

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

## ÉPREUVES COMMUNES DE CONTRÔLE CONTINU

**CLASSE** : Première

**E3C** : E3C1  E3C2 E3C3

**VOIE** :  Générale  Technologique  Toutes voies (LV)

**ENSEIGNEMENT** :SCIENCES DE L'INGENIEUR

**DURÉE DE L'ÉPREUVE** : 02h00

Niveaux visés (LV) : LVA                      LVB

Axes de programme :

- Caractériser l'énergie nécessaire au fonctionnement d'un produit ou un système
- Quantifier les écarts de performance entre les valeurs attendues, mesurées, simulées
- Proposer et justifier des hypothèses ou simplification en vue d'une modélisation
- Caractériser les grandeurs physiques en entrées/sorties d'un modèle multiphysique traduisant la transmission de puissance
- Associer un modèle aux composants d'une chaîne de puissance
- Traduire le comportement attendu ou observé d'un objet par une structure algorithmique
- Modéliser les mouvements
- Modéliser les mouvements
- Déterminer les grandeurs flux (courant) et effort (tension) dans un circuit électrique
- Prévoir l'ordre de grandeur de la mesure
- Identifier les erreurs de mesure
- Relever les grandeurs caractéristiques d'un protocole de communication
- Rendre compte de résultats

**CALCULATRICE AUTORISÉE** : Oui  Non

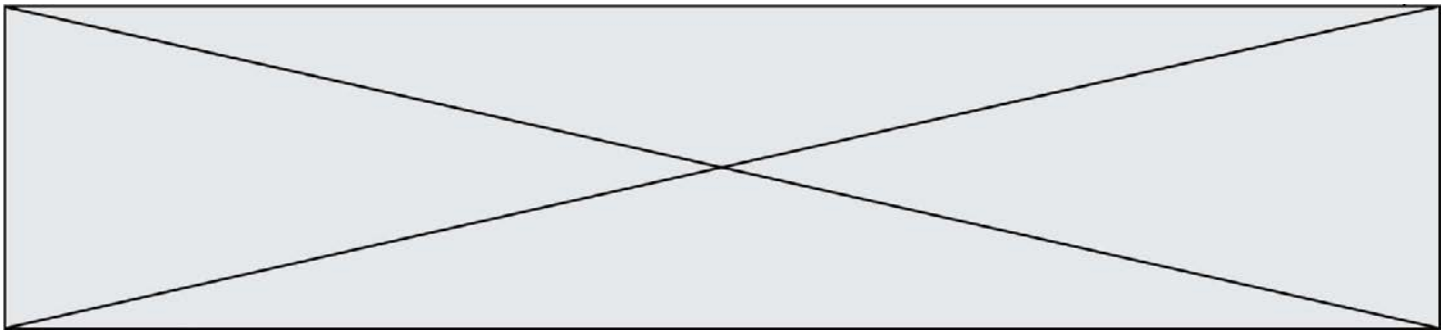
**DICTIONNAIRE AUTORISÉ** : Oui  Non

Ce sujet contient des parties à rendre par le candidat avec sa copie. De ce fait, il ne peut être dupliqué et doit être imprimé pour chaque candidat afin d'assurer ensuite sa bonne numérisation.

Ce sujet intègre des éléments en couleur. S'il est choisi par l'équipe pédagogique, il est nécessaire que chaque élève dispose d'une impression en couleur.

Ce sujet contient des pièces jointes de type audio ou vidéo qu'il faudra télécharger et jouer le jour de l'épreuve.

**Nombre total de pages** : 15



**BACCALAURÉAT GÉNÉRAL**  
**Épreuve Commune de Contrôle Continu**  
**E3C**  
**SCIENCES DE L'INGÉNIEUR**

Coefficient 5

Durée : 2 heures

Aucun document autorisé

L'usage des calculatrices est autorisé dans les conditions suivantes :

- l'usage de calculatrice avec mode examen actif est autorisé ;
- l'usage de calculatrice sans mémoire, « type collègue » est autorisé.

**Information aux candidats** : les candidats qui disposent d'une calculatrice avec mode examen devront l'activer le jour des épreuves et les calculatrices dépourvues de mémoire seront autorisées. Ainsi tous les candidats composeront sans aucun accès à des données personnelles pendant les épreuves.

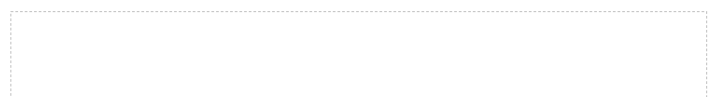
SUJET SI-E3C-20-02

**Constitution du sujet**

- **Étude d'une performance du produit**..... Pages 2 à 5
- **Commande du fonctionnement du produit ou modification de son comportement** ..... Pages 6 à 8
- **Documents réponses** ..... Pages 9 à 10

