

DGA Essais en vol

Site d'Istres

EPNER

À REMPLIR PAR LE CANDIDAT

Titre/Grade :	Prénom :	NOM :
Employeur :		Unité :
Spécialité essais présentée :	CAER	

**EXAMEN PROBATOIRE D'ADMISSION AU
STAGE ESSAIS DE CLASSE A 2013 - 2014**

SESSION DU 12 FEVRIER 2013

CONTRÔLEURS D'AÉRONAUTIQUE D'ESSAIS ET DE RÉCEPTION

ÉPREUVE ÉCRITE DE MATHÉMATIQUES ET PHYSIQUE

Durée : 1 heure - Pas de document - Calculatrice de poche non graphique et non programmable autorisée

Validé par :

NOM :
Date :
Signature :

NOTE :	/ 20
--------	------

EXERCICE N° 1 - 3 points

Proposé antérieurement

EXERCICE N° 2 - 5 points

L'analyse dimensionnelle appliquée à l'écoulement autour d'un profil montre que les deux paramètres suivants P_1 et P_2 sont sans dimension :

$$P_1 = \rho^a V^b l^c T_x \qquad P_2 = \rho^i V^j l^k a$$

où ρ est la densité de l'air, V la vitesse de l'air, l la corde du profil, T_x la force de traînée du profil, et a la vitesse du son dans l'air.

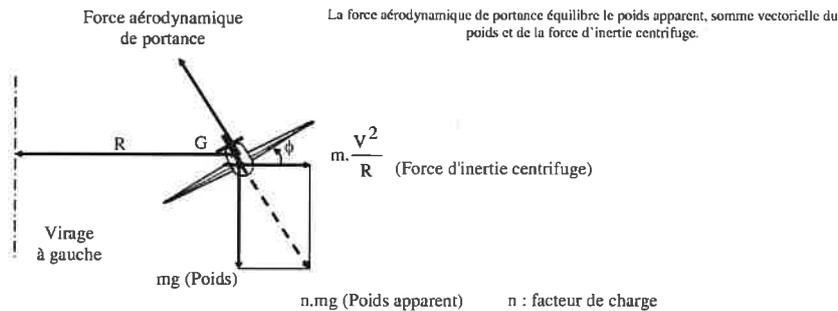
Calculer les différents exposants.

Donner l'expression des paramètres P_1 et P_2 .

Quels coefficients (ou Nombres) bien connus de l'aérodynamique représentent les paramètres P_1 et $1/P_2$?

EXERCICE N° 3 - 6 points

On rappelle : les forces appliquées à un avion en virage coordonné (à dérapage nul, donc les forces aérodynamiques sont dans le plan de symétrie de l'avion) en palier à vitesse constante sur le schéma suivant :



A) Démontrer les 2 formules :

$$n = 1 / \cos \phi$$
$$R = V^2 / [g \cdot (n^2 - 1)^{1/2}]$$

B) Proposé antérieurement

EXERCICE N° 4 - 6 points

Proposé antérieurement

DGA Essais en vol

Site d'Istres

EPNER

À REMPLIR PAR LE CANDIDAT

Titre/Grade :	Prénom :	NOM :
Employeur :		Unité :
Spécialité essais présentée :	CAER	

EXAMEN PROBATOIRE D'ADMISSION AU

STAGE ESSAIS DE CLASSE A 2014 - 2015

SESSION DU 12 NOVEMBRE 2013

CONTRÔLEURS D'AÉRONAUTIQUE D'ESSAIS ET DE RÉCEPTION

ÉPREUVE ÉCRITE DE MATHÉMATIQUES ET PHYSIQUE

Durée : 1 heure - Pas de document - Calculatrice de poche non graphique et non programmable autorisée

Validé par :

NOM :
Date :
Signature :

NOTE :	/ 20
--------	------

QUESTION N° 1 - Equation aux dimensions (2 points)

On rappelle la formule de la période propre d'un dispositif solide-ressort de masse m et de raideur k .

$$T_0 = 2\pi \sqrt{\frac{m}{k}}$$

Quelle est la dimension du coefficient k ?

Justifiez votre réponse par une analyse dimensionnelle.

QUESTION N° 2 - Base de vitesse (5 points)

Pour un essai d'anémométrie, un avion effectue un aller-retour entre 2 points A et B ; le trajet A vers B est orienté plein nord et la distance entre les 2 points est L .

La vitesse de l'avion par rapport à l'air est identique lors de l'aller et du retour et vaut v ; la vitesse du vent est constante et vaut v' . On mesure le temps pour aller de A vers B à l'aller, puis le temps pour le trajet de B vers A au retour, et on appelle temps de l'aller-retour la somme de ces deux temps (donc sans compter le temps pour effectuer les virages de 180°).

- Montrer que le temps mis pour faire l'aller-retour en air calme ($v' = 0$) est $t_a = 2L/v$.
- On appelle t_b le temps mis pour faire l'aller-retour quand le vent est dirigé plein est (ou plein ouest).
Calculer le rapport t_b / t_a en fonction de v' / v .
- On appelle t_c le temps mis pour faire l'aller-retour quand le vent est dirigé plein nord (ou plein sud)
Calculer le rapport t_c / t_a en fonction de v' / v .
- Pour un v' donné, quel est de t_b ou t_c le temps le plus long ?

QUESTION N° 3 - Gaz parfait (3 points)

On donne : $R = 8,314$ SI.

L'équation d'état de n moles d'un gaz parfait, dans l'état de pression P , de volume V , et de température T , s'écrit $PV = nRT$.

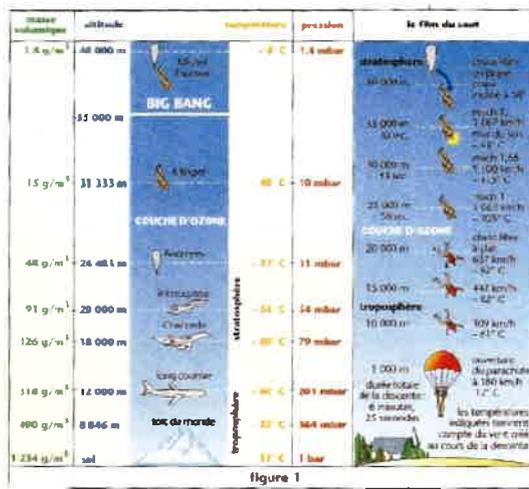
- Montrer par analyse dimensionnelle que PV a les dimensions d'un travail et en déduire l'unité de la constante R .
- Calculer numériquement la valeur du volume d'une mole d'un gaz parfait à une pression de 1 atm et une température de 0°C . On rappelle que 1 atm = $1,013 \cdot 10^5$ Pa.
Soit m la masse d'une quantité d'un gaz parfait de masse molaire M .
- En partant de l'équation d'état des gaz parfaits énoncée ci avant, trouver une autre expression de cette équation faisant intervenir P , V , T , m et une nouvelle constante r . Préciser l'expression de r et son unité.
- On considère que l'air est un gaz parfait. Sa masse molaire est $M = 28,964$ g.
Calculer la valeur de r pour l'air.
- Donner une troisième expression de l'équation des gaz parfaits faisant intervenir la masse volumique ρ de ce gaz.

QUESTION N° 4 - Montée en ballon (5 points)

Le grand saut

Le 14 octobre 2012, Félix Baumgartner, parachutiste autrichien de 43 ans, est entré dans l'histoire. En s'élançant de 39,045 km au-dessus de la base américaine de Roswell, il a réalisé l'exploit de passer le mur du son durant sa chute pour atteindre la vitesse de 1342,8 km.h⁻¹. Pour préparer son saut, Félix Baumgartner s'est inspiré d'un document écrit par le parachutiste français Michel Fournier (cf. figure 1).

Cette question et la suivante reviennent sur les grandes étapes de ce saut historique afin de vérifier quelques données de ce document. Malgré tout, ces deux questions sont indépendantes.



Partie A : la montée en ballon

Le ballon qui doit permettre la montée dans la haute atmosphère est constitué d'une enveloppe sphérique fermée et indéformable à laquelle est attachée une nacelle pressurisée emportant le sauteur avec son équipement. Ce ballon est gonflé avec de l'hélium.

Données :

- masse totale de l'ensemble {ballon ; nacelle ; sauteur} : $m = 1,6 \times 10^3 \text{ kg}$;
- volume total du ballon : $V_b = 4,0 \times 10^3 \text{ m}^3$;
- intensité de la pesanteur au sol : $g = 9,8 \text{ m.s}^{-2}$;
- masse volumique de l'air au sol : $\rho = 1225 \text{ g.m}^{-3}$.

1. Comparer la valeur du poids de l'ensemble {ballon ; nacelle ; sauteur} au niveau du sol à celle de la poussée d'Archimède qui s'exerce sur le ballon.
2. Conclure sur le mouvement du ballon.

QUESTION N° 5 - Chute libre (5 points)

Le grand saut

Partie B : Chute libre dans la haute atmosphère (stratosphère)

- 1°- En utilisant le document (figure 1 de la question 4), indiquer, brièvement et sans faire de calcul, la raison pour laquelle on peut faire l'hypothèse d'une chute libre (sans frottement) pour cette première partie du saut.
- 2°- Dans cette phase de chute, on suppose la vitesse initiale nulle au moment du largage à l'altitude de 40 km.

On considère que l'accélération de la pesanteur vaut alors $g = 9,7 \text{ m.s}^{-2}$.

Lorsque le mur du son est atteint (1067 km.h^{-1}) :

- a. Calculer la durée de la chute depuis le largage.
 - b. Calculer la hauteur de chute et l'altitude atteinte.
- 3°- Comparer ces résultats avec les données du document.
Conclure sur l'hypothèse d'une chute libre.

DGA Essais en vol

Site d'Istres

EPNER

À REMPLIR PAR LE CANDIDAT

Titre/Grade :	Prénom :	NOM :
Employeur :		Unité :
Spécialité essais présentée : CAER		

EXAMEN PROBATOIRE D'ADMISSION

AU STAGE ESSAIS DE CLASSE A

SESSION DU 16 NOVEMBRE 2015

CONTRÔLEURS D'AÉRONAUTIQUE D'ESSAIS ET DE RÉCEPTION

ÉPREUVE ÉCRITE DE MATHÉMATIQUES ET PHYSIQUE

Durée : 1,5 heure - Pas de document - Calculatrice de poche non graphique et non programmable autorisée

Validé par :

NOM :
Date :
Signature :

NOTE :	/ 20
--------	------

QUESTION N° 1 (3 points)

A l'aide de l'analyse dimensionnelle, retrouvez α , β , γ dans la formule donnant la fréquence de vibration d'une corde, sachant qu'elle est de la forme :

$$N = K l^\alpha T^\beta \mu^\gamma$$

- où :
- N = fréquence de la vibration
 - l = longueur de la corde
 - T = force de tension
 - μ = masse linéique de la corde
 - K = constante sans dimension

QUESTION N° 2 (2 points)

On considère un rotor principal d'hélicoptère Super Puma dont le diamètre est 15,58 m. En sachant que le nombre de Mach en bout de pale est limité à 0,95, quelle est la vitesse indiquée maximale de l'hélicoptère lorsqu'il est au régime rotor maximal de 310 t/min dans les conditions $Z_p = 0$ et $T = +15$ °C.

