



Ce document a été mis en ligne par l'organisme [FormaV®](#)

Toute reproduction, représentation ou diffusion, même partielle, sans autorisation préalable, est strictement interdite.

Pour en savoir plus sur nos formations disponibles, veuillez visiter :

www.formav.co/explorer

CRCP

**BREVET DE TECHNICIEN SUPÉRIEUR
CONCEPTION ET RÉALISATION DE CARROSSERIE**

SESSION 2011

Épreuve E4

CONDUITE DE PROJET

Durée : 4h

coefficient : 4

BANQUETTE RÉTRACTABLE

DOSSIER TRAVAIL

Ce dossier comprend 8 pages A4

PARTIE 1

L'entreprise DURISOTTI propose d'adapter le système FLEXIROLL (voir **DT1** et **DT2**) sur un nouveau modèle de véhicule **Renault MASTER L3H2** (**DT3** et **DT4**).



Les objectifs de cette étude sont :

- Déterminer les volumes de chargement du nouveau modèle dans les deux configurations : siège plié et siège déplié.
- Choisir les vérins à gaz.

Le document réponse **DR1** représente le schéma de principe du système « FLEXIROLL » en position intermédiaire.

Q : 1-1 : Sur le document **DR1** :

- Surligner
 - en rouge : l'ensemble paroi mobile et dossier (6),
 - en vert : siège (4).
- Compléter le tableau des liaisons du système : types et points manquants des liaisons.

Q : 1-2 : Lors de la manœuvre du siège, on considère que tous les mouvements sont « plans » sur le document **DR1**.

Donner la nature des mouvements suivants (répondre sur copie):

- Mouvement de 1/0,
- Mouvement de 6/0,
- Mouvement de 4/6,
- Mouvement de 2/6,
- Mouvement de 7a/7b.

Q : 1-3 : Sur le document réponse **DR1** : Tracer les trajectoires suivantes :
(Notation $T_B (2/0)$ signifie trajectoire du point B appartenant à (2) dans son mouvement par rapport à (0)).

- en bleu $T_C (1/0)$,
- en rouge $T_B (6/0)$,
- en vert $T_D (4/6)$.

Sur le document réponse **DR2**, On donne le schéma de principe de la banquette en position dépliée :

Q : 1-4 : Sur le document réponse **DR2**, représenter la banquette (4) en position repliée.
Vous respecterez la condition suivante: la rotation de la barre AK est de 109° lors du passage de la position dépliée à la position repliée.

Q : 1-5 :

- Coter sur le document réponse **DR2** la longueur de la translation de (6)/(0).
- A partir des documents techniques **DT3** et **DT4** en déduire la variation de volumes transportables du véhicule MASTER L3H2 (répondre sur copie).

Q : 1-6 : Sur le document réponse **DR2**, Coter les longueurs maxi et mini du vérin à gaz et Indiquer sa course lors du passage de la position dépliée à la position repliée

Q : 1-7 : En utilisant les documents techniques **DT5, 6, 7 et 8** et en utilisant les **paramètres « course » et « encombrement »**, indiquer sur copie les références des vérins (à tige chromée) susceptibles de donner satisfaction.
(ne pas s'occuper des efforts).
Vous prendrez une course de vérin de 100mm (cette valeur est très proche de celle trouvée à la question Q 1-6).

PARTIE 2

L'objectif de cette étude est de prédéterminer le vérin à gaz susceptible de fournir l'assistance suffisante lors de la manœuvre de repliage de la banquette.

Vous prendrez pour cette étude :

- la longueur maxi du vérin posé = 570 mm,
- la course utile du vérin = 100 mm.

Le document réponse **DR3** montre la banquette en début de repliage.

Hypothèses d'étude :

- problème plan,
- poids du siège : 400N appliqué en G,
- effort maximum de déverrouillage dans la barre DK : 180N, cet effort est orienté vers le bas.
- effort musculaire de relevage représenté par $F_r = 100 \text{ N}$: contrainte ergonomique.

Q : 2-1 : Etudier l'équilibre du siège en position début repliage représenté sur le document réponse **DR3** et en déduire l'action d'assistance en F pour les deux vérins (On tiendra compte du plan de symétrie). Le candidat utilisera la méthode de résolution de son choix.

Le vérin à gaz retenu est celui de longueur étendue de 585 mm.

Q : 2-2 : Indiquer la course maxi de ce vérin et en déduire que la course résiduelle est 150 mm.

La banquette rétractable est équipée de 2 vérins montés symétriquement par rapport au plan XZ. De par cette symétrie le candidat étudiera la banquette dans son plan de symétrie.

Q : 2-3 : En utilisant le document technique **DT6** et le **DR2**,

- Indiquer si le vérin est en sortie de tige ou en rentrée de tige lors du repliage.
- Construire la courbe caractéristique "sortie de tige" du vérin à gaz retenu sur le document réponse **DR4** :

On donne:

- le point F1 pour 750N,
- le point F2 avec $R = 1.45$,
- la course utile de 100 mm.
- la longueur de vérin à gaz banquette repliée: 570 mm
- Indiquer sur cette courbe la position du point F du vérin à gaz (voir DR2) lorsque la banquette est repliée.

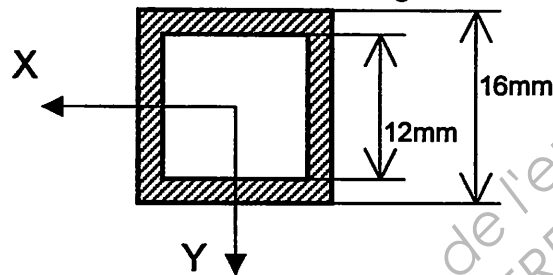
Q : 2-4 : En déduire l'effort d'assistance en début de repliage pour le choix de ce vérin.