**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 de la trottinette électrique M365

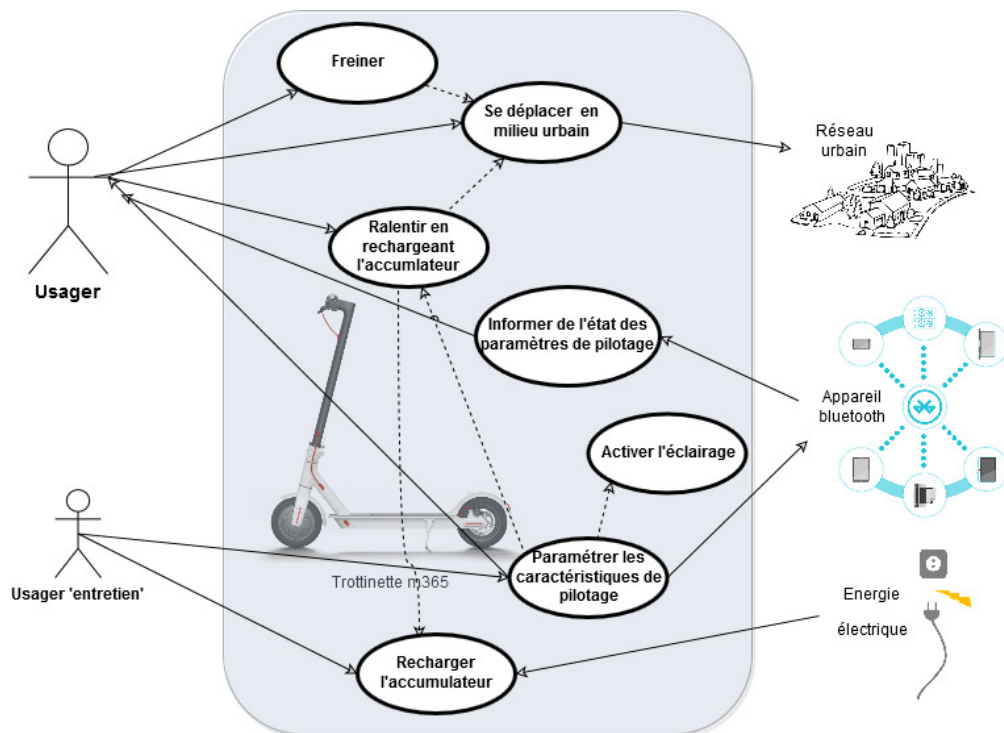


Figure 1 : cas d'utilisation

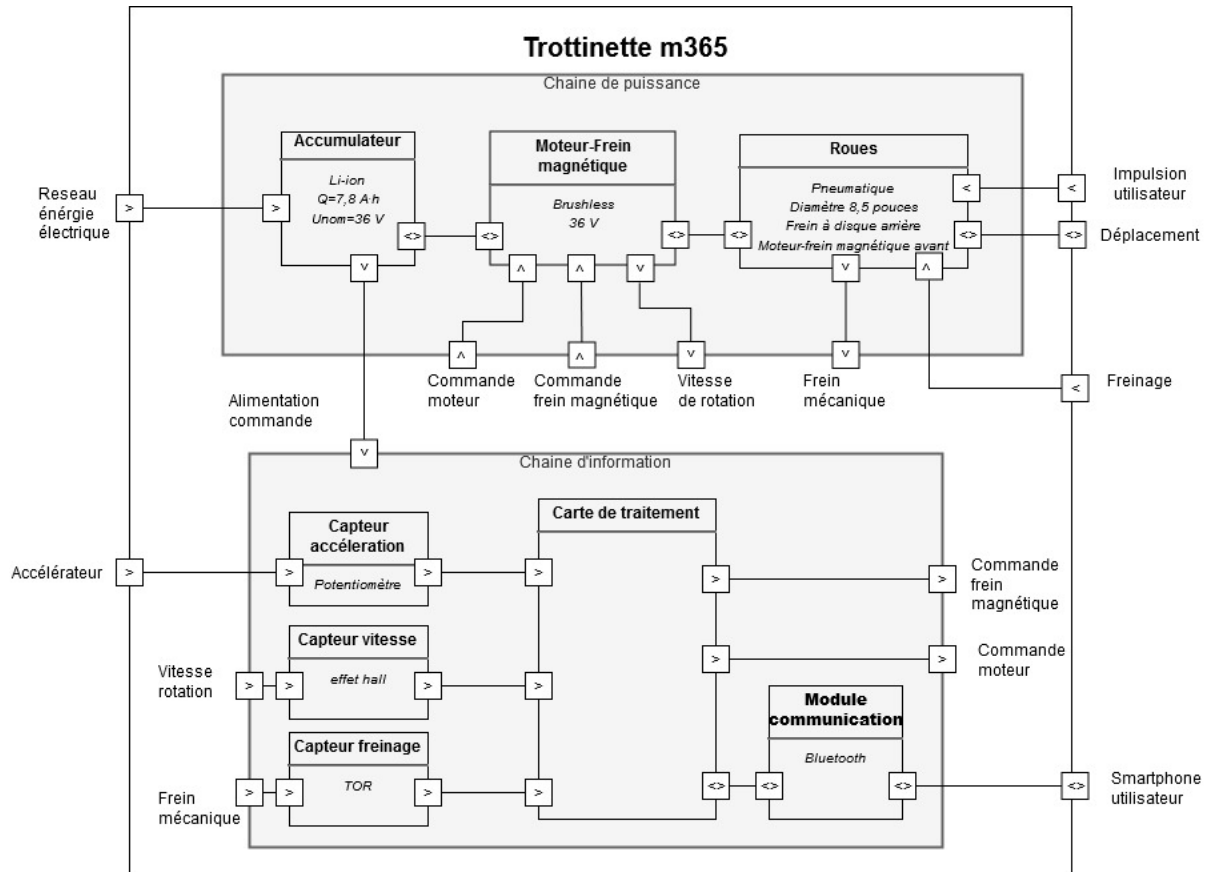
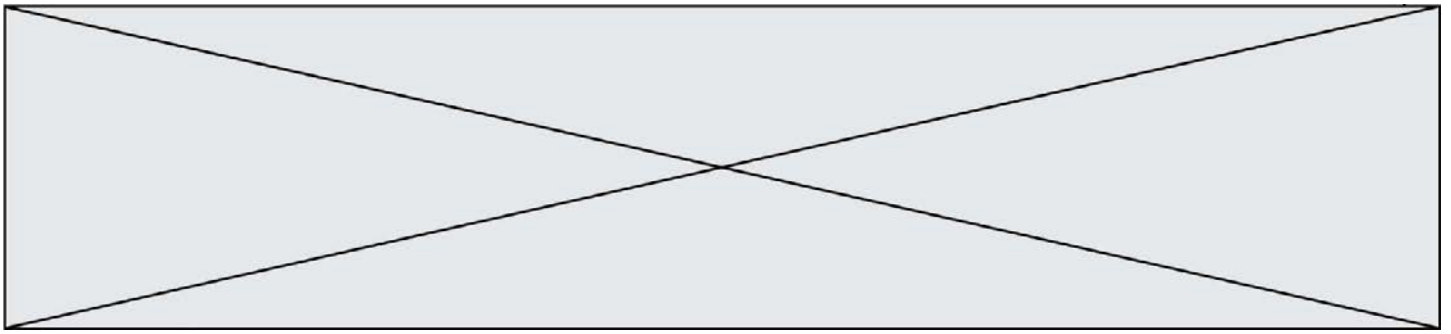