On donne la formule permettant de calculer la vitesse du son a dans l'air (considéré comme un gaz parfait) à la température T dans le système SI : $a = \sqrt{\gamma R T}$

D'autre part, la vitesse V de tout objet se déplaçant dans l'air peut s'écrire en fonction de la vitesse du son avec la formule $V = a M$ où M est le nombre de Mach

NOTA : $\gamma = 1,4$ et $R = 287$

QUESTION N° 3 (4 points)

Un avion décolle au niveau de la mer sur une piste de 2400 mètres en 22 secondes après avoir parcouru 690 mètres. Le mouvement est considéré uniformément accéléré jusqu'à ce que les roues quittent le sol et la force de traînée est négligée pour cette phase.

Calculez :

- l'accélération γ
- la vitesse en kts acquise lorsque l'avion a parcouru 450 mètres
- la distance parcourue lorsque la vitesse atteint 80 kt
- la vitesse acquise en kts au moment où les roues de l'avion quittent le sol

On donne : $g = 9,81 \text{ m.s}^{-2}$

QUESTION N° 4 (6 points)

Un ressort vertical, de masse négligeable et de longueur au repos L_R , est fixé en son extrémité supérieure.

En son extrémité inférieure, on accroche une masse M considérée comme ponctuelle.

Si L est la longueur du ressort à un instant donné, on appelle raideur k du ressort le rapport entre la force de rappel F qu'il génère et son élongation $L - L_R$: $F = k (L - L_R)$

On note g l'accélération de la pesanteur ;

- 1) Quelle est la dimension, en unités SI, de la raideur k d'un ressort ?
- 2) Quelle est la longueur L_E du ressort à l'équilibre ?
Que fait la masse si elle est écartée de sa position d'équilibre ?
- 3) Depuis cette position d'équilibre, on soulève la masse d'une hauteur telle que la longueur du ressort devienne L_0 , avec $L_R < L_0 < L_E$. A l'instant $t = 0$, on lâche la masse M .
Quelle sera la forme du mouvement ?
Etablir l'équation différentielle qui régit le mouvement de la masse M .
En recherchant la solution de cette équation sous la forme $L = A \sin(\omega t + \varphi)$, calculez la période du mouvement en fonction de m et de k .
- 4) Donner l'expression littérale de l'énergie potentielle, de l'énergie élastique et de l'énergie cinétique de la masse en L_0 , L_E et au point le plus bas de sa trajectoire.
- 5) Pour quelle position de M la vitesse est-elle maximale ?
- 6) En appliquant le principe de la conservation de l'énergie, calculez l'énergie cinétique en ce point. En déduire la vitesse maximale.

Application numérique :

- $k = 10$ unités SI
- $M = 500$ g
- $g = 10$ m/s²
- $L_R = 15$ cm
- $L_0 = 17$ cm

QUESTION N°5 (5 points)

De l'air considéré comme un gaz parfait est contenu dans un cylindre de section S fermé par un piston.

Les conditions ambiantes sont P_A et T_A (pression et température atmosphériques).

Les conditions initiales de l'air dans le cylindre sont :

- pression = P_0
- température $T_0 = T_A$
- longueur de cylindre occupée par l'air = L_0

Le rapport des chaleurs spécifiques de l'air est noté γ .

- 1) L'air est comprimé au moyen du piston de façon à ce que la longueur de cylindre disponible devienne L_1 .

A quelle condition cette transformation peut-elle être considérée comme adiabatique ?

En supposant cette transformation adiabatique, quelle est la température de l'air dans le cylindre immédiatement après la compression ?

- 2) A l'issue de cette compression, l'air contenu dans le cylindre échange de la chaleur avec l'extérieur par l'intermédiaire des parois du cylindre, son volume restant constant.

Quelle est la pression de l'air dans le cylindre lorsque l'équilibre est atteint ?

Application numérique :

- température ambiante = 15°C
- $P_0 = 1,5 \cdot 10^5 \text{ Pa}$
- $L_1 = 0,5 L_0$

DGA Essais en vol

Site d'Istres

EPNER

À REMPLIR PAR LE CANDIDAT

Titre/Grade :	Prénom :	NOM :
Employeur :		Unité :
Spécialité essais présentée : CAER		

**EXAMEN PROBATOIRE D'ADMISSION AU
AU STAGE ESSAIS DE CLASSE A**

SESSION DU 14 NOVEMBRE 2016

CONTRÔLEURS D'AÉRONAUTIQUE D'ESSAIS ET DE RÉCEPTION

ÉPREUVE ÉCRITE DE MATHÉMATIQUES ET PHYSIQUE

Durée : 1 heure - Pas de document - Calculatrice de poche non graphique et non programmable autorisée

Validé par :

NOM :
Date :
Signature :

NOTE :	/ 20
--------	------

EXERCICE N° 1 (5 points)

Proposé antérieurement

EXERCICE N° 2 (3 points)

Proposé antérieurement

EXERCICE N° 3 (6 points)

Déterminez la force constante agissant sur un avion embarqué Super-Etendard de 12,5 tonnes dans les cas suivants :

1. Il est accéléré du repos jusqu'à 250 km/h en 2,2 s au catapultage.
2. Il est freiné de 180 km/h jusqu'au repos en 40 m par un brin d'arrêt accroché par sa crosse d'appontage (le mouvement de l'avion est dans la direction positive de l'axe des x).

Notes :

- 1) On considèrera que l'accélération et la décélération sont constantes pour ces deux cas (faux en toute rigueur).
- 2) Une approche énergétique (Bilan) sera utilisée pour répondre aux questions.

EXERCICE N° 4 (6 points)

Proposé antérieurement

DGA Essais en vol

Site d'Istres

EPNER

À REMPLIR PAR LE CANDIDAT

Titre/Grade :	Prénom :	NOM :
Employeur :		Unité :
Spécialité essais présentée : CAER		
(* Rayer les mentions inutiles)		

EXAMEN PROBATOIRE D'ADMISSION

AU STAGE ESSAIS DE CLASSE A

SESSION DU 13 NOVEMBRE 2017

CONTRÔLEURS D'AÉRONAUTIQUE D'ESSAIS ET DE RÉCEPTION

ÉPREUVE ÉCRITE DE MATHÉMATIQUES ET PHYSIQUE

Durée : 1 heure - Pas de document - Calculatrice de poche non graphique et non programmable autorisée

Validé par :

NOM :
Date :
Signature :

NOTE :	/ 20
--------	------

EXERCICE N° 1 (4 points) :

La vitesse de propagation des ondes sonores dans un gaz peut se mettre sous la forme :

$$V = k.P^a.\rho^b$$

où k est un coefficient sans dimension.

P et ρ sont respectivement la pression et la masse volumique du gaz.

Déterminer, par l'analyse dimensionnelle, l'expression de V .

Commenté [FM1]: $a = \frac{1}{2}$ $b = -\frac{1}{2}$

EXERCICE N° 2 (5 points) :

Dans un gaz à haute température (où les phénomènes thermiques ne peuvent plus être négligés), le nombre de Prandtl est un paramètre de similitude sans dimension qui peut être vu comme un indicateur de l'importance relative des phénomènes aérodynamiques par rapport aux phénomènes thermiques.

Comme les nombres de Mach, Reynolds etc., la similitude des phénomènes physiques observés (par exemple entre des conditions de vol réelles et en soufflerie) n'est possible que pour des valeurs proches de Pr caractérisant les deux environnements.

$$Pr = \mu.\lambda^a.C_p^b$$

où :

$\mu = \nu \cdot \rho$ (ρ est la masse volumique)

ν est la viscosité cinématique en m^2/s

λ est la conductivité thermique en $W/(m.K)$

C_p est la capacité thermique massique (ou « chaleur massique ») du gaz à pression constante en $J/(kg.K)$

Commenté [FM2]:

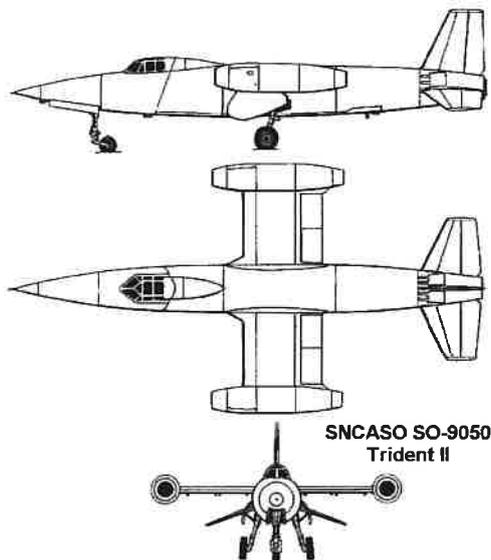
$a = -1$

$b = 1$

Déterminer les valeurs respectives des coefficients a et b .

EXERCICE N° 3 (5 points) :

Le retour du Trident



Contexte :

Devant la prolifération de menaces aériennes et balistiques imposant des temps de réaction très courts et des distances importantes à parcourir, l'Etat-Major des armées et la DGA ont décidé de revisiter le concept issu de la fin des années 1950 d'intercepteur « Trident » à propulsion mixte (deux réacteurs aux extrémités d'ailes et un moteur fusée en propulsion centrale).

On démontre que la meilleure pente de montée d'un aéronef à réaction s'effectue à l'incidence de finesse maximale de l'avion f_{max} qui est aussi l'incidence à laquelle la traînée est minimale (par définition et dans le cas général, la finesse est égale au rapport entre portance R_z et traînée R_x : $f = R_z/R_x$).

Le Trident V est conçu de telle manière (profil et calage/incidence de l'aile principalement) que, lorsque la pente maximale réalisable au décollage à M_{TOM} est réalisée, l'incidence de l'avion soit nulle.

Dans ces conditions, le vecteur vitesse, la ligne de foi du fuselage et les poussées des 3 moteurs sont contenus dans le même plan et l'assiette géométrique de l'avion est donc considérée comme égale à la pente.

Commenté [FM3]: Donner f_{max} : check

Lancement : on considère les poussées et la masse du Trident M_{TOM} constantes

- 1) Donner l'expression et calculer la pente maximale (i.e. l'avion ne peut pas accélérer davantage) atteignable par l'avion au décollage.

On fera l'hypothèse des « petits angles » pour le cosinus ($\cos(x) \sim 1$) dans cette seule question et il est demandé de faire un schéma (sur feuille libre au besoin).

Pour minimiser la masse de cet avion-fusée, son train d'atterrissage est dimensionné pour la fin de sa mission, avec peu de carburant restant. Il est donc accéléré sur une rampe en sortie de laquelle il atteint les conditions calculées précédemment.

- 2) Quelle doit être la portance développée en sortie de rampe ?
Que vaut alors la traînée ?