PARTIE 3

L'objectif de cette étude est de vérifier que les barres de verrouillage (8) et (9) sont correctement dimensionnées pour résister en cas d'accident (voir document réponse DR5). Dans cette partie, nous allons étudier la résistance au cisaillement des barres de verrouillage en prenant pour données les valeurs usuelles d'une homologation de crash test.

Données pour cette étude :

- Masse des 3 passagers (3 X 80 Kg) : $m_{\text{pass}} = 240\text{Kg}$
- Masse du Flexiroll : $m_{\text{flexi}} = 180\text{ Kg}$
- Accélération de la pesanteur : $g = 10\text{ m/s}^2$
- Nombre de barres de verrouillage : $n = 4$ (2 barres repère (9) et 2 barres repère (8))
- Matériau : Acier C48 ($Re_a = 480\text{MPa}$; $Re_g = 345\text{MPa}$)
- Section des barres de verrouillage :



Hypothèses de calcul :

- H1 : Le système Flexiroll admet le plan (G, X, Z) pour plan de symétrie.
- H2 : On admettra que lors d'un accident, les barres de verrouillage (8) et (9) encaissent la totalité des forces d'inerties dues à la décélération du choc du crash test.
Le mécanisme à genouillère composé des pièces (1) et (2) étant destiné au dépliage/repliage et non à la résistance du mécanisme.
- H3 : Lors d'un crash test, le véhicule est projeté sur un obstacle non-déformable à une vitesse initiale de 67 Km/h.
- H4 : La liaison glissière de direction X entre la cloison mobile 6 et la caisse 0, réalisée par un contact galets sur rail sera supposée sans frottement. Le torseur de l'action transmissible par cette liaison sera de la forme :

$$\{\tau_{0 \rightarrow 6}\}_N = \begin{Bmatrix} 0 & L_N \\ Y_N & M_N \\ Z_I & N_N \end{Bmatrix}_{(G,x,y,z)}$$

De part la symétrie du mécanisme Flexiroll et les conditions de réalisation du crash test, on admettra que $Y_N = L_N = M_N = N_N = 0$

- H5 : Les actions mécaniques exercées par la caisse sur les barres de verrouillage (8) au point J et (9) au point K seront représentées respectivement par les torseurs :

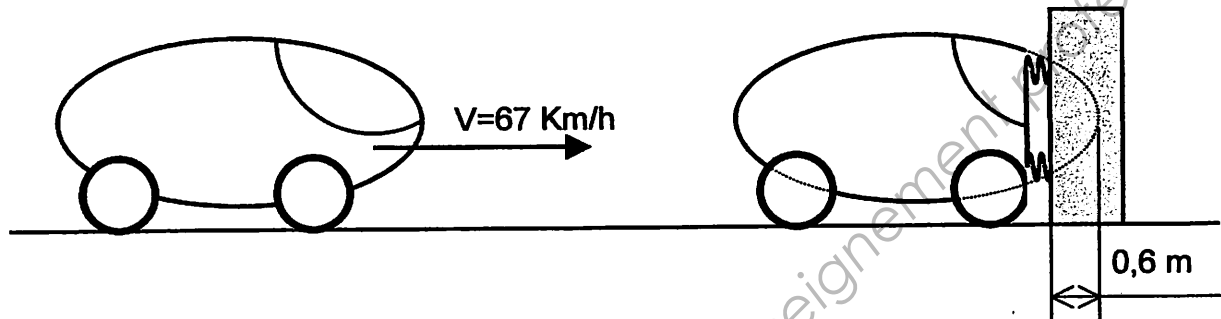
$$\{\tau_{0 \rightarrow 8}\} = \begin{Bmatrix} X_{0 \rightarrow 8} & 0 \\ 0 & 0 \\ 0 & 0 \end{Bmatrix}_J (G, x, y, z)$$

$$\{\tau_{0 \rightarrow 9}\} = \begin{Bmatrix} X_{0 \rightarrow 9} & 0 \\ 0 & 0 \\ 0 & 0 \end{Bmatrix}_K (G, x, y, z)$$

- **H6** : Sous l'effet du choc le véhicule subit une déformation de 0,6 mètre avant de s'immobiliser.

Q : 3-1 :

Conditions de l'essai d'homologation de crash-test.



En supposant que la décélération du véhicule est uniforme durant l'impact, déterminer la valeur de celle-ci, notée γ .

Q : 3-2 :

Dans la suite de l'exercice on admettra que $\gamma = 290 \text{ m.s}^{-2}$

Soit G_{pass} le centre de gravité des passagers et G_{flexi} centre de gravité du Flexiroll.

Par application du principe fondamental de la dynamique (P.F.D.) en projection sur l'axe X, déterminer les forces d'inertie appliquées en G_{pass} et en G_{flexi} dues à la décélération du choc. Représenter ces actions sur le document réponse **DR5**.

Q : 3-3 :

- Isoler l'ensemble $M = \{\text{flexiroll} + 3 \text{ passagers}\}$, déterminer les actions exercées par la caisse sur les barres de verrouillage (8) et (9).

- Nommer ces actions :

• $X_{0 \rightarrow 9}$: pour l'effort de cisaillement appliqué sur la barre de verrouillage repère (9).

• $X_{0 \rightarrow 8}$: pour l'effort de cisaillement appliqué sur la barre de verrouillage repère (8).

- Représenter ces deux actions mécaniques sur le document réponse **DR5**.

Q : 3-4 :

- Déterminer les contraintes de cisaillement dans les barres de verrouillage (8) et (9) respectivement notées :

• τ_{c9} : pour la contrainte de cisaillement dans la barre (9).

• τ_{c8} : pour la contrainte de cisaillement dans la barre (8).

- Vérifier la résistance de chacune des barres de verrouillage.

CRCP

- Pourtant le système Flexiroll a passé avec succès les tests d'homologation au crash test.

Conclure quant à la validité de l'hypothèse de calcul **H2**, notamment le rôle joué par la genouillère (pièces (1) et (2)) dans la résistance du mécanisme.