Figure 2 : IBD de la trottinette m365



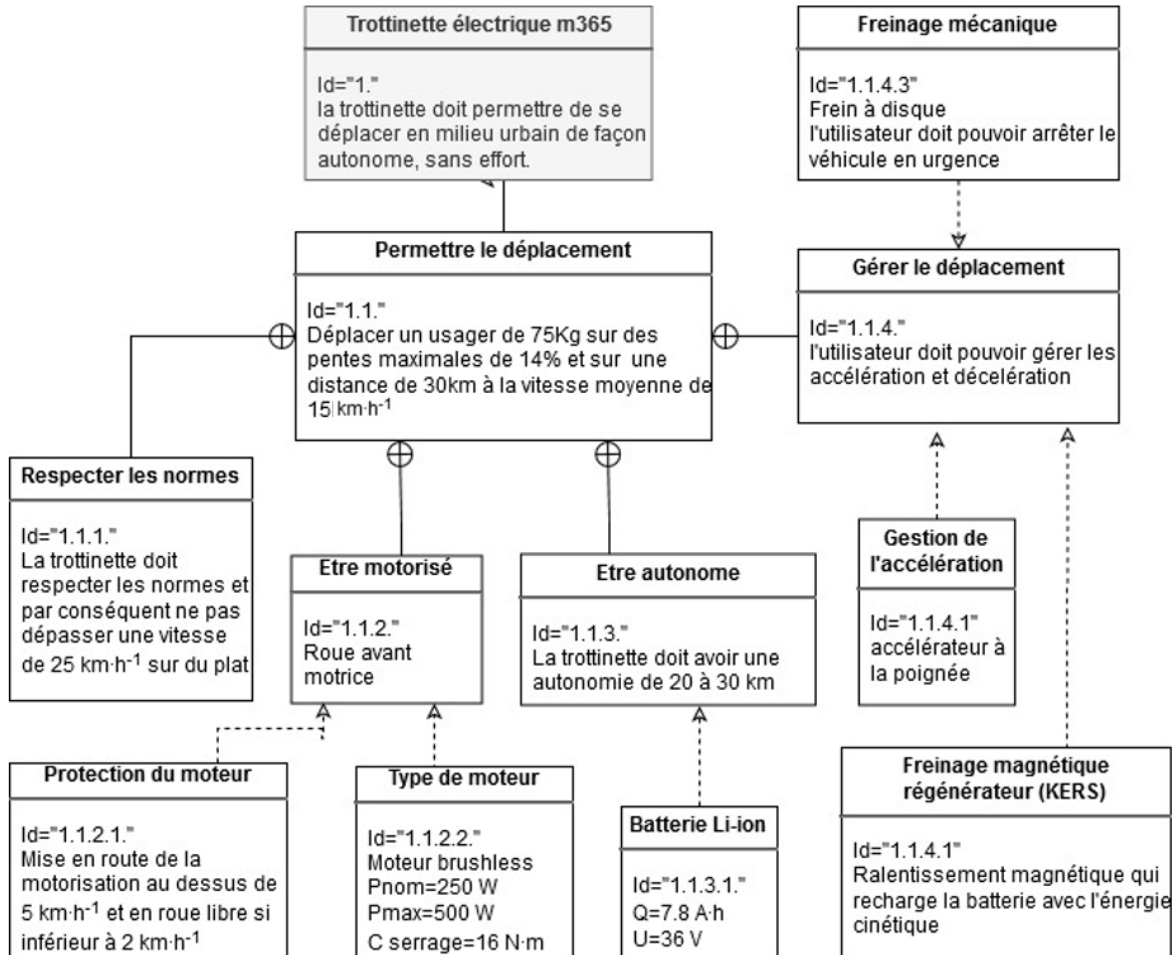


Figure 3 : Exigences de la trottinette m365

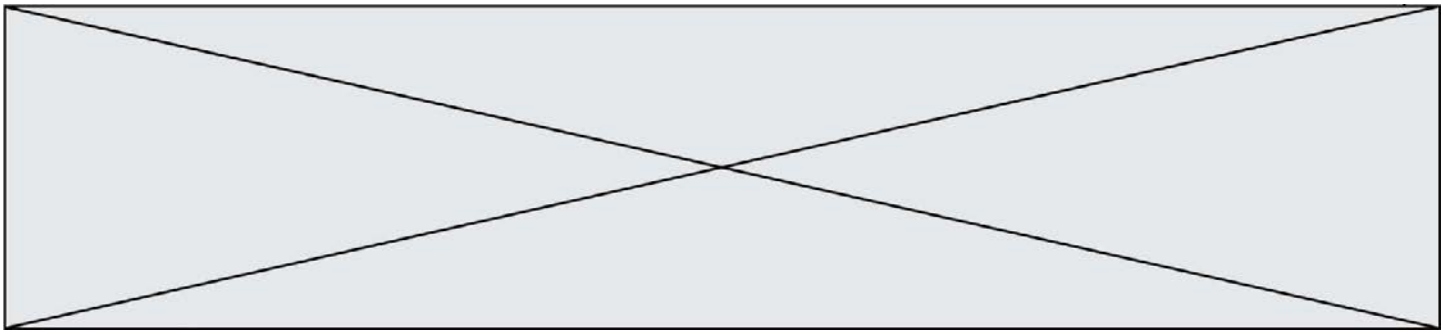
Le sujet porte sur l'étude des capacités de mobilité de la trottinette électrique M365.

## EXERCICE 1 : ÉTUDE D'UNE PERFORMANCE DE LA TROTTINETTE

**Problématique :** L'utilisation de la trottinette sur un parcours réel vérifie-t-elle les exigences d'autonomie du constructeur ?

La trottinette M365 est dotée d'un système de récupération d'énergie cinétique (KERS) qui s'enclenche automatiquement lorsque l'accélérateur est relâché. Le moteur est utilisé, dans ce cas, en générateur d'énergie et sert de frein magnétique. Cela a pour conséquence de ralentir la trottinette et de produire de l'électricité afin de recharger la batterie.

Afin de tester l'autonomie de la trottinette sur un parcours réel, un protocole expérimental a cherché à mettre en évidence la récupération d'énergie dans les phases de ralentissement.



Description de la boucle réalisée par un usager de 75 kg avec sa trottinette est décrite sur le DR1 et sur la figure 4.