- 3) Calculer le facteur de charge n (rapport portance/poids) – sans dimension – en sortie de rampe.

On accélère l'intercepteur sur la rampe grâce à une catapulte électromagnétique qui fournit constamment un surcroît d'accélération longitudinal de $2g_0$ sur une première partie horizontale jusqu'à obtenir la vitesse précédemment calculée puis, selon un tremplin assimilé à un arc de cercle, assure le maintien de cette vitesse jusqu'à la sortie de la rampe à la pente calculée précédemment.

- 1) Considérant la poussée fournie comme constante en module, et en négligeant la traînée aérodynamique, estimer la longueur minimale de la rampe horizontale.

Commenté [FM4]: Au moins sur 3/10 de point si on fait 8 questions au total

NOTE : $M_{TOW} = M_{TOM}$ dans les explications

C'est une question de STATIQUE (mouvement rectiligne uniforme en sortie de rampe, l'engin, considéré de masse constante, n'accélère pas). On pose donc $\Sigma F = 0$ Il vient selon l'axe de propulsion (x) : $T_{totale} - M_{TOW} \cdot g_0 \cdot \sin(\gamma_{max}) - R_x(\gamma_{max}) = 0$ et selon (z) : $R_z(\gamma_{max}) - M_{TOW} \cdot g_0 \cdot \cos(\gamma_{max}) = 0$. γ_{max} étant supposé « petit », on pose $\cos(\gamma_{max}) = 1$.
 $f_{max} = \max(C_z/C_x) = R_z(\gamma_{max})/R_x(\gamma_{max})$ donc $R_x(\gamma_{max}) = M_{TOW} \cdot g_0 / f_{max}$. et on peut réécrire selon (x) :
 $T_{totale} - M_{TOW} \cdot g_0 \cdot \sin(\gamma_{max}) - M_{TOW} \cdot g_0 / f_{max} = 0$
 Dès lors, il vient :
 $\sin(\gamma_{max}) = T_{totale} / M_{TOW} \cdot g_0 - 1 / f_{max}$ et on trouve $\gamma_{max} = 0.8 \text{ rad} = 48.4^\circ$ (sans approximation sur le cosinus, on trouve quelque chose de très voisin)

Commenté [FM5]:
 $R_z = M_{TOW} \cdot g_0 \cdot \cos(\gamma_{max}) = 216575 \text{ N}$
 $R_x = R_z \cdot f = 37341 \text{ N}$

Commenté [FM6]: $n = 0.66$

Commenté [FM7]: On néglige la traînée R_x qui fait en gros 12% de la poussée totale en sortie de rampe, et ZERO au démarrage. On en déduit $n \cdot X_a \cdot g_0 \cdot M_{TOW} = (T - R_x)$ donc $n \cdot X_a = T / (g_0 \cdot M_{TOW}) = T/W = 0.92$
 $n \cdot X_a \text{ TOTALE} = 0.92 + 2$ donc $g \cdot X_a \text{ totale} = 2.92 \cdot 9.81 = 28.64 \text{ m/s}^2$
 Le TEMPS pour atteindre la vitesse en sortie de rampe est de $161 / 28.64 = 6 \text{ secondes environ (5.61s)}$.
 $X = 1/2 \cdot 28.64 \cdot 5.61^2 = 451 \text{ m}$

Accélération de la pesanteur : $g_0 = 9.81 \text{ m/s}^2$
 Masse volumique de l'air au niveau de la mer (décollage) $\rho_0 = 1.225 \text{ kg/m}^3$

Trident V (cellule)

Longueur : $L = 32.7 \text{ m}$
 Envergure totale (hors nacelles moteur, non portantes) : $b_{\text{aile}} = 11.43 \text{ m}$
 Surface Alaire (référence des coeffs aérodynamiques) : $S_{\text{REF}} = 62.25 \text{ m}^2$
 Corde moyenne : $c = 5.44 \text{ m}$
 Allongement : $A = 2.10$

Masse maximale au décollage : $M_{\text{TOM}} = 33240 \text{ kg}$
 Masse à vide (avec armement et carburant résiduel) : $M_{\text{ZFM}} = 16395 \text{ kg}$
 Coefficient de traînée à portance nulle (subsonique) : $C_{X_{0\text{sub}}} = 0.038$ (référence S_{REF})
 Finesse maximale (subsonique) : $f_{\text{max}} = 5.8$

Moteur M-88

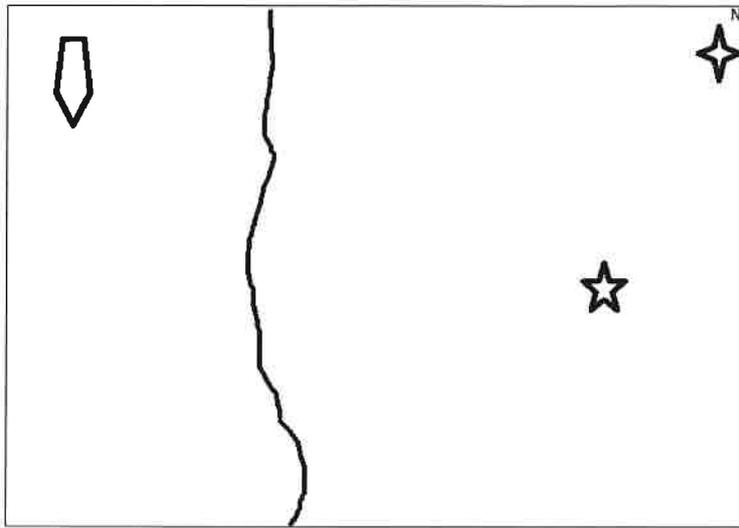
Poussée unitaire pleins gaz avec post-combustion : $F_{\text{M88-PC}} = 75000 \text{ N}$
 Poussée unitaire pleins gaz « secs » : $F_{\text{M88-sec}} = 50000 \text{ N}$
 Consommation spécifique pleins gaz avec post-combustion : $\text{SFC}_{\text{PC}} = 4.72\text{E-}05 \text{ kg/(N.s)}$
 Consommation spécifique pleins gaz « sec » : $\text{SFC}_{\text{sec}} = 2.22\text{E-}05 \text{ kg/(N.s)}$
 Débit d'air nominal (@ 100% RPM) : $Q_{\text{M88}} = 65 \text{ kg/s}$
 Diamètre du Fan : $D_{\text{fan}} = 0.696 \text{ m}$
 Taux de compression : $\tau_c = 24.5 :1$
 Taux de dilution : $\tau_D = 0.3 :1$
 Température d'entrée turbine : $\tau_T = 1850 \text{ K}$

Moteur-fusée Vinci

Poussée unitaire : $F_{\text{VINCI}} = 150000 \text{ N}$
 Stoechiométrie LOX/LH2 (en masse) : $\tau_{\text{LOX/LH2}} = 5.8:1$
 Pression de chambre : $P_{\text{chambre}} = 6.08\text{E+}06 \text{ Pa}$
 Impulsion spécifique : $I_{\text{SP}} = 465 \text{ s}$
 Vitesse d'éjection des gaz : $V_{\text{eVINCI}} = 4562 \text{ m/s}$
 Ratio d'expansion de tuyère : $\tau_{\text{nozzle}} = 240:1$
 Puissance de la turbopompe LOX : $P_{\text{WLOX-TP}} = 3.50\text{E+}05 \text{ W}$
 Puissance de la turbopompe LH2 : $P_{\text{WLH2-TP}} = 2.40\text{E+}06 \text{ W}$

EXERCICE N° 4 (6 points) :

Carrier Command



Un bâtiment de projection et de commandement, assisté d'un groupe de soutien (en haut à gauche sur le dessin) fait route à la vitesse de 20 nœuds et à 200 milles marins au large, parallèlement à la côte sensiblement Nord-Sud d'un pays à problèmes. Et c'est là que vous intervenez en tant que planificateur de mission.

Son groupe aéromobile embarqué doit exfiltrer des prisonniers dans un camp situé à 500 milles marins à l'intérieur des terres (représenté par l'étoile à cinq branches sur le dessin). Il disposera de 30 minutes maximum sur zone pour mener à bien l'opération, avant que d'éventuels renforts appelés par les gardes du camp ne viennent compliquer la situation. Cette durée ne peut être étendue pour conserver des marges en autonomie carburant compatibles d'alea divers (météo, menaces etc.). On la considèrera comme nominale (i.e exactement 30 minutes seront passées sur zone), pour la planification de la mission.

Le groupe aéromobile est constitué, entre autres, de drones et d'hélicoptères hybrides à grande vitesse, fixant la vitesse d'avancement du dispositif autour de 240 nœuds.

Au moment où le dispositif arrivera sur zone (camp de prisonniers), le groupe naval sera exactement à l'ouest du camp (relèvement 270°) et gardera le même cap jusqu'à la récupération des aéronefs.

L'arrivée sur zone est prévue à 03h00 du matin (heure locale).

Déterminez les grandes lignes et la timeline de l'opération (en heures locales, sans vent):

- a) l'heure de décollage du dispositif
- b) La route à prendre à l'aller
- c) L'heure de franchissement de la côte à l'aller ET au retour
- d) La route de retour
- e) L'heure de la récupération (entrée dans la zone de contrôle du bateau)
- f) Le temps total de navigation aérienne du dispositif (temps sur zone compris)

DGA ESSAIS EN VOL

BASE D'ESSAIS D'ISTRES

EPNER

À REMPLIR PAR LE CANDIDAT

Titre/Grade :	Prénom :	NOM :
Employeur :		Unité :
Spécialité essais présentée* :	CAER	

EXAMEN PROBATOIRE D'ADMISSION

AU STAGE ESSAIS DE CLASSE A

SESSION DU 12 NOVEMBRE 2018

CONTRÔLEURS D'AERONAUTIQUE D'ESSAIS ET DE RECEPTION

ÉPREUVE ÉCRITE DE MATHÉMATIQUES ET PHYSIQUE

Durée : 1 heure - Pas de document - Calculatrice de poche non graphique et non programmable autorisée

Validé par :

NOM :
Date :
Signature :

NOTE :	/ 20
--------	------

EXERCICE N° 1 (4 points)

1. Déterminer l'unité, dans le SI, de la permittivité du vide ϵ_0 sachant que cette constante apparaît dans l'équation suivante (loi de Coulomb) :

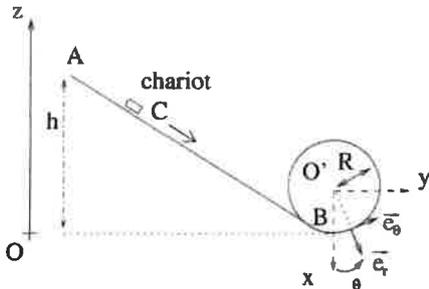
$$F = \frac{1}{4\pi\epsilon_0} \frac{q^2}{r^2}$$

où F est une force, q est une charge électrique qui s'exprime en Coulomb ($1 \text{ C} = 1 \text{ A} \cdot \text{s}$) et r une longueur.