Base Nationale des sujets d'Examens de l'enseignement professionnel
réseau SCEREN

PARTIE 4

L'objectif de cette étude est de re-concevoir la géométrie du mécanisme de façon à palier aux principaux défauts ergonomiques de celui-ci :

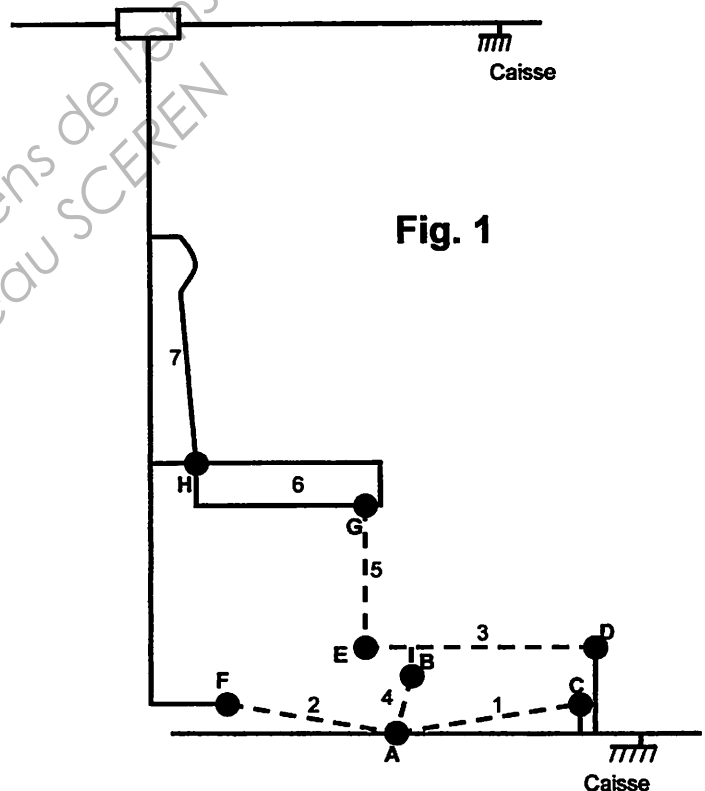
Problèmes ergonomiques constatés :

- **P1** : les passagers sont assis trop bas, ils ne voient pas la route ce qui donne le mal des transports.
- **P2** : les passagers de taille moyenne n'arrivent pas à toucher le sol avec les pieds.

Modifications à apporter :

- **M1** : il faut remonter la hauteur d'assise de la banquette pour que les passagers puissent voir la route.
- **M2** : il faut un plancher rigide, repéré (3), (Fig. 1) sur-élevé pour poser les pieds, qui soit escamotable avec la banquette.
- **M3** : les vérins à gaz d'assistance à la manœuvre seront dissimulés sous le plancher escamotable (3), (Fig. 1).

Données de re-conception :



- **D1** : le plancher (3) aura une longueur $ED = 620$ mm.
- **D2** : le plancher (3) sera situé à une hauteur de 225 mm du plancher du véhicule.
- **D3** : en position dépliée, le plancher (3) sera horizontal.
- **D4** : les 2 bras de la genouillère (pièces 1 et 2) auront des longueurs égales.
- **D5** : pour assurer une cinématique correcte au mécanisme le quadrilatère (ABDC) sera un parallélogramme déformable.

- **D6** : la biellette (5) sera verticale en position dépliée.
- **D7** : Le point A est en contact avec la caisse.

On demande :

Q : 4-1 :

Sur le document réponse **DR6** on donne la position de l'assise du siège (6) ainsi que la cloison mobile (7) en position dépliée. Représenter l'épure, en bleu et à l'échelle, du nouveau mécanisme en position dépliée en respectant les données de re-conception ci-dessus.

Q : 4-2 :

Sur le document réponse **DR6** représenter en vert l'épure du mécanisme, à l'échelle en position repliée (correspondant à une translation de la cloison mobile (7) de 650 mm).

Q : 4-3 :

Pour les 2 positions, représenter un vérin à gaz possible, sous le plancher (3), vérifier s'il n'y a pas de problème d'interférence au dépliage/repliage (collisions entre pièces ou avec le siège avant par exemple).

CRCP

**BREVET DE TECHNICIEN SUPÉRIEUR
CONCEPTION ET RÉALISATION DE CARROSSERIE**

SESSION 2011

Épreuve E4

CONDUITE DE PROJET

Durée : 4h

coefficient : 4

BANQUETTE RÉTRACTABLE

DOSSIER TECHNIQUE

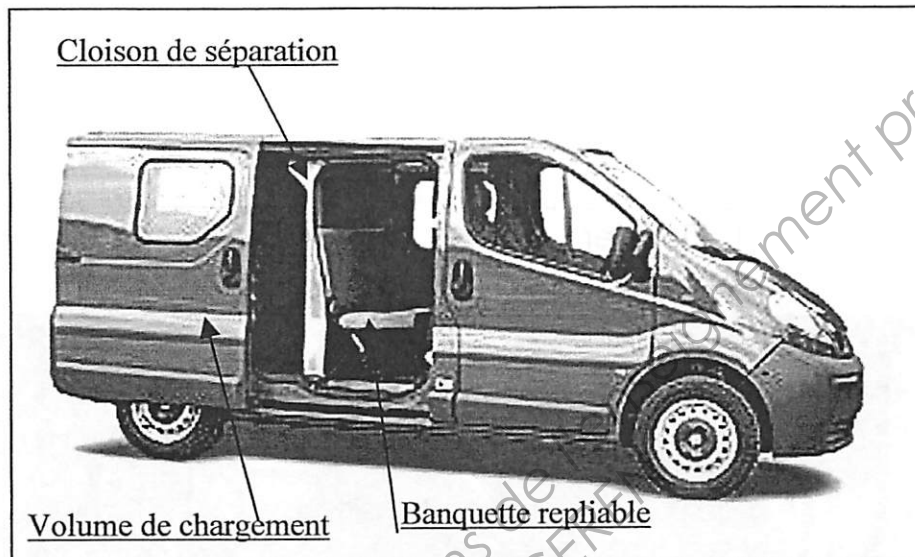
Ce dossier comprend 8 pages A4

PRESENTATION DU SYSTEME FLEXIROLL

L'entreprise DURISOTTI propose un véhicule utilitaire ayant un volume de chargement modulable. (Voir figures ci-dessous)

Le principe est de proposer un véhicule ayant une banquette arrière repliable et pouvant accueillir quatre personnes en toute sécurité, tout en gardant un volume de chargement séparé par une cloison mobile.