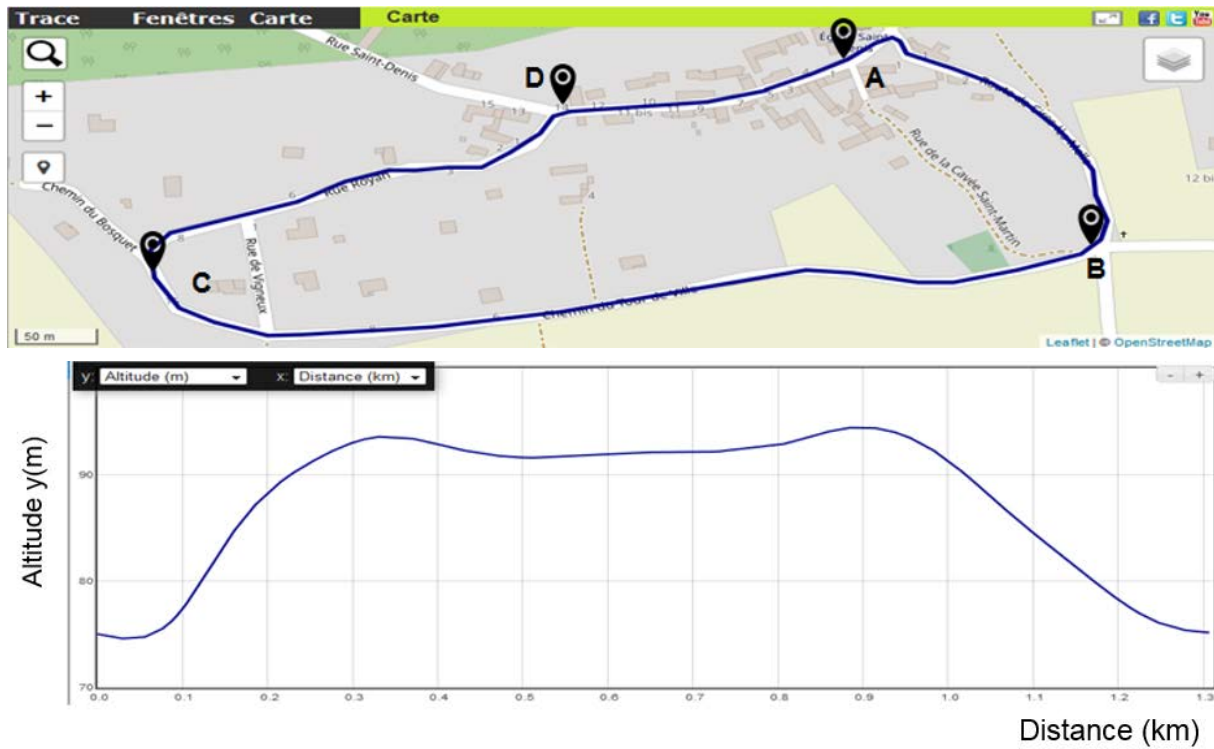


Figure 4 : plan de la boucle

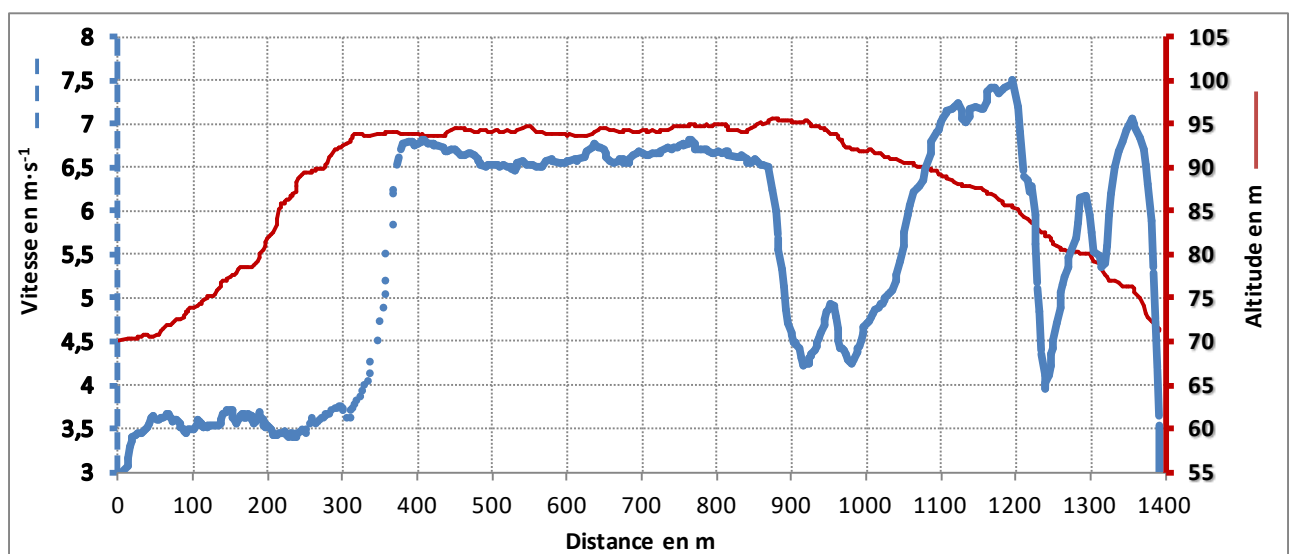


Figure 5 : Vitesse, altitude et distance parcourue

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.)