2. On rappelle en outre la relation qui lie la tension u [V] et la charge électrique q [C] aux bornes d'un condensateur de capacité C [F] : $q = Cu$.

En déduire une expression différente de l'unité de la permittivité du vide ϵ_0 utilisant le Farad [F].

EXERCICE N° 2 (4 points)



On étudie numériquement la trajectoire d'un chariot de parc d'attraction, de masse $m=10$ tonnes. Ce chariot part du point A, descend le long du plan incliné et entre ensuite dans un looping haut de $R=40$ m, où l'on suppose qu'il peut parcourir plusieurs tours.

Figure 1: Schématisation du problème

Les courbes de la Figure 2 représentent l'évolution au cours du temps de l'énergie cinétique E_c , de l'énergie potentielle E_p , de l'énergie totale E_m et l'évolution de la réaction normale R_n du looping sur le chariot.

On prendra : $g = 10 \text{ m/s}^2$.

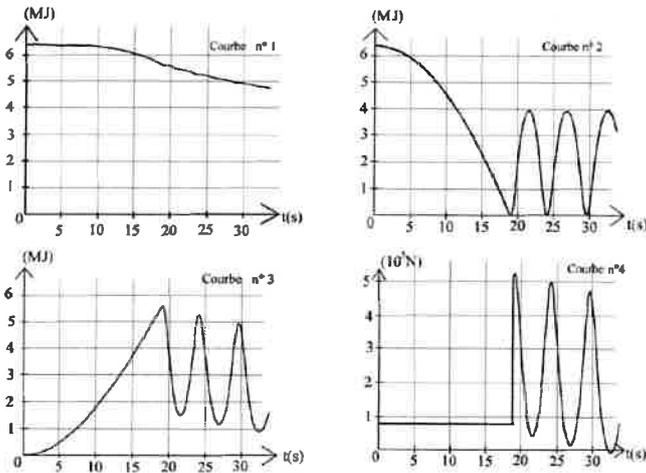


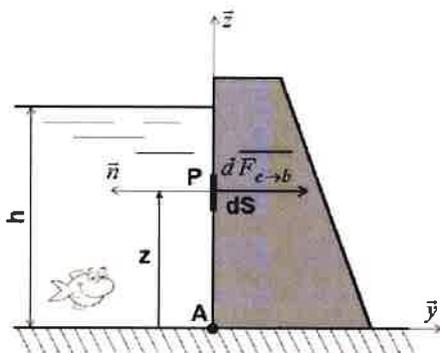
Figure 2: Résultats numériques

1. Associer à chaque courbe de la Figure 2 la grandeur représentée. La simulation prend-elle en compte des frottements et autres sources de dissipation ?
2. Calculer la hauteur initiale h et la vitesse initiale v_0 du chariot, et la vitesse maximale v_{max} qu'il atteint.
3. À quelle date le chariot quitte-t-il le looping et combien de tours entiers a-t-il effectué avant de se décoller du looping ?

EXERCICE N° 3 (8 points)



Barrage du Revest les Eaux (Var)



On note h la hauteur de la retenue d'eau située en amont du barrage et L la largeur de celui-ci (supposée constante).

On s'intéresse au point P situé à la hauteur z et on pose dS l'élément de surface du barrage autour ce point.

1.
 - a. En appliquant la loi fondamentale de l'hydrostatique, donner l'expression de $p(z)$ la pression au point P .
On notera ρ_e la masse volumique de l'eau, g de l'accélération de pesanteur terrestre, et p_a la pression atmosphérique au niveau de la surface.
 - b. Dans la suite de l'exercice, on négligera la contribution liée à la pression atmosphérique au niveau de la surface. Justifier quantitativement cette hypothèse en considérant $h = 100 \text{ m}$.
2. Écrire l'expression de la force élémentaire $\vec{dF}_{e \rightarrow b}$ de l'eau sur le barrage au point P .
3. En déduire l'expression et la valeur numérique du torseur d'action mécanique qu'exerce l'eau sur le barrage écrit au point A , soit : $\{T_{e \rightarrow b}\}_A = \{\vec{F}_{e \rightarrow b} ; \vec{M}_{A, e \rightarrow b}\}$.
4. Déterminer la hauteur du point B , notée h_b , de sorte que le torseur d'action mécanique exprimé en ce point soit un glisseur (moment égal à zéro).

EXERCICE N° 4 (4 points)



Figure 1: Pilote pressé de voler ou qui ne veut pas être mouillé ?

Dans cet exercice, on se propose de répondre à l'éternelle question : sous la pluie, est-il préférable de marcher ou de courir pour se mouiller le moins possible ?

Pour ce faire, notre pilote est assimilé à un parallélépipède rectangle de dimensions h , l , et L et se déplace à vitesse constante \vec{v} par rapport au sol.

La pluie tombe à la vitesse \vec{u} dans le plan (Oxy) . Le nombre de gouttes de pluies par unité de volume est noté n . Ces deux grandeurs sont supposées constantes.

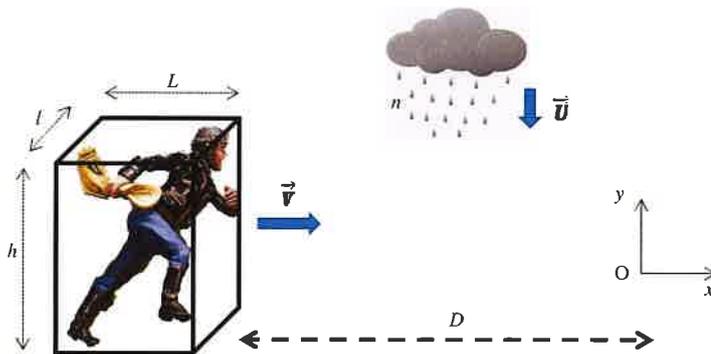


Figure 2: Modélisation du problème

Répondre à la question posée en préambule en détaillant votre raisonnement.

À REMPLIR PAR LE CANDIDAT

Titre/Grade :	Prénom :	NOM :
Employeur :		Unité :
Spécialité essais présentée* :	CAER	
(* Rayer les mentions inutiles)		

EXAMEN PROBATOIRE D'ADMISSION AU**STAGE ESSAIS DE CLASSE A 2020 - 2021**

SESSION DU 18 NOVEMBRE 2019

Durée : heures - Pas de document - Calculatrice de poche non graphique et non programmable autorisée.

Validé par :

NOM :
Date :

NOTE :	/ 20
--------	------

EXERCICE N° 1) (4 points)

Consommation impulsive...

On applique le qualificatif « spécifique » à une grandeur pour signifier qu'elle se comprend « par unité de » (masse, volume, force etc.)

L'impulsion d'une force \vec{I} est une quantité **vectorielle** dont la norme vaut $I = F \cdot \delta t$

Où δt est l'intervalle de temps pendant lequel la Force F s'exerce.

On peut comparer l'*efficience* d'un générateur de poussée à un autre (typiquement un turboréacteur ou un moteur fusée) soit en considérant C_{sp} , sa *consommation* (massique) *spécifique* (i.e. par unité de poussée), soit son impulsion spécifique I_{sp} (i.e. par unité de poids consommée, avec $g = g_0 = 9.81\text{m/s}$).

- 1) En considérant une force moyenne constante en module et en direction F_{moy} , écrivez la relation liant la consommation spécifique à l'impulsion spécifique.
- 2) On peut dès lors établir au premier ordre une relation simple entre la vitesse d'éjection des gaz V_e d'une part et I_{sp} ou C_{sp} d'autre part. Considérant un générateur de poussée à simple flux (turboréacteur « pur »), toute chose étant égales par ailleurs, améliore-t-on respectivement I_{sp} , C_{sp} en augmentant ou en diminuant V_e ?

EXERCICE N° 2) (4 points)

Le nombre de **Reech (Re_e)** est un nombre sans dimension utilisé en mécanique des fluides. Il est utilisé pour caractériser le rapport entre les forces de pesanteur (liées à la gravité) et les forces d'inertie (liées à la vitesse de l'écoulement) du fluide. Ce nombre est notamment utilisé dans le domaine de l'architecture navale.

$$\mathbf{Re_e = g_0^{A_i} \cdot l \cdot u^{B_i}}$$

où u est la vitesse moyenne de l'écoulement, g_0 l'accélération dans le champ de pesanteur terrestre et l une longueur caractéristique.

- 1) Proposez une solution $[A_i, B_i]$ pour l'expression de ce nombre Re_e .
- 2) En météorologie des montagnes (aérologie), on utilise une expression du nombre de Froude Fr (sans dimension également) :

$$\mathbf{Fr_e = u / (N \cdot h)}$$

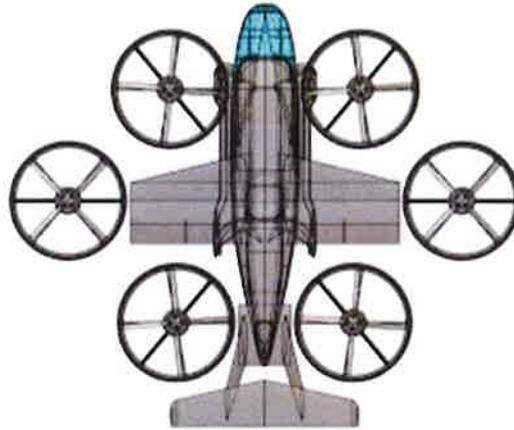
Où h est la hauteur au-dessus du sol de l'obstacle vertical qui s'oppose au passage de la masse d'air, et N est la fréquence à laquelle la masse d'air se met à osciller en présence de l'obstacle avec $N = \sqrt{\frac{g_0}{\theta} * \frac{d\theta}{dh}}$ où θ est appelée la « température potentielle » de l'air et $\frac{d\theta}{dh}$ est le gradient de température.

Le nombre de Reech peut être exprimé en fonction du nombre de Froude. Proposez-en une expression par analyse dimensionnelle.

EXERCICE N° 3) (9 points)

« Blade Runner »

Las Vegas, 2019 : La Bell Corporation a présenté au Consumer Electronics Show (- qui n'a rien d'aéronautique) en Janvier la maquette à l'échelle 1 de son prototype « Nexus », dont le groupe SAFRAN assure le système de propulsion hybride (turbine-électrique) de cet appareil à 6 rotors carénés, capables de transporter 5 occupants...quelque part.