Lorsque la banquette se replie, la cloison de séparation translate vers l'avant du véhicule et le volume de chargement est optimum.



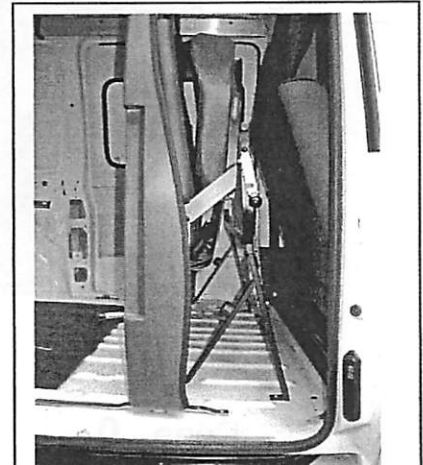
Ce système, « le FLEXIROLL » est manœuvrable manuellement avec l'assistance de deux vérins à gaz.



Configuration transport
passagers
Banquette dépliée

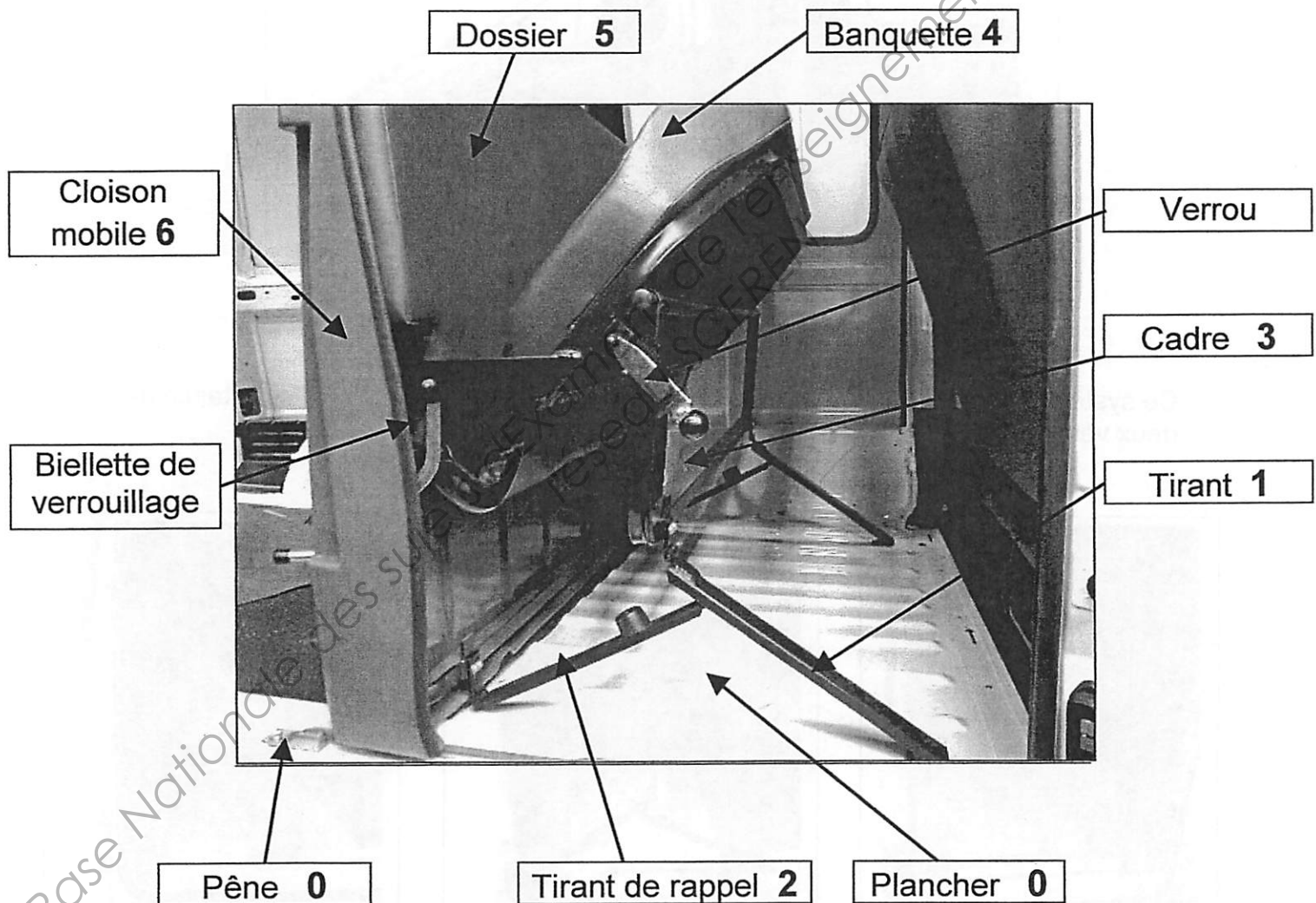


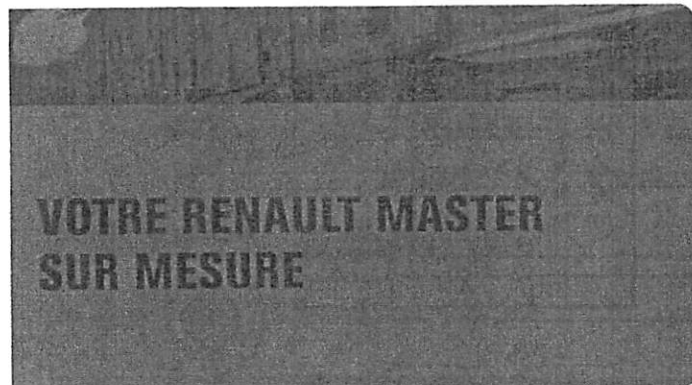
Manœuvre manuelle
de repliage



Configuration volume de
chargement optimum
Banquette repliée

COMPOSITION DU SYSTEME FLEXIROLL





Que vous soyez artisan, professionnel du bâtiment, spécialiste des services et de l'environnement, de la messagerie ou du transport sous température dirigée, Renault Master s'adapte totalement à votre activité.

Fourgons tôlés ou vitrés *

- 3 HAUTEURS INTERIEURES :
1,67 m - 1,91 m - 2,15 m
- 3 EMPATTEMENTS :
3,08 m - 3,58 m - 4,08 m
- 6 VERSIONS** : 8 à 13,9 m³
et un PTAC de 2,8 t à 3,5 t
- CHARGE UTILE : de 985 kg à 1675 kg