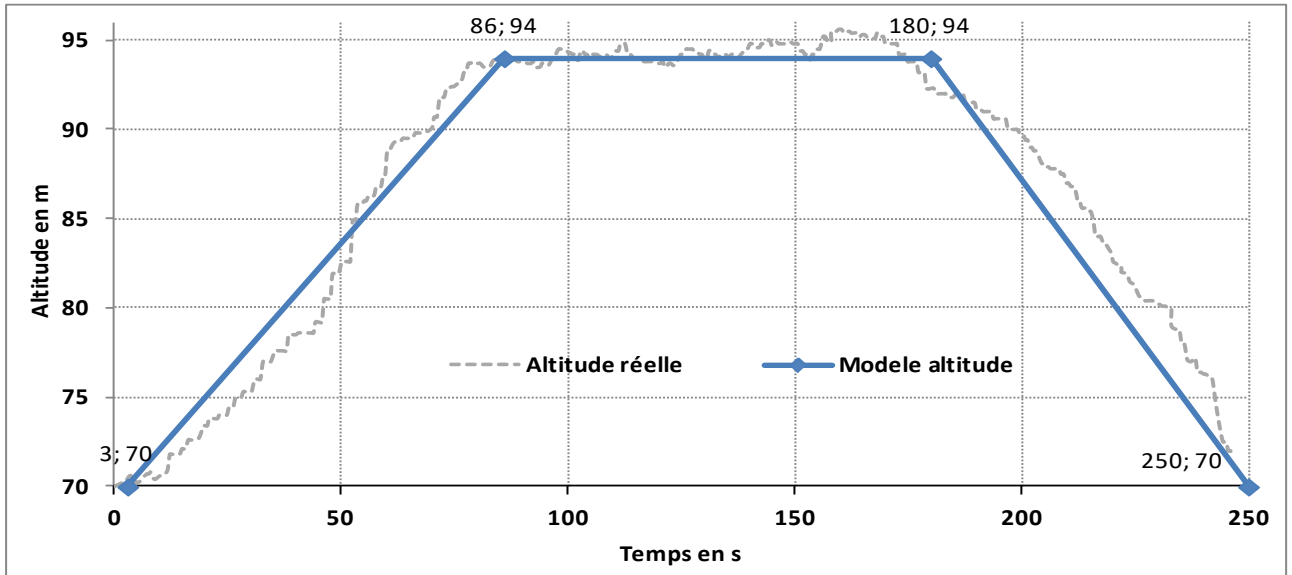
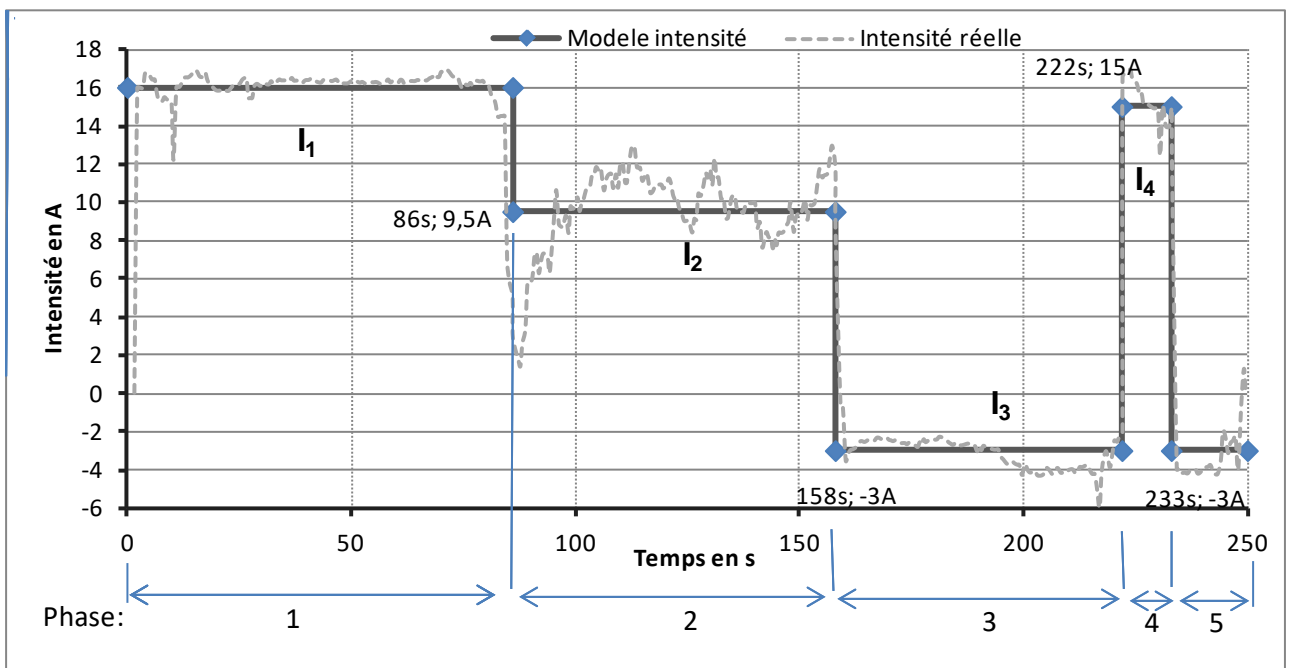


Figure 6 : Altitude réelle et simplifiée.

### Étude des conséquences de l'utilisation de la trottinette sur sa consommation.

Question I.1 **Compléter** le tableau 1 du document réponse 1 avec les profils du parcours (plat, montée ou descente) et **qualifier** la valeur de la vitesse moyenne (élevée ou faible) sur la distance comprise entre 0 et 312 m et la cause justifiant la valeur de vitesse moyenne sur cet intervalle [0, 312].

DR1  
Figures  
5 et 6



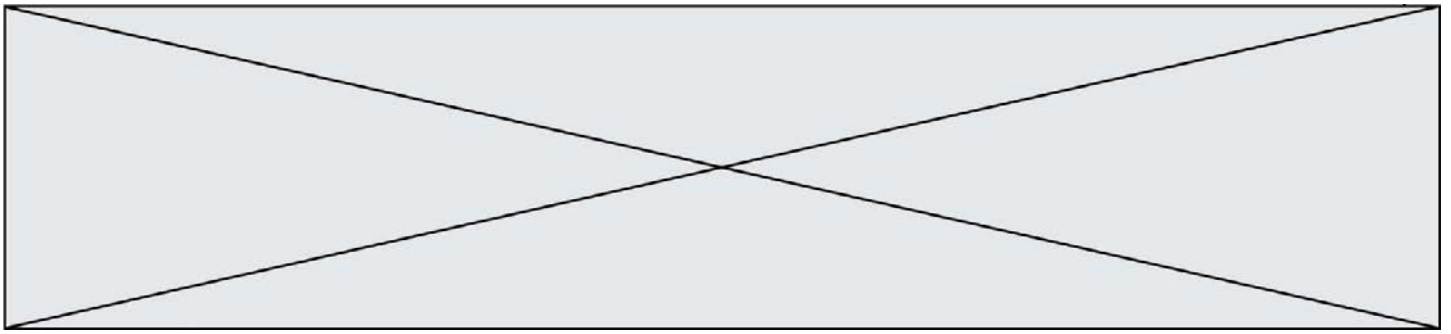


Figure 7 : Courant consommé (modélisé et réel) pendant les phases 1 à 5.

À l'approche du carrefour D, un freinage est nécessaire afin de ralentir et d'aborder ce carrefour en toute sécurité. À la sortie du carrefour D ( $t = 222$  s), une accélération est effectuée, cela induit une « demande » d'intensité électrique pour alimenter le moteur (phase 4) afin d'atteindre une vitesse convenable.

Question I.2 Pour les phases 1 à 3, **reporter** les valeurs des intensités modélisées dans le tableau 2 du DR1. De manière qualitative, **justifier** que la consommation de courant est plus élevée en montée que sur du plat et que la consommation de courant peut être négative lors de la descente.

DR1  
Figures 6 et 7

La quantité d'électricité consommée ( $Q_{conso}$ ) par le moteur correspond à la somme des produits, phase par phase, de l'intensité par le temps de chaque phase consommatrice de courant. Ainsi on obtient  $Q_{conso} = 2225$  C.

Question I.3 **Calculer** en Coulomb, la quantité d'électricité produite ( $Q_{produite}$ ) par le frein magnétique pendant les phases génératrices de courant qui recharge la batterie ainsi que le bilan de la quantité totale d'électricité effectivement nécessaire ( $Q_{totale}$ ) pour effectuer le parcours complet. **Quantifier** le rapport  $Q_{produite}$  sur  $Q_{conso}$  en pourcentage sur le parcours complet.

DR1  
Figure 7

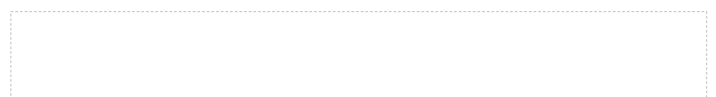
### Étude de l'autonomie de la trottinette sur un parcours réel.

Pour la suite de l'étude, on prendra  $Q_{totale} = 1982$  C. On rappelle que  $1 \text{ A}\cdot\text{h} = 3600$  C.