MTOM = 2722 kg

A)

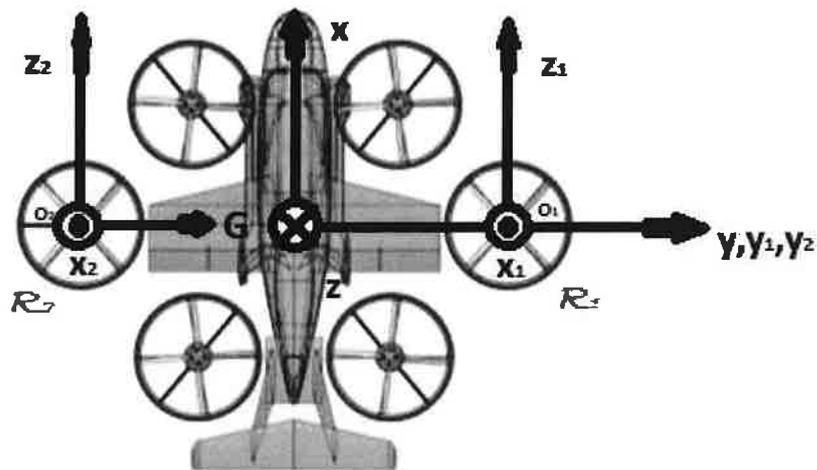
- 1) Estimez la Poussée (ou traction) moyenne de chaque rotor pour maintenir le vol stationnaire hors-effet de sol (H.E.S.)
- 2) Estimez H.E.S., le surcroît de puissance ΔP_n nécessaire pour assurer une montée verticale continue à un minimum de 1 m/s (200 ft/min environ) à cette masse MTOM, en négligeant la traînée aérodynamique du véhicule.
- 3) On souhaite pouvoir établir ce taux de montée en 4 secondes maximum. En déduire la poussée minimale requise pour chaque rotor et la puissance développée à 1m/s (le couple mécanique des moteurs électriques entraînant chaque rotor varie de manière instantanée, donc la poussée qui en résulte aussi, et il n'y a aucune perte par soufflage du fuselage comme le montre le plan). Calculer le gradient de puissance $K_{P_n} = \partial P_n / \partial T$ (en W/N) à la masse maximale de la machine pour de faibles variations de vitesse ascensionnelle V_z et d'avancement V (on considère que cette poussée initiale T_i calculée finit en réalité par équilibrer le poids et la traînée du véhicule en montée verticale à $V_z = 1$ m/s).

- 4) Calculez le rendement global de propulsion $\eta_p = \frac{P_n}{P_u} = \frac{2}{1 + \sqrt{\frac{T_i/S_r}{\frac{1}{2}\rho_0 \cdot V_z^2} + 1}}$ avec $\rho_0 = 1.225$

kg/m³ où P_u est la puissance « utile » ou motrice (en sortie de moteur électrique et consommée en totalité par chaque rotor de surface active $S_r = 4,670$ m²).

B)

Chaque rotor R_i tourne à vitesse de rotation constante ω_i . Toute augmentation de puissance se traduit par un surcouple (nécessaire pour vaincre la traînée de rotor supplémentaire induite par la modification du pas collectif du rotor en question), et on peut considérer que le couple C_i transmis est proportionnel à la poussée/traction T_i d'un rotor : $T_i = K.C_i$ (on considère K constant autour des faibles V_z et V). En stationnaire et vu d'au-dessus, Les rotors du côté droit tournent dans le sens des aiguilles d'une montre, et inversement côté gauche. Les rotors peuvent indépendamment être positionnés parallèlement à l'avancement ($\delta_i = 0^\circ$), et dans tous les angles intermédiaires, γ compris au-delà de $\delta_i = 90^\circ$. (Note : malgré l'absence de pas cyclique, on considère que T_i s'exerce au centre de chaque disque de rotor, sans autre composante de moment que le couple de renversement M_i induit par sa rotation)



- 5) On veut générer un moment de lacet autour du stationnaire en basculant de manière antisymétrique les rotors en bout de voilures (si le rotor droit bascule de θ_1 vers l'avant, le rotor gauche bascule de θ_2 vers l'arrière et $\theta_2 = -\theta_1$). Ecrivez la relation reliant δ_1 et δ_2 .

Note : Les questions 6 et 7 peuvent être traitées simultanément en écrivant le torseur des forces extérieures appliquées au Nexus.

- 6) On note b (O_1O_2) la distance entre les centres des rotors, droite qui passe par le centre de gravité G du Nexus. Faites le bilan des forces pour des positions quelconques δ_i . Que peut-on conclure pour T_1 et T_2 autour du stationnaire si $\theta_2 = -\theta_1$? Exprimez la traction unitaire (et unique) T_x de chaque rotor, si on cherche à répartir également le surcroît de traction entre les 6 rotors.
- 7) Faites le bilan des moments de force appliquées au Nexus que vous simplifierez en appliquant les contraintes et résultats précédents, exprimées en fonction de T_1 , δ_1 , M_1 (module du couple transmis par la rotation de R_1 , défini positif dans le repère lié \mathcal{R}_1). Montrez qu'on induit forcément du roulis et précisez si c'est dans le sens du virage ou dans le sens opposé.

EXERCICE N° 4) (3 points)

Voilure basculante et table de la Draye



De nombreux projets de voitures volantes animent les bureaux d'étude. Par le passé, différents types de concepts ont été utilisés sur des aéronefs : rotation de la voilure, repliage des ailes, ailes télescopiques, etc.

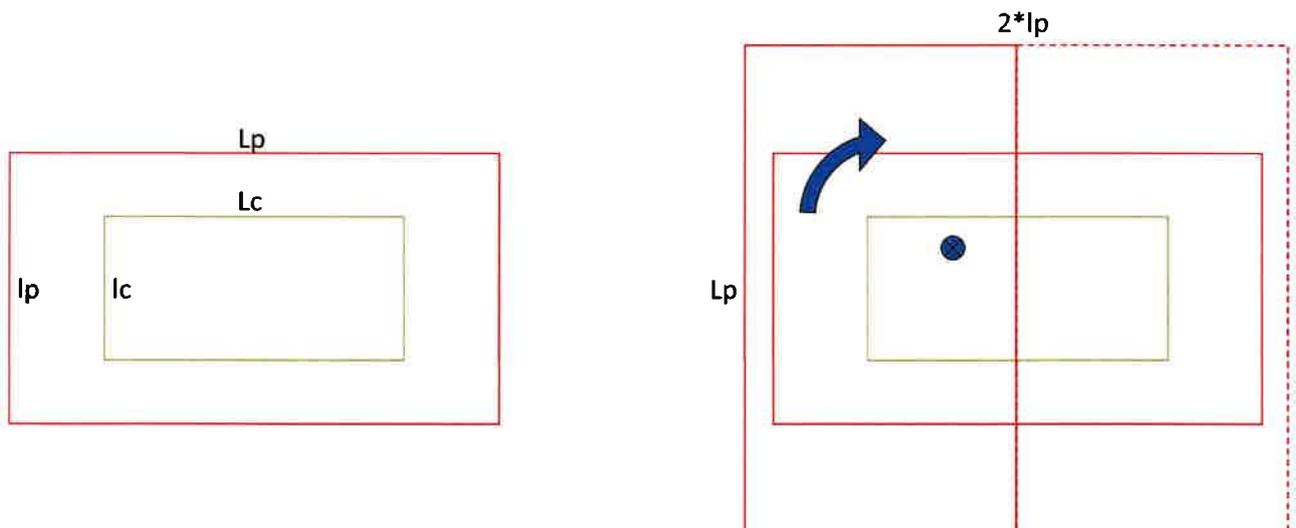
Les concepts issus de la vie civile sont souvent réutilisés, et le concept d'un doublement de surface d'une table est à l'étude pour voir son emploi éventuel. Le triplement de surface étant simple puisque symétrique.

La table de la Draye qui sert d'idée à l'étude est une table composée d'un cadre portant avec ses 4 pieds aux 4 coins. Ce cadre, qui supporte le plateau est de longueur L_c et de largeur l_c .

Le plateau « simple » est centré sur le cadre. Ce plateau est de longueur L_p et de largeur l_p .

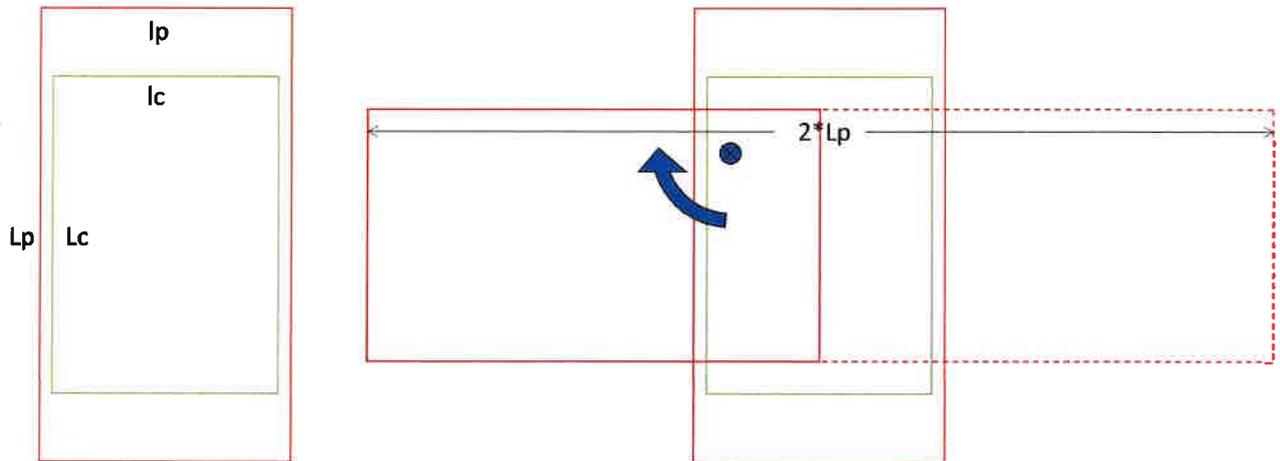
Pour doubler la surface du la table, l'opérateur doit déplier le double du plateau le long de l'arrière longue du plateau simple (longueur / table passe de $L_p \cdot l_p$ à $L_p \cdot 2l_p$), et tourner ce nouveau plateau de surface double autour d'un axe de rotation fixe sur le cadre et le plateau simple. Le positionnement de ce point de rotation est fait de telle sorte que le centre du plateau double soit également centrée sur le cadre.

- a) Exprimer la position de ce point de rotation en fonction de L_c , l_c , L_p et l_p par rapport à un point à définir.



b) Quelle condition est nécessaire entre les tailles du cadre et du plateau ?

c) Quid si le dépliage se fait le long de l'arrête petite du plateau simple (largeur / table passe de $L_p * l_p$ à $2L_p * l_p$) ?



Session
Complémentaire :

Juin 2020

À REMPLIR PAR LE CANDIDAT

Titre/Grade :	Prénom :	NOM :
Employeur :		Unité :
Spécialité essais présentée* : CAER		
(* Rayer les mentions inutiles)		

**EXAMEN PROBATOIRE D'ADMISSION AU
STAGE ESSAIS DE CLASSE A 2020 - 2021**

—————
SESSION DU 15 JUIN 2020
—————

Durée : heures - Pas de document - Calculatrice de poche non graphique et non programmable autorisée.