- PTR : de 4,8 t à 5,5 t
- MOTEURS :
2,5 dCi / 100 ch, 120 ch, 150 ch

* En option

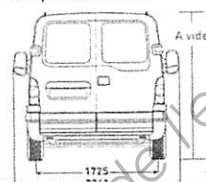
Cotes sous figures exprimées en mm.

** 6 VERSIONS

- L1H1 : 8,0 m³
- L1H2 : 9,1 m³
- L2H2 : 10,8 m³
- L2H3 : 12,0 m³
- L3H2 : 12,6 m³
- L3H3 : 13,9 m³

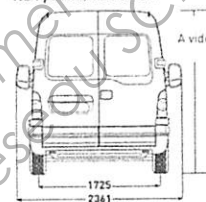
Ces volumes tiennent compte de l'encombrement du siège en position repliée

H1 : pavillon normal



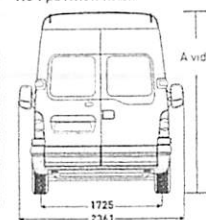
A = 1670 B = 2274 C = 545

H2 : pavillon surélevé



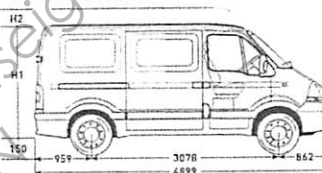
A = 1912 B = 3214 C = 541

H3 : pavillon maxi



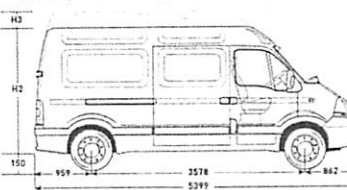
A = 2147 B = 3714 C = 537

L1 : empattement court



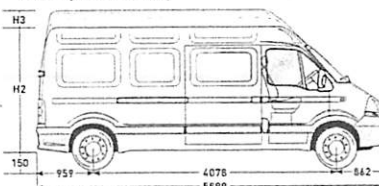
D = 1099 E = 1555 F = 1632 G = 1515 H = 1282 I = 1764

L2 : empattement moyen



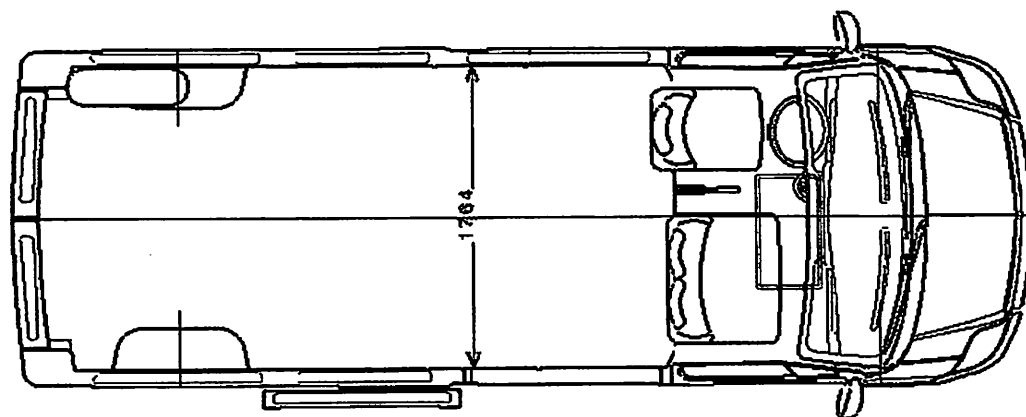
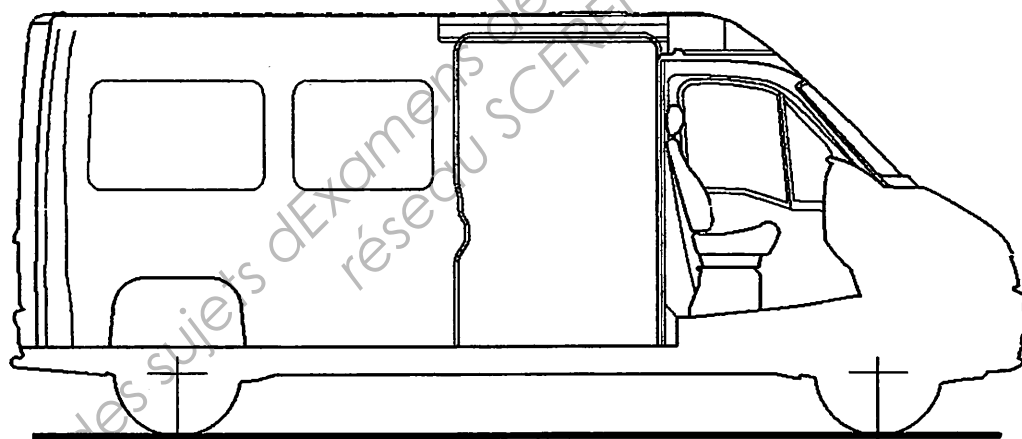
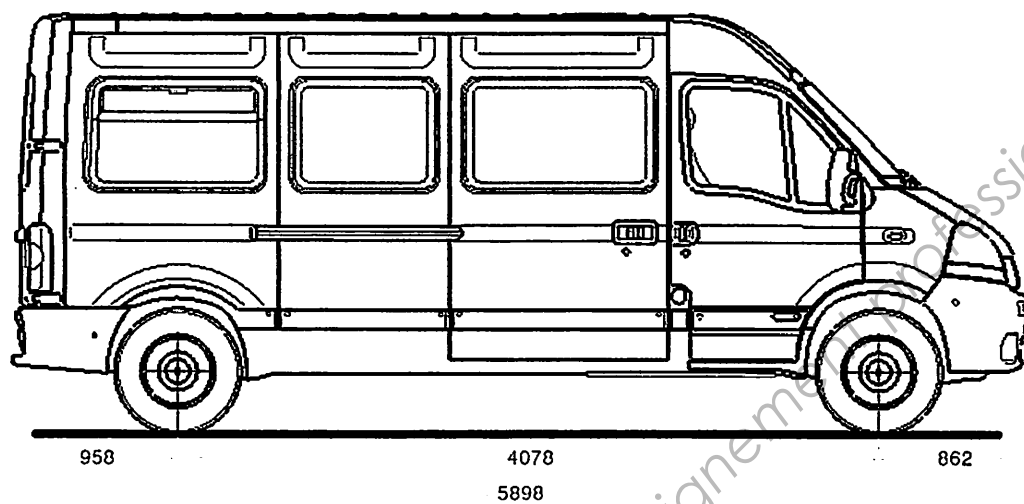
D = 1099 E = 1800 F = 1874 G = 1515 H = 1282 I = 1764

