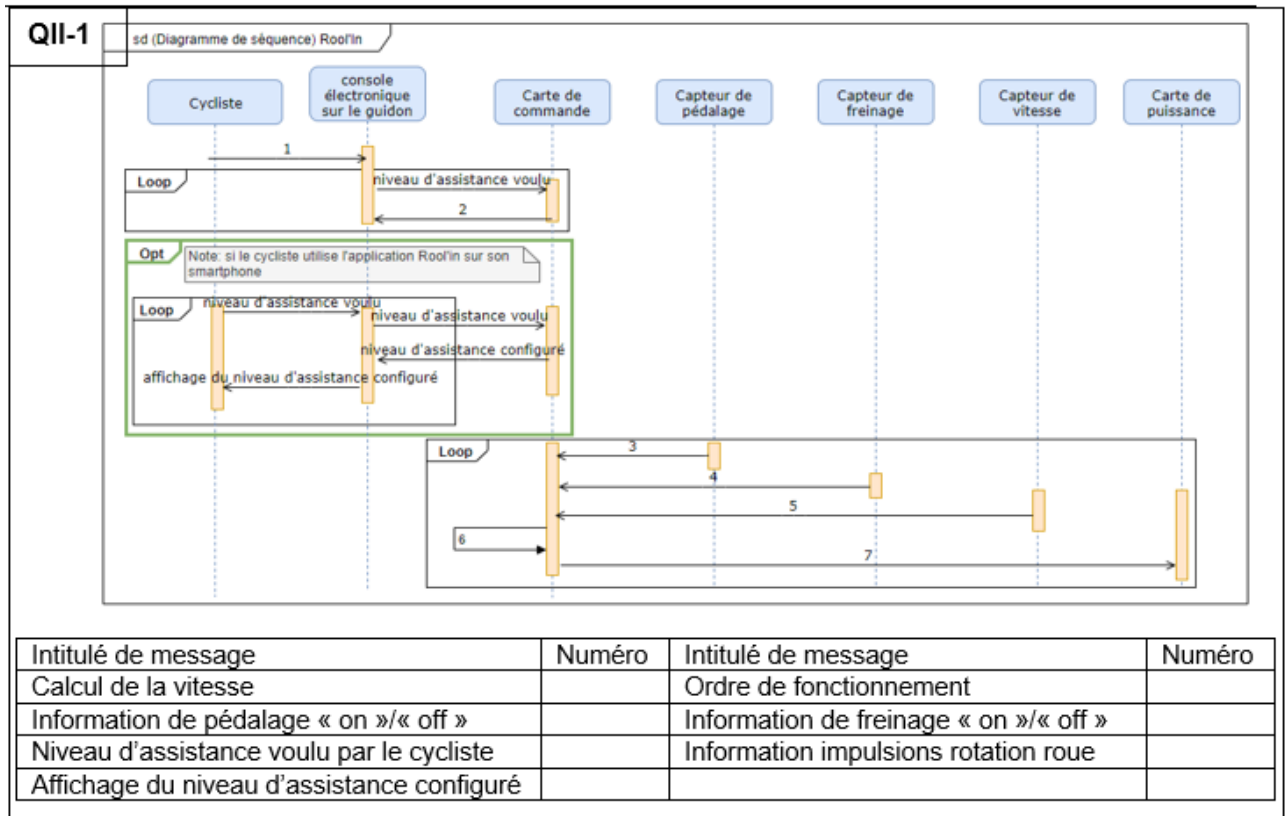
	Analyse du mouvement			Assistance électrique	
	Vitesse constante	Accélération	Décélération	Active	Inactive
De 10 à 30s					
De 30 à 50s					
De 50 à 60s					
De 50 à 65s					
De 60 à 75s					
De 75 à 80s					
De 80 à 90s					
De 90 à 100s					

QI-4





Document Réponse DR2



Modèle CCYC : ©DNE

Nom de famille (naissance) :

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

Prénom(s) :

N° candidat :

N° d'inscription :

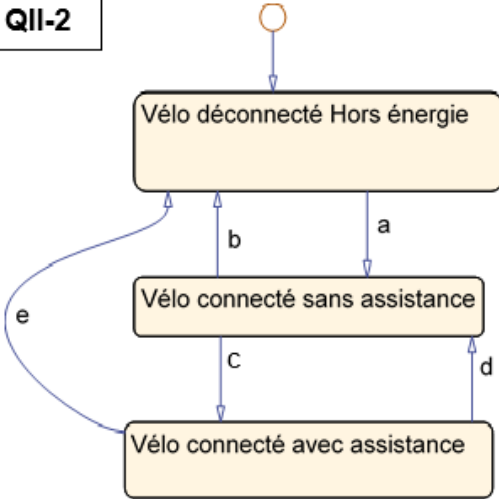


Né(e) le :

(Les numéros figurent sur la convocation.)

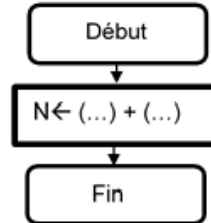
1.1

Q11-2



Transitions	Rep
Détection pédalage	
Power Off	e
Power Off	
(Power On) ET (Wifi On) ET (Niveau assistance validé)	
(Vitesse > 25 km/h) OU Freinage OU ((Détection pédalage) pendant 5 s)	

Sous-programme d'interruption exécuté à chaque front montant de Capt H.



```

Vinst ← ((.....) - (.....)) · Dimp · 3,6
N0 ← (.....)
tps ← (.....) + (.....)
Dt_km ← (.....) · Dimp / (.....)
Vmoy ← Dt_km · (.....) / (.....)
  
```