Validé par :

NOM :
Date :

NOTE :	/ 20
--------	------

EXERCICE N° 1) (4 points)

En hélicoptère, les pales du rotor principal sont articulées de telle sorte qu'elles puissent battre (monter/descendre). On étudie leur mouvement de battement en utilisant un nombre sans dimension (appelé nombre de Lock γ) qui est le rapport entre les forces aérodynamiques et forces centrifuges qui s'exercent sur elles. Il présente la forme suivante :

$$\gamma = \frac{\rho^a C_{z\alpha}^b R^c S_p^d}{I_p}$$

Avec :

- ρ la masse volumique de l'air

- $C_{z\alpha}$ la pente de la courbe $C_z = f(\alpha)$, il s'agit donc d'un nombre sans dimension

- R le rayon de la pale

- S_p la surface de la pale

- $I_p = \frac{M_p R^2}{3}$ le moment d'inertie de la pale, avec M_p la masse de la pale

1-Trouvez les coefficients a , b et c . Pour simplifier, on prendra $d = 1$.

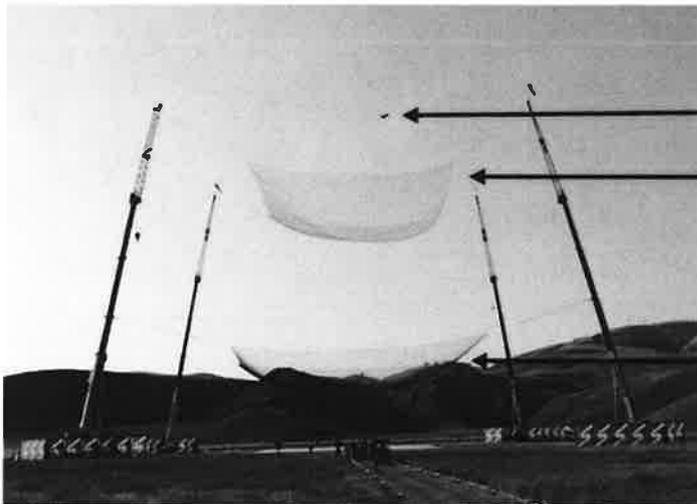
2-Donnez alors l'expression du nombre de Lock.

EXERCICE N° 2) (8 points)

Saut sans parachute...

Le 30 juillet 2016, le parachutiste Luke Aikins a accompli pour la première fois dans l'histoire un saut à partir d'une altitude de 7 620 m sans parachute ni combinaison en forme d'aile pour se diriger ou ralentir son vol. Il est récupéré par un filet de réception à 76 m d'altitude. Sous ce filet de réception se trouve un filet de sécurité dont le point le plus bas est situé 10 m au-dessus du sol. Durant sa chute qui a duré environ deux minutes, il a rapidement atteint une vitesse limite de l'ordre de 200 km/h.

D'après https://fr.wikipedia.org/wiki/Luke_Aikins



← Parachutiste

← Filet de réception

← Filet de sécurité

Photographie n°1

Photo EPA

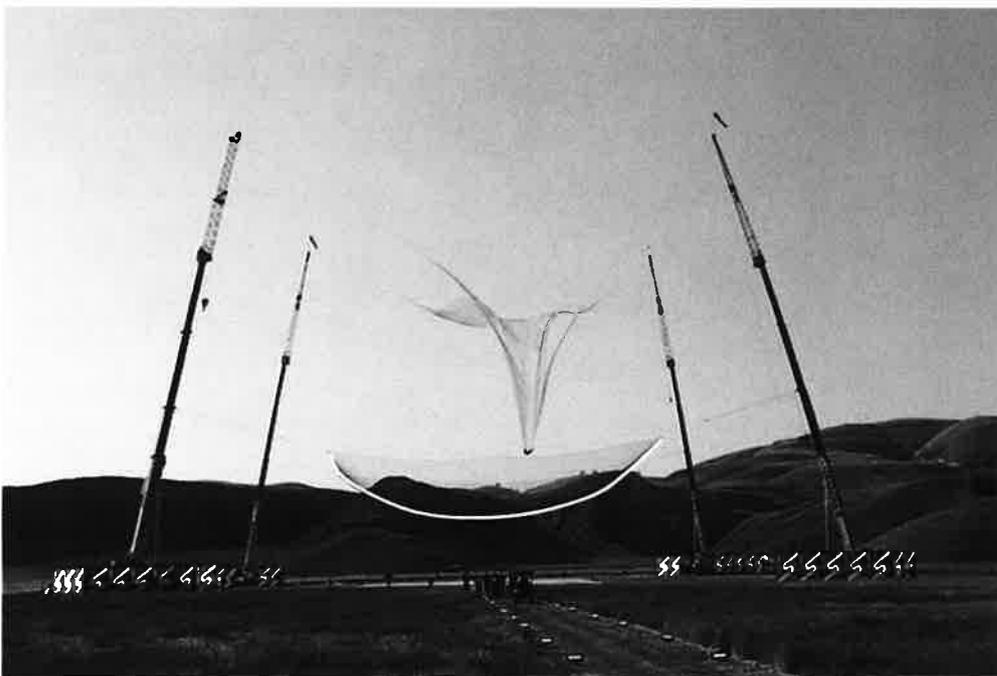


Photo by Mark Davis/Getty Images for Stride Gum

Photographie n°2

Données :

- Intensité du champ de pesanteur terrestre considérée constante entre le niveau de la mer et l'altitude du saut : $g = 9,8 \text{ m} \cdot \text{s}^{-2}$;
- Masse du parachutiste et de son équipement : $m = 80 \text{ kg}$.

1. Modèle de la chute libre



Le mouvement du parachutiste en chute verticale est étudié dans le référentiel terrestre considéré comme galiléen. On choisit un axe vertical (Oz) **orienté vers le bas**, dont l'origine O est la position du parachutiste à la date $t = 0 \text{ s}$, date du début du saut. À cet instant, la vitesse du parachutiste dans le référentiel terrestre est nulle.

1.1. Indiquer la seule force qui est prise en compte lors d'une chute libre.

1.2. On assimile le parachutiste et son équipement à son centre de gravité G.

1.2.1. En détaillant le raisonnement suivi et en précisant la loi utilisée, exprimer le vecteur accélération \vec{a} du point G.

1.2.2. En déduire que l'équation horaire du mouvement s'écrit :

$$z(t) = \frac{1}{2}gt^2$$

1.3. Dans le cadre du modèle de la chute libre, déterminer :

- la durée de la chute jusqu'au filet.
- la valeur de la vitesse juste avant l'arrivée dans le filet.

1.4. Le modèle de la chute libre permet-il de rendre compte de la réalité du saut réalisé par Luke Aikins ? Justifier.

2. Détermination de la vitesse limite

En réalité, le parachutiste est soumis aux frottements de l'air : il atteint rapidement dans le référentiel terrestre une vitesse constante, appelée vitesse limite et notée V_{lim} .

2.1. Écrire la relation vectorielle entre la force de frottement et le poids du parachutiste lorsque ce dernier a atteint sa vitesse limite. Justifier.

2.2. Les frottements de l'air peuvent être modélisés par une force \vec{f} de valeur :

$$f = \frac{1}{2} C_x \rho S V^2$$

Où C_x est le coefficient de trainée : $C_x = 0,50$;

ρ la masse volumique de l'air : $\rho = 1,0 \text{ kg} \cdot \text{m}^{-3}$;

S la surface frontale du parachutiste : $S = 1,0 \text{ m}^2$.

En utilisant l'axe (Oz) vertical orienté vers le bas, montrer que la vitesse limite est donnée par :

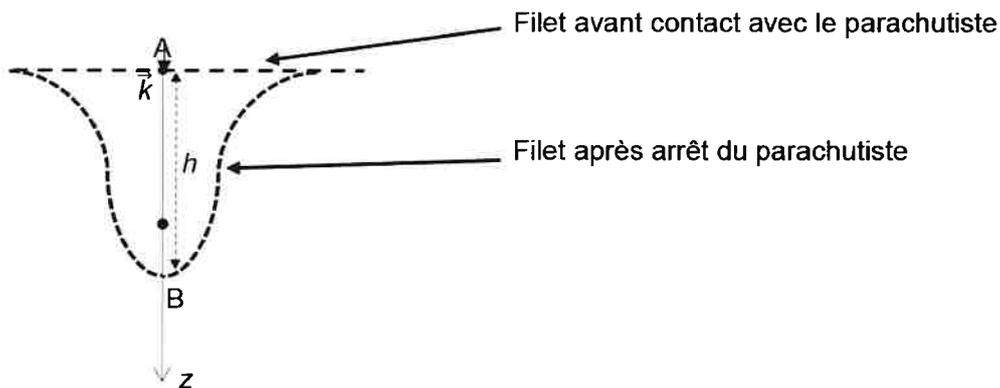
$$V_{lim} = \sqrt{\frac{2mg}{\rho S C_x}}$$

2.3. Calculer la valeur de cette vitesse limite, supposée atteinte par le parachutiste avant l'arrivée dans le filet. Cette valeur est-elle compatible avec celle donnée dans le texte introductif ?

3. Arrivée dans le filet

On cherche à estimer l'accélération lors de la réception du parachutiste dans le filet (photographie n°2).

On choisit un axe (Az) vertical, orienté vers le bas et de vecteur unitaire \vec{k} , on note $h = AB$, la hauteur à l'arrêt du parachutiste.



On considère qu'une personne entraînée peut supporter une accélération égale à 10 fois l'intensité du champ de pesanteur sans se blesser.

3.1. Exprimer puis calculer l'énergie cinétique du parachutiste au point A juste avant le contact avec le filet.

3.2. Phase de réception dans le filet

Au cours de la phase de réception, l'ensemble des forces appliquées au parachutiste peut être modélisé par une force \vec{F} constante verticale, supposée constante et orientée vers le haut.

On montre que le travail de cette force sur le déplacement AB est égal à :

$$W_{AB}(\vec{F}) = -mah$$

Où a est la valeur constante de l'accélération du parachutiste.

En admettant que la variation d'énergie cinétique entre le point A et le point B est égale à ce travail, déterminer la relation entre la hauteur h de la déformation du filet, l'accélération a et la vitesse V_{lim} .

3.3. En exploitant la photographie n°2, estimer la valeur de l'accélération subie par le parachutiste. Cette décélération est-elle supportable ?

EXERCICE N° 3) (8 points)

Libérez les Watts-heures !

On estime qu'au milieu des années 2010, la consommation d'hydrocarbures en France pour le secteur routier (fret et passagers) était de 41 Mtep (Millions de tonnes d'équivalent pétrole) par an. Dans l'optique de passer au tout électrique, on s'intéresse à l'énergie électrique qu'il faudrait produire pour remplacer le pétrole consommé.

En France, l'électricité est produite dans des centrales nucléaires qui possèdent chacune des réacteurs plus ou moins puissants. Ils sont classés par niveau de puissance (900 MW, 1300 MW...).