L3 : empattement long

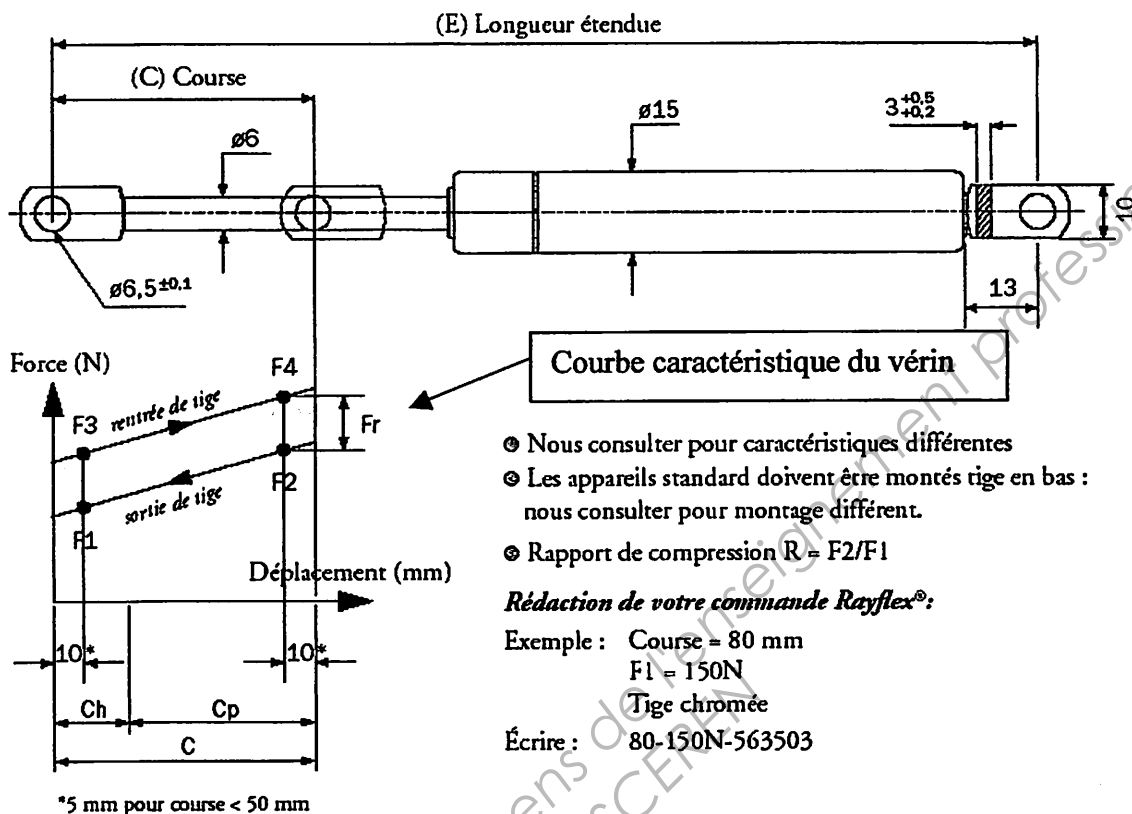


D = 1099 E = 1800 F = 1874 G = 1515 H = 1282 I = 1764





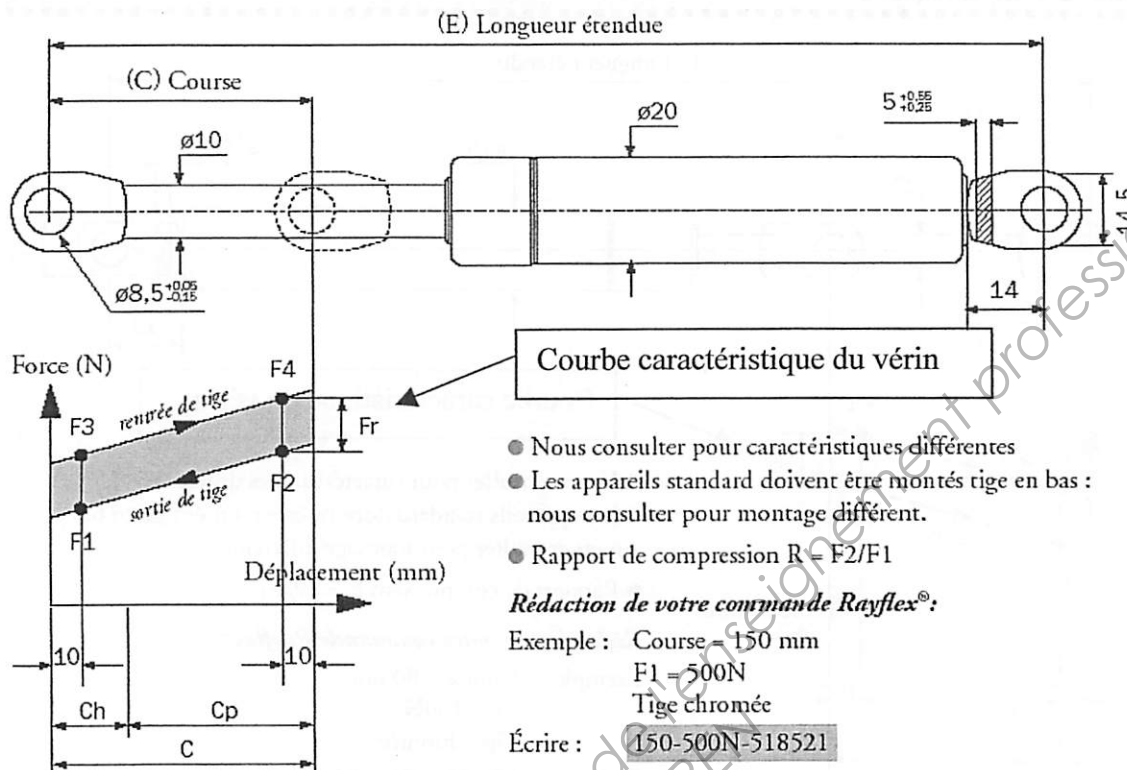
RAYFLEX® TIGE Ø6 TUBE Ø15 CHAPES SOUDÉES



C (mm)	E (±2mm) (mm)	Force F1 (N) Pas = 50N	RÉFÉRENCE		R
			Tige chromée	Tige nitrurée	
40	145	50 → 400	563501	563533	1,25
60	185	50 → 400	563502	563528	1,25