Question I.4 A partir de la charge complète de la batterie (voir les caractéristiques de la batterie figure 3), **déterminer** le nombre de parcours test que pourrait parcourir la trottinette. A partir de la distance parcourue lors du test (figure 5), **déterminer** la distance totale (en parcours test) pouvant être couverte par la trottinette avec une batterie complètement chargée.

Figure 3 et 5

Question I.5 **Comparer** cette distance à celle annoncée dans le cahier des charges et **conclure** sur l'intérêt pour l'autonomie de la trottinette du système de récupération d'énergie cinétique (KERS) sur un parcours test représentatif du réel.





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

Des accidents récents mettant en cause les trottinettes électriques ont nécessité une évolution de la loi sur leur utilisation.

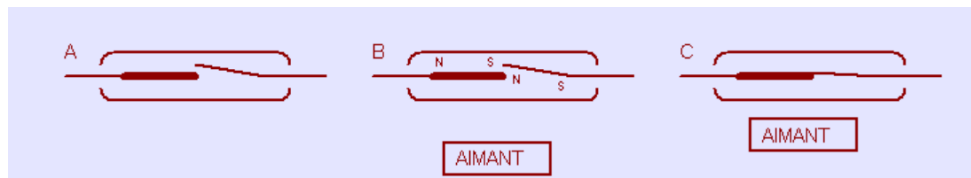
L'article 3 du décret n° 2019-1082 du 23 octobre 2019 relatif à la réglementation des engins de déplacement personnel (E.D.P.) motorisé (non thermique) impose une vitesse maximale de  $25 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ .

La trottinette Xiaomi M365 ne dispose pas d'éléments structurels d'acquisition de vitesse linéaire.

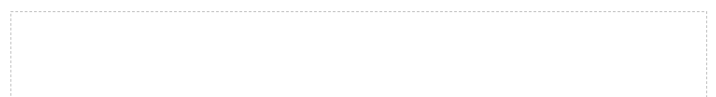
**Problématique** : Comment faire pour mesurer et limiter la vitesse conformément à la nouvelle réglementation ?

Une solution économique envisagée serait de placer une détection à base d'I.L.S.(Interrupteur à Lamelle Souple) dans la roue arrière.

L'I.L.S. se présente sous la forme de 2 lamelles magnétiques sous verre qui en présence d'un aimant ouvre ou ferme un contact.



Pour chaque tour de roue, une impulsion est générée lorsdu passage de l'I.L.S. devant l'aimant.



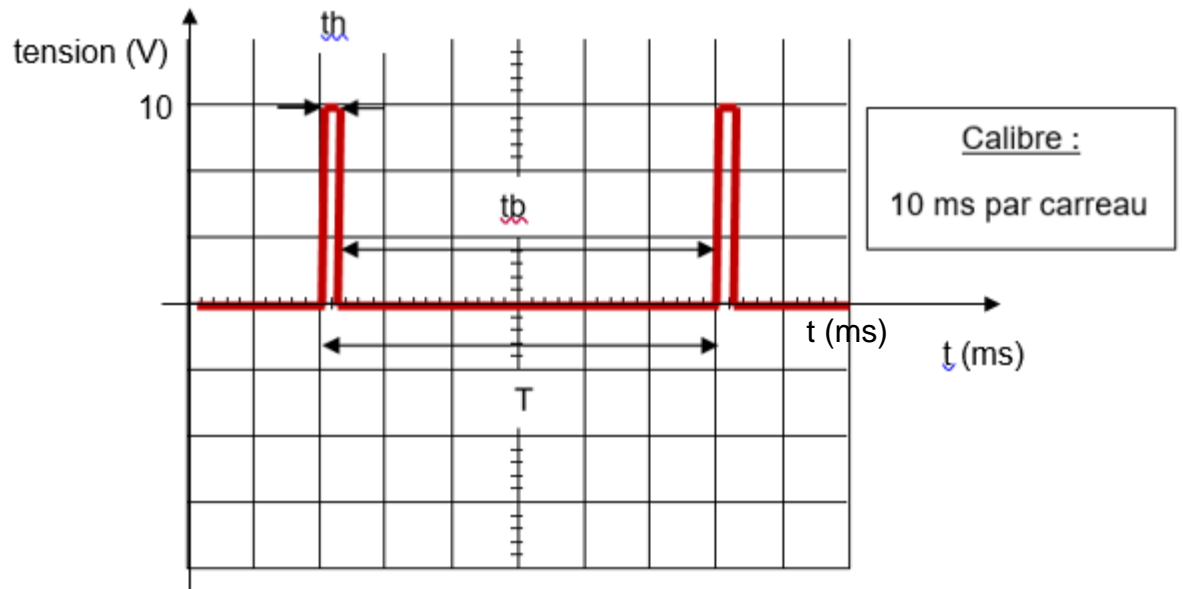
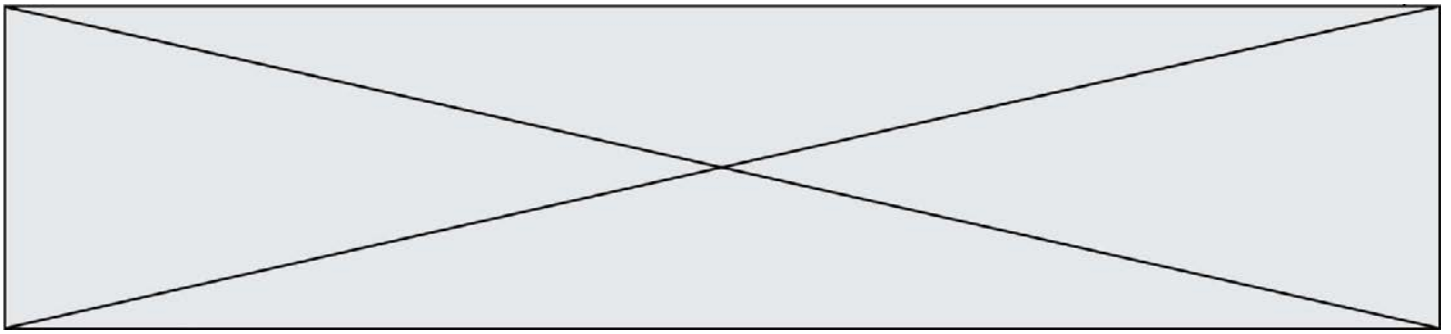


Figure 8

Question II.1 D'après le chronogramme issu d'une mesure en sortie du capteur I.L.S. de la figure 8, **relever les durées**  $t_h$ ,  $t_b$  et  $T$ .  
 Figure 8 En **déduire** la vitesse de rotation  $N_{roue}$  de la roue de la trottinette en  $\text{tr}\cdot\text{s}^{-1}$ .