Note : 1 MW = 1 000 000 W

- 1) On va s'intéresser à un réacteur de classe 900 MW. En considérant un mois de 30 jours, calculer le nombre de MWh (énergie électrique) que produit ce réacteur par mois.
- 2) En réalité, ce type de réacteur produit chaque mois 500 000 MWh. Calculer son rendement « η » en pourcentage.
- 3) Si l'option nucléaire était retenue en vue de la disparition du moteur thermique à l'horizon 2040 (objectif officiel, et réalisable selon l'Office Parlementaires d'Evaluation des Choix Scientifiques et Technologiques...), estimer le nombre de centrales qu'il faudrait construire EN PLUS d'ici 20 ans pour produire l'énergie nécessaire à l'électrification totale du secteur routier français (41 Mtep/an), en considérant que :
 - a. chaque centrale possède 4 réacteurs de classe 900 MW (chaque réacteur ayant le même rendement que celui calculé en question 2 : η).
 - b. chaque centrale possède 2 E.P.R. (réacteur de classe 1600 MW, ayant le même rendement que celui calculé en question 2 : η).

Note : on considèrera que tous les mois de l'année ont 30 jours.

Note : 1 tep = 11 630 kWh.

- 4) Imaginons que l'option des « éoliennes OFF-SHORE géantes » soit privilégiée. Sachant qu'une éolienne fournit une puissance de 5 MW et qu'elle fonctionne 250h par mois, combien en faudrait-il ?
- 5) Sachant qu'il est nécessaire de les séparer de 500m les unes des autres si on les installe en ligne, quelle distance cela donne au total ? Commentaires ?
- 6) La « ferme solaire » photovoltaïque Californienne « TOPAZ » produit en moyenne 1200 MWh par an. Elle occupe une surface de 25 km².
Si l'option photovoltaïque était retenue, quelle superficie serait nécessaire pour produire cette énergie ? Commentaires ?

Note : la France métropolitaine fait 552.000 km², les Etats-Unis d'Amérique 9.834 millions de km²....

Essais en Vol Istres
EPNER

Titre/Grade:

Nom:

Prénom:

Examen:

EXAMEN PROBATOIRE D'ADMISSION

AU STAGE ESSAIS DE CLASSE A

CONTRÔLEUR AÉRIEN D'ESSAIS ET DE RÉCEPTION

SESSION DU 16 NOVEMBRE 2020

ÉPREUVE ÉCRITE DE CONNAISSANCES SCIENTIFIQUES

Durée : 1h30 – Seule une calculatrice non programmable et non graphique est autorisée --
– Aucun document n'est autorisé pour cette épreuve – Ne rien écrire sur ce document

Document validé par :

Nom :

Date : 06/11/2020

Signature :

Lieutenant-colonel Stéphane Aïme
Directeur de l'EPNER



Exercice 1 : Le skateur

La finale de skateboard du FISE WORLD (Festival International des Sports Extrêmes) s'est déroulée le 5 mai 2016 à Montpellier. Parmi les nombreuses figures réalisées par les skateurs, les enchainements de « ollie » et de « grind » se sont succédés.

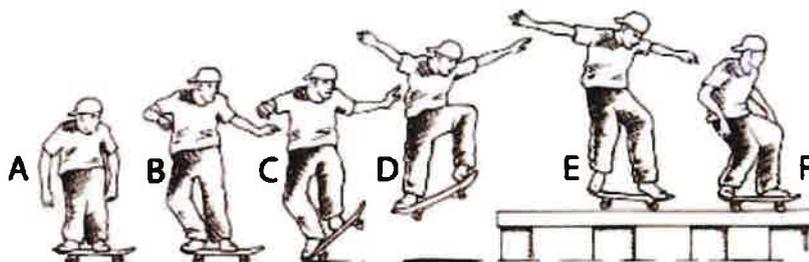
Comment faire un « ollie » ?



Un « ollie » est la figure de base du skateboard. Il s'agit d'un saut effectué avec la planche. Pour réaliser cette figure, il faut donner un bon coup avec votre pied arrière (dessin ci-dessus). Il est important de bien faire claquer l'arrière de la planche, c'est ce qui vous permet de décoller.

Enchainement d'un « ollie » et d'un « grind »

Le skateur avance d'abord en ligne droite à vitesse constante, puis la réalisation d'un « ollie » lui permet d'accéder à un rail et de glisser alors sur les axes de roues et de réaliser ainsi un « grind ». Cet enchainement peut se décomposer de la manière suivante :



*D'après Journal of Applied Biomechanics, University of Massachusetts
<http://stlilab.com/content/papers/kinetics-of-the-ollie-2.pdf>*

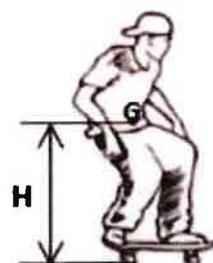
Données :

- hauteur du rail : $h = 45 \text{ cm}$
- longueur de trajet sur le rail horizontal : $L = EF = 2 \text{ m}$
- masse du système S {skateur + planche} : $M = 75 \text{ kg}$
- intensité de la pesanteur : $g = 9,8 \text{ m/s}^2$

-L'étude du système S {skateur + planche} est faite dans le référentiel terrestre considéré comme galiléen.

-Dans tout l'exercice, le système S, considéré comme indéformable, est assimilé à un point matériel G situé à une distance $H = 1 \text{ m}$ du support où se trouve le skateur, quel que soit ce support (sol, rail...).

-Pour toutes les phases du mouvement, on pose que l'énergie potentielle de pesanteur est nulle au niveau du sol.



Première partie : Parcours AB

- 1- Quelle est la nature du mouvement du système S sur le parcours AB ?
- 2- Que peut-on dire, sur ce parcours, des forces exercées sur le système S ? Justifiez la réponse.

Deuxième partie : Etude énergétique du « ollie »

On s'intéresse à présent au mouvement du système S sur le parcours CE.

Le skateur effectue un « ollie » :

-il quitte le sol au point C au moment où sa vitesse est $V_C = 3,6 \text{ m/s}$.

-il atteint le rail au point E avec la vitesse V_E . On néglige les frottements sur le parcours CE.

- 3- Donner les expressions de l'énergie mécanique du système S au point C et au point E.
- 4- En sachant que l'on néglige toute forme de dissipation d'énergie entre C et E, déterminer l'expression de la vitesse V_E au point E en fonction de g , h et V_C .
- 5- En déduire la valeur de la vitesse V_E au point E.

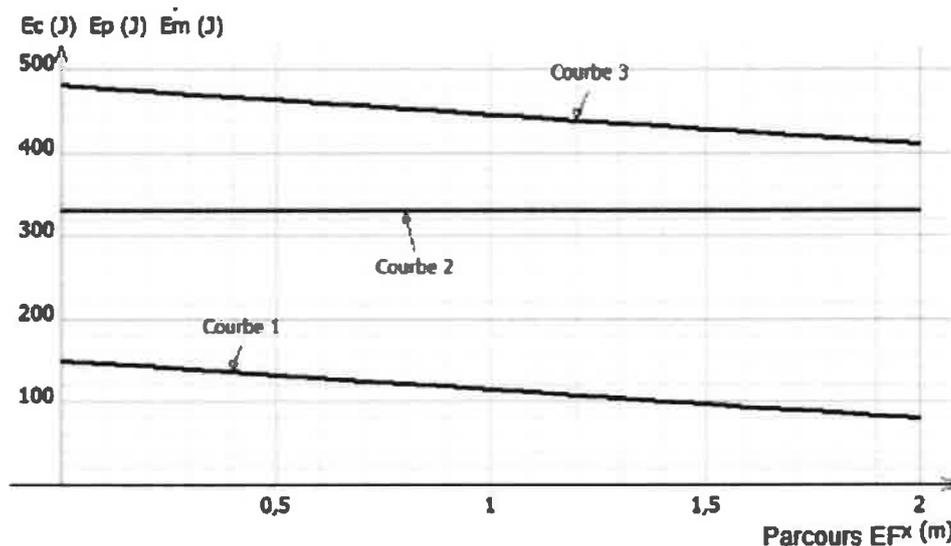
Troisième partie : Etude énergétique du « ollie »

On s'intéresse à présent au mouvement du système S qui glisse sans rouler sur le rail horizontal du point E au point F.

Les forces de frottement ne sont pas négligeables, elles sont assimilables à une force \vec{f} unique, constante et opposée au sens du mouvement.

Le document ci-après rassemble les représentations graphiques de l'évolution des grandeurs énergie potentielle de pesanteur E_p , énergie cinétique E_c , et énergie mécanique E_m du système S sur le parcours EF.

6- Attribuer à chaque courbe l'énergie qui lui correspond en justifiant.

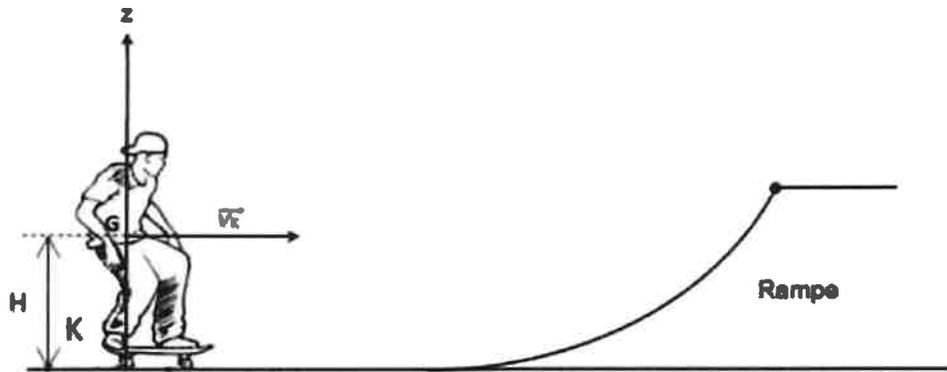


7- Donner l'expression littérale du travail de la force \vec{f} le long du parcours EF.

8- En utilisant la non-conservation de l'énergie en présence de frottements, en déduire la valeur de l'intensité de la force de frottement \vec{f} .

Quatrième partie : Etude énergétique du mouvement sur la rampe

Le skateur quitte le rail, les roues du skate sont de nouveau en contact avec le sol et roulent sans frottement. Le skateur prend de l'élan jusqu'au point K pour aborder la rampe : la vitesse horizontale atteinte a pour valeur $V_K = 4,5 \text{ m/s}$.

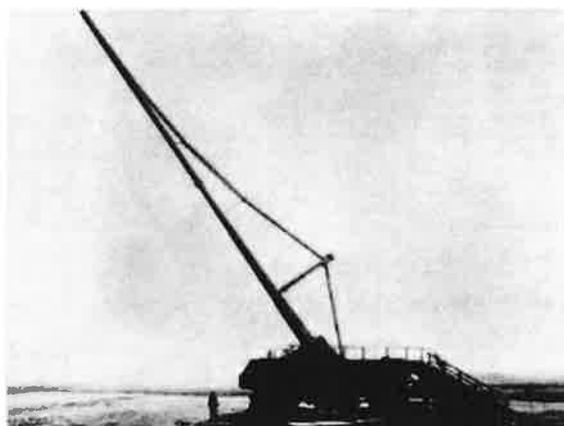


- 9- Le skateur arrive en haut de la rampe avec une vitesse nulle. Déterminer la hauteur de la rampe.