80	225	50 → 400	563503	563546	1,25
100	265	50 → 400	563504	563534	1,25
120	305	50 → 400	563505	563542	1,30
150	365	50 → 350	563506	563554	1,30

TOLÉRANCE SUR F1

Force F1 (N)	50 < F1 ≤ 250	250 < F1 ≤ 750	750 < F1 ≤ 1250	F1 > 1250
Tolérance (N)	± 20	± 30	± 40	± 50

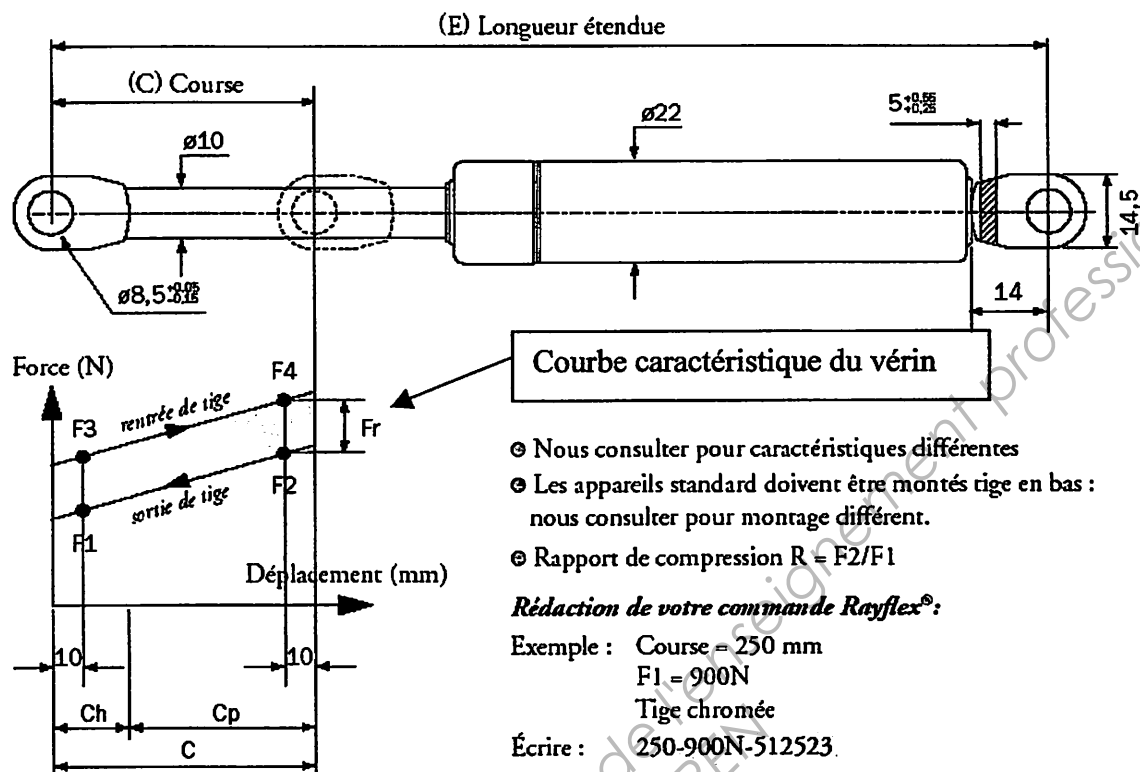
RAYFLEX® TIGE Ø10 TUBE Ø20**CHAPES SOUDÉES**