Pour rappel :

- $\omega = 2\pi \times N_{roue}$  avec  $N_{roue} = 16,7 \text{ tr}\cdot\text{s}^{-1}$  (prendre cette valeur quelque soit la valeur calculée au II.1.).
- Les roues ont un diamètre de 8,5 pouces soit 216 mm.



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 :  /  /

 Liberté • Égalité • Fraternité  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

1.1

Question II.2 **Déterminer par le calcul**, la vitesse linéaire  $V$  de la trottinette en  $\text{km}\cdot\text{h}^{-1}$ .

**Sous-programme de mesure de la vitesse**

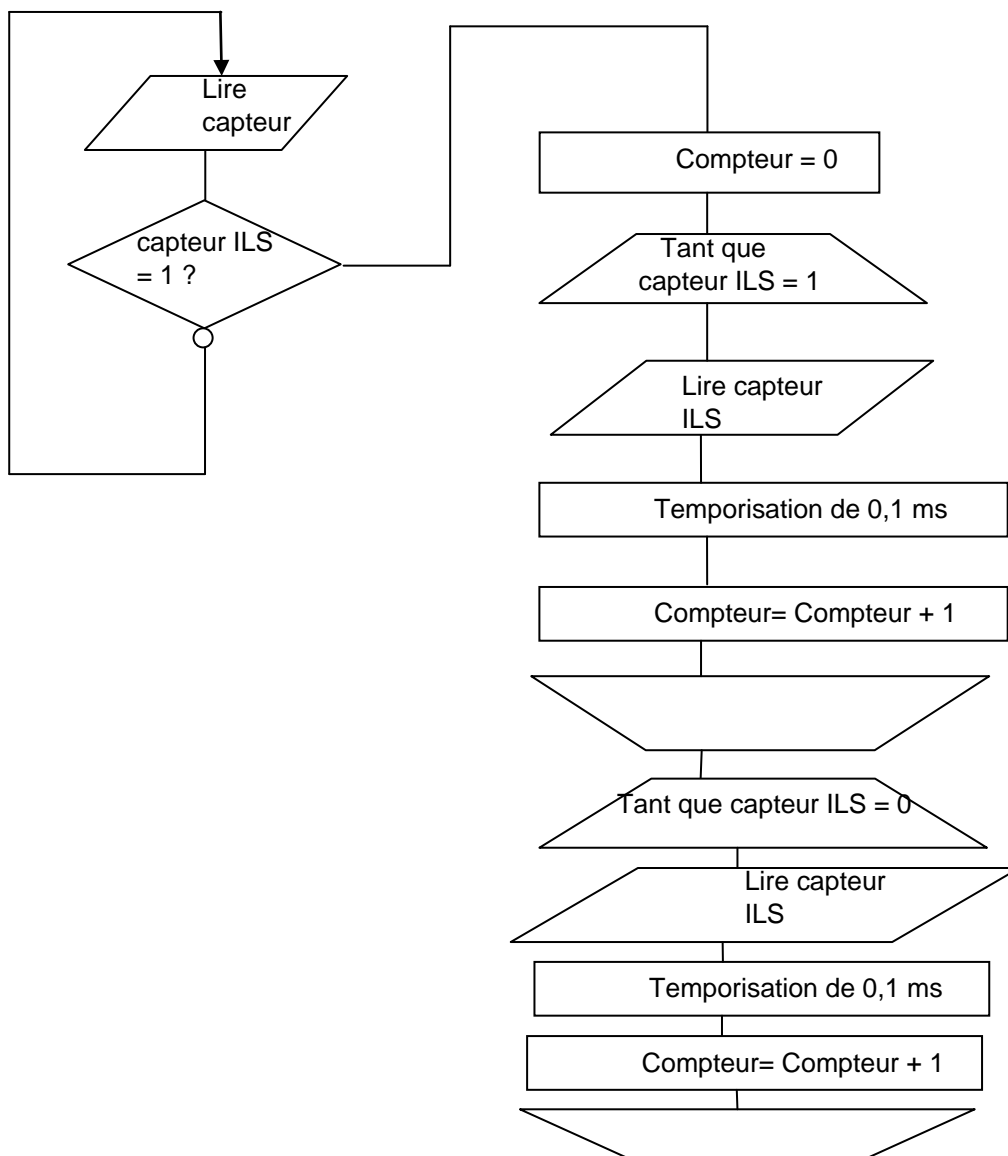
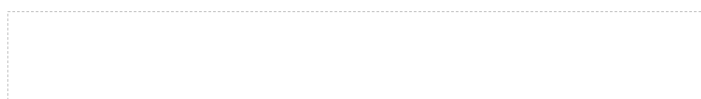
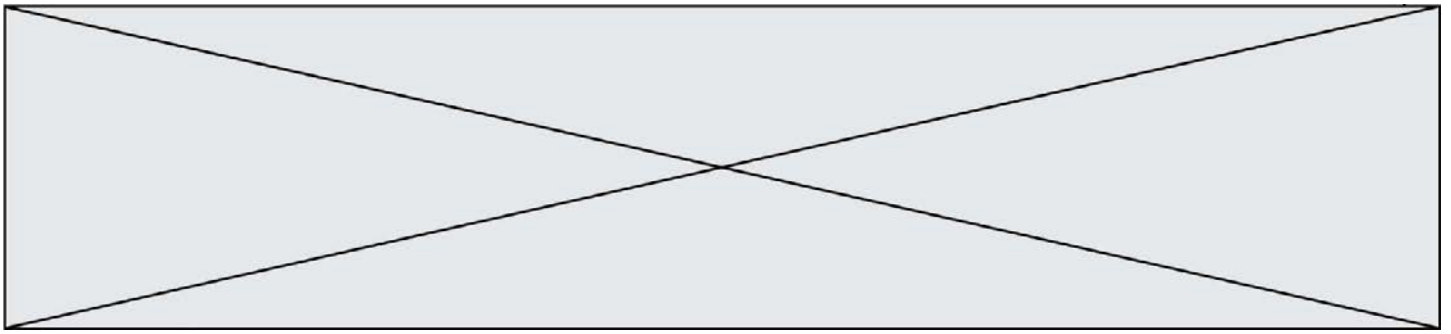


Figure 9





L'algorithme figure 9 permet de mesurer la vitesse en déterminant la période sur le capteur ILS. La première instruction « tant que » permet de calculer le temps à l'état haut  $t_h$  et la deuxième instruction « tant que » permet de calculer le temps à l'état bas  $t_b$ .

Question II.3

Figure 8

Figure 9

À partir du chronogramme figure 8 et de l'algorithme figure 9, **déterminer** la valeur de compteur à la fin d'exécution du sous-programme « *mesure de la vitesse* ».

Sachant que  $T = \text{compteur} \times 0,1 \times 10^{-3}$ , **calculer** la période  $T$  du signal fourni par l'ILS en seconde.

Une étude cinématique a permis d'affirmer que pour une vitesse de la trottinette de  $25 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$  (vitesse maximum imposée par la réglementation), la vitesse de rotation de roue est  $N_{\text{roue}} = 10 \text{ tr}\cdot\text{s}^{-1}$ .

Question II.4

DR2

**Calculer** la période du signal fourni par l'ILS pour la vitesse linéaire de la trottinette de  $25 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ . **En déduire** la valeur du compteur (document réponse 2) pour la vitesse maximum imposée par la réglementation de  $25 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$

La commande pour la variation du moteur est effectuée grâce à la variable `var_mot`.

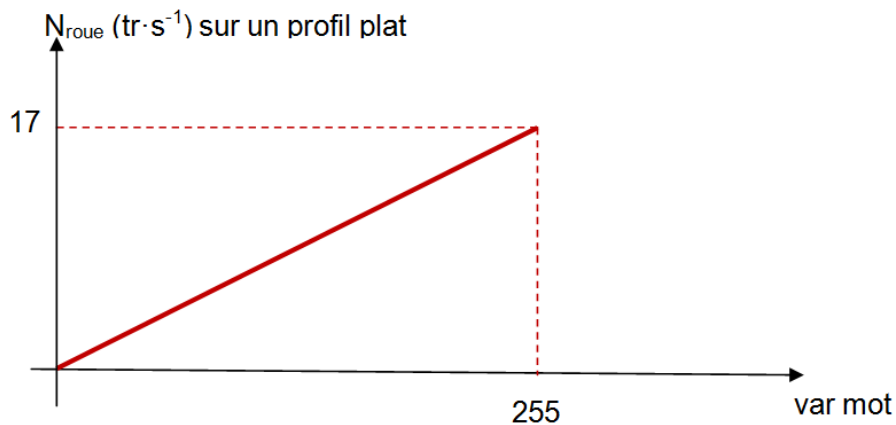


Figure 10

Question II.5

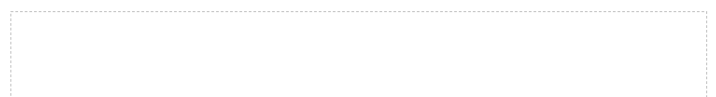
Figure 10

À partir de la courbe figure 10, déterminer l'équation de  $N_{\text{roue}}$  en fonction de `var_mot` et **calculer** la valeur exacte de `var_mot` pour  $N_{\text{roue}} = 10 \text{ tr}\cdot\text{s}^{-1}$ .

Question II.6

DR 2

Sur le document réponse DR2, **compléter** les éléments (a) et (b) dans le nouveau sous-programme *mesure de vitesse* afin de répondre à la problématique et ne pas dépasser  $25 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ . **Conclure** sur la



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.)

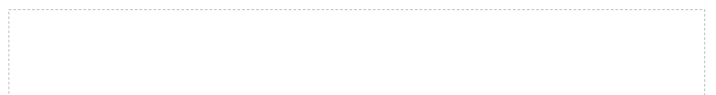
**Né(e) le** :  /  /

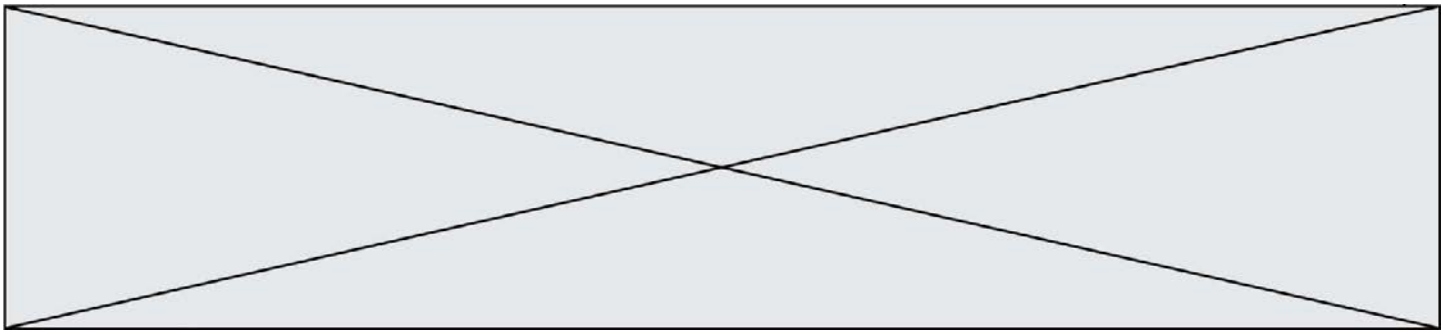


RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

1.1

possibilité du contrôle de la vitesse maximum par une implantation d'une nouvelle programmation.





## DOCUMENTS RÉPONSES

DR1 :

Tableau 1 :

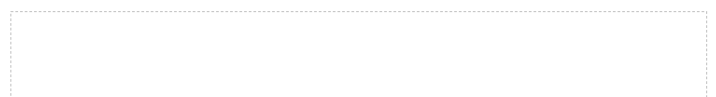
**Déroulé du parcours test à la vitesse moyenne de  $16 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$**

Phase	Position	Temps en s	Accélérateur	Freinage	Profil	Vitesse	Causes			
1	départ A	0	maxi	inactif	.....	.....	.....			
	312 m	86								
2	carrefour B	86	moyen			faible	.....	approche du carrefour B		
	406 m	90	maxi						élevée	Plat
		90								
865 m	158									
3	carrefour C	158	nul			actif	.....	faible	carrefour C	
	1000 m	185								élevée
		1194 m						215	faible	
	215									
4	carrefour D	222	maxi	inactif	.....	élevée	Descente			
	1300 m	233								
5		1392 m	233	nul	actif	.....	élevée	Descente		
	248									
	248									
	arrivé A	250								

Tableau 2 :

**Relevé des intensités par phase et quantités d'électricité.**

Phase	Intensité modélisée en Ampère	Durée en seconde	Quantité d'électricité en Coulomb		
			consommée par le moteur	produite par le frein magnétique	totale effectivement nécessaire
1	.....	86	Q <sub>conso</sub> =2225 C	Q <sub>produite</sub> à déterminer	Q <sub>totale</sub> à déterminer
2	.....	72			
3	.....	64			
4	15	11			
5	-3	17			



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

## DR2 : nouveau sous programme *mesure de vitesse*