C (mm)	E (±2mm) (mm)	Force F1 (N) Pas = 50N	RÉFÉRENCE		R
			Tige chromée	Tige nitrurée	
100	285	150 → 1150	518520	518545	1,45
150	385	150 → 1150	518521	518546	1,45
200	485	150 → 1100	518522	518547	1,45
250	585	150 → 1050	518523	518548	1,45
300	685	150 → 1050	518524	518549	1,45
350	785	150 → 1000	518525	518551	1,45
400	885	150 → 900	518526	518550	1,45

TOLÉRANCE SUR F1

Force F1 (N)	$50 < F1 \leq 250$	$250 < F1 \leq 750$	$750 < F1 \leq 1250$	$F1 > 1250$
Tolérance (N)	± 20	± 30	± 40	± 50

RAYFLEX® TIGE Ø10 TUBE Ø22 CHAPES SOUDÉES

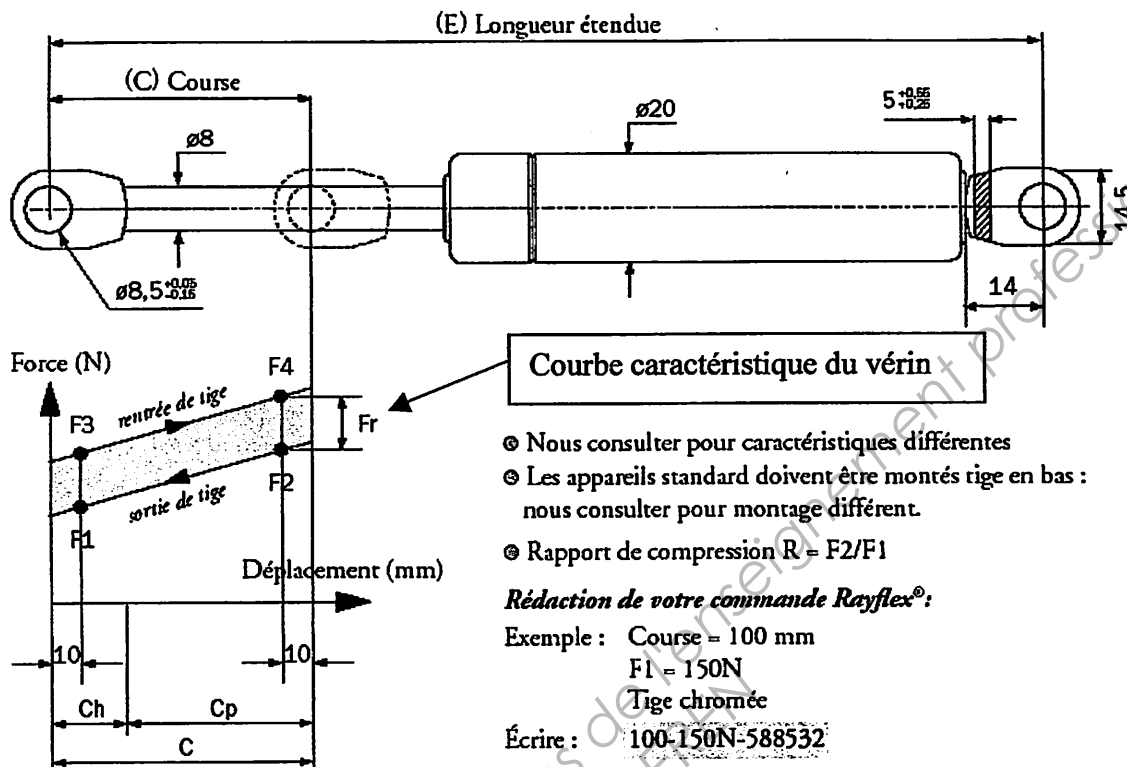


C (mm)	E (±2mm) (mm)	Force F1 (N) Pas = 50N	RÉFÉRENCE		R
			Tige chromée	Tige nitrurée	
100	285	150 → 1150	512520	512550	1,30
150	385	150 → 1150	512521	512551	1,30
200	485	150 → 1100	512522	512552	1,35
250	585	150 → 1050	512523	512553	1,35
300	685	150 → 1050	512524	512544	1,35
350	785	150 → 1000	512525	512554	1,35
400	885	150 → 900	512526	512548	1,35

TOLÉRANCE SUR F1

Force F1 (N)	$50 < F1 \leq 250$	$250 < F1 \leq 750$	$750 < F1 \leq 1250$	$F1 > 1250$
Tolérance (N)	± 20	± 30	± 40	± 50

RAYFLEX® TIGE ø8 TUBE ø20 CHAPES SOUDÉES



C (mm)	E (±2mm) (mm)	Force F1 (N) Pas = 50N	RÉFÉRENCE		R
			Tige chromée	Tige niturée	
60	205	100 → 750	588530	588642	1,25
80	245	100 → 750	588531	588638	1,25
100	285	100 → 750	588532	588639	1,25
120	325	100 → 750	588533	588591	1,30
140	365	100 → 750	588534	588640	1,30
160	405	100 → 750	588535	588602	1,30
180	445	100 → 700	588536	588641	1,30
200	485	100 → 700	588537	588585	1,30
220	525	100 → 650	588538	588614	1,30
250	585	100 → 600	588539	588625	1,30

TOLÉRANCE SUR F1

Force F1 (N)	50 < F1 ≤ 250	250 < F1 ≤ 750	750 < F1 ≤ 1250	F1 > 1250
Tolérance (N)	± 20	± 30	± 40	± 50