Exercice 2 : L'obus

Souvent confondu à tort avec la grosse Bertha, le canon de Paris est à la fois le plus célèbre et le plus mystérieux des canons de toute l'histoire de l'artillerie. Ce canon a bombardé Paris à la fin de la Première Guerre mondiale.

Le tube du canon mesure 36 m et pèse plus de 100 tonnes . La longueur et la masse exceptionnelles du canon ont obligé les ingénieurs de la société allemande Krupp à concevoir un système de soutènement inédit en artillerie. Comme pour un pont suspendu, des haubans et un mât central viennent rigidifier le long tube, l'empêchant de se courber sous son propre poids. Monté, le canon de Paris atteignait la masse de 750 tonnes .



Mais le secret du canon de Paris réside dans la trajectoire de l'obus. Avec une élévation égale à 50° , le projectile est propulsé dans la haute atmosphère où l'air raréfié oppose moins de résistance à l'obus et accroît ainsi sa portée.

Le 30 janvier 1918, lors des essais finaux au pas de tir de la marine à Altenwalde, le canon tira un obus de 105 kg avec une vitesse d'éjection de $1\,600\text{ m/s}$. La durée de vol de l'obus a été de 176 s et il est tombé à 126 km de distance avec une assez bonne précision.

Les obus ont atteint une altitude de 42 km à l'apogée de leur trajectoire.

C'était à l'époque la plus haute altitude jamais atteinte par un projectile lancé par l'homme.

Le canon de Paris conserva ce record de 1918 à 1939.

Le but de cet exercice est de vérifier quelques données de ce document sur le vol de l'obus.

Données :

- Intensité de la pesanteur : $g = 9,8\text{ m/s}^2$.
- On se place dans le référentiel terrestre supposé galiléen.
- On négligera les frottements et la poussée d'Archimède.
- L'obus sera assimilé à un point matériel.
- On rappelle que $1\text{ tonne} = 10^3\text{ kg}$.

Expulsion de l'obus

On suppose que le système {tube du canon + obus} est pseudo-isolé pendant cette phase d'expulsion, c'est-à-dire que l'ensemble des forces extérieures appliquées au système se compensent.

- 1- Comment varie la quantité de mouvement du système pendant cette phase de tir ?
- 2- En déduire la vitesse de recul du tube lors de l'expulsion de l'obus.
- 3- Quelle serait cette vitesse si le tube était 10 fois plus léger ? Justifiez la masse importante du tube du canon de Paris.

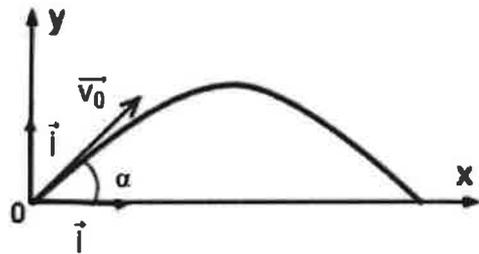
Trajectoire de l'obus

On étudie le mouvement de l'obus dans le repère (xOy) donné ci-après.

-Le point O est la gueule du canon (l'endroit où l'obus sort du tube du canon).

-L'angle α entre le tube du canon et le sol correspond à l'élévation citée dans le document.

\vec{V}_0 est le vecteur vitesse initiale de l'obus à la sortie du canon.



- 4- En utilisant une loi de Newton, déterminer les coordonnées du vecteur accélération de l'obus : $a_x(t)$ suivant l'axe x et $a_y(t)$ suivant l'axe y .
- 5- En déduire les expressions des coordonnées $V_x(t)$ et $V_y(t)$ du vecteur vitesse de l'obus et montrer que les équations horaires du mouvement de l'obus s'écrivent :

$$\begin{cases} x(t) = V_0 \cos \alpha \cdot t \\ y(t) = -\frac{1}{2} g t^2 + V_0 \sin \alpha \cdot t \end{cases}$$

Avec t en secondes, V_0 en mètres par seconde et $x(t)$ et $y(t)$ en mètres.

- 6- En déduire l'équation de la trajectoire $y = f(x)$.

Vérification des données du document

- 7- En utilisant la question 5, déterminer la durée du vol et la portée théorique (distance entre le canon et l'endroit où l'obus touche le sol). On négligera la hauteur du canon et on suppose que l'obus arrive à la même altitude que celle de son point de départ.
- 8- Déterminer l'altitude théorique maximale atteinte par l'obus, connaissant l'expression de la composante verticale de la vitesse de l'obus :

$$V_y(t) = -9,8.t + 1226$$

- 9- Expliquer l'écart existant entre les résultats théoriques obtenus dans les deux questions précédentes et les données du document.

Exercice 3 : Dimension

On définit le nombre de Bagnold (Ba) en rhéologie, « utilisé pour caractériser l'écoulement de grains de sable et permet surtout de déterminer à partir de quelles conditions l'écoulement passe d'un fluide à seuil à celui d'un fluide granulaire où l'énergie est dissipée par choc entre les grains et non plus par frottement. Il représente le rapport entre l'énergie cinétique dissipée et l'énergie dissipée par choc entre les grains de sable. » (www.bonne-mesure.com).

Son expression peut se mettre sous la forme :

$$Ba = \frac{m^a \gamma^b}{2L_c^c \mu}$$

Avec :

- m la masse d'un grain

- γ le gradient de vitesse en fonction de la distance en $(m \cdot s^{-1})/m$.

- L_c une longueur caractéristique

- μ la viscosité du fluide contenant les grains, exprimée en $kg \cdot m^{-1} \cdot s^{-1}$

Sachant que c'est un nombre sans dimension, donnez les valeurs de a , b et c .

Essais en Vol Istres
EPNER

Titre/Grade:

Nom:

Prénom:

Examen:

EXAMEN PROBATOIRE D'ADMISSION

AU STAGE ESSAIS DE CLASSE A

—————
CONTRÔLEUR AÉRIEN D'ESSAIS ET DE RÉCEPTION

—————
SESSION DU 16 NOVEMBRE 2020

—————
CORRIGÉ ÉPREUVE ÉCRITE DE CONNAISSANCES SCIENTIFIQUES

Durée : 1h30 – Seule une calculatrice non programmable et non graphique est autorisée --
– Aucun document n'est autorisé pour cette épreuve – Ne rien écrire sur ce document

Document validé par :

Nom :

Date :

Signature :

Exercice 1 : Le skateur

La finale de skateboard du FISE WORLD (Festival International des Sports Extrêmes) s'est déroulée le 5 mai 2016 à Montpellier. Parmi les nombreuses figures réalisées par les skateurs, les enchainements de « ollie » et de « grind » se sont succédés.

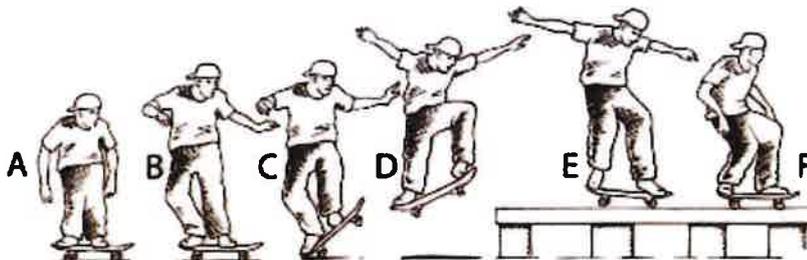
Comment faire un « ollie » ?



Un « ollie » est la figure de base du skateboard. Il s'agit d'un saut effectué avec la planche. Pour réaliser cette figure, il faut donner un bon coup avec votre pied arrière (dessin ci-dessus). Il est important de bien faire claquer l'arrière de la planche, c'est ce qui vous permet de décoller.

Enchainement d'un « ollie » et d'un « grind »

Le skateur avance d'abord en ligne droite à vitesse constante, puis la réalisation d'un « ollie » lui permet d'accéder à un rail et de glisser alors sur les axes de roues et de réaliser ainsi un « grind ». Cet enchainement peut se décomposer de la manière suivante :



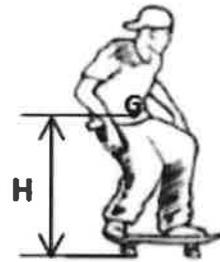
*D'après Journal of Applied Biomechanics, University of Massachusetts
<http://stlilab.com/content/papers/kinetics-of-the-ollie-2.pdf>*

Données :

- hauteur du rail : $h = 45 \text{ cm}$
- longueur de trajet sur le rail horizontal : $L = EF = 2 \text{ m}$
- masse du système S {skateur + planche} : $M = 75 \text{ kg}$
- intensité de la pesanteur : $g = 9,8 \text{ m/s}^2$

-L'étude du système S {skateur + planche} est faite dans le référentiel terrestre considéré comme galiléen.

-Dans tout l'exercice, le système S, considéré comme indéformable, est assimilé à un point matériel G situé à une distance $H = 1\text{ m}$ du support où se trouve le skateur, quel que soit ce support (sol, rail...).



-Pour toutes les phases du mouvement, on pose que l'énergie potentielle de pesanteur est nulle au niveau du sol.

Première partie : Parcours AB

1- Quelle est la nature du mouvement du système S sur le parcours AB ?

La vitesse du skateur est constante et il se déplace en ligne droite, le vecteur vitesse ne varie pas dans le temps. D'après le principe fondamental de la dynamique, la somme des forces s'exerçant sur lui est nulle. On a un mouvement rectiligne uniforme.

2- Que peut-on dire, sur ce parcours, des forces exercées sur le système S ? Justifiez la réponse.

On l'a vu dans la question précédente, la somme des forces est nulle.

De plus, il n'y a pas de frottement considéré au niveau du sol, puisque le skateur ne perd pas de vitesse. Il n'est donc soumis qu'à son poids \vec{Mg} et la réaction du sol \vec{R} . Soit $\vec{Mg} + \vec{R} = \vec{0}$.

Deuxième partie : Etude énergétique du « ollie »

On s'intéresse à présent au mouvement du système S sur le parcours CE.

Le skateur effectue un « ollie » :

-il quitte le sol au point C au moment où sa vitesse est $V_c = 3,6 \text{ m/s}$.

-il atteint le rail au point E avec la vitesse V_E . On néglige les frottements sur le parcours CE.

- 3- Donner les expressions de l'énergie mécanique du système S au point C et au point E.

L'énergie mécanique du skateur E_m à un instant donné est la somme de :

-L'énergie cinétique $E_c = \frac{1}{2}MV^2$ (avec V la vitesse du centre de gravité G)

-L'énergie potentielle de pesanteur $E_p = Mgh$ (avec h la hauteur du centre de gravité G par rapport au sol).

Soit finalement en C :

$$E_m(C) = Mgh + \frac{1}{2}MV_c^2$$

Et en E :

$$E_m(E) = Mg(H + h) + \frac{1}{2}MV_E^2$$

- 4- En sachant que l'on néglige toute forme de dissipation d'énergie entre C et E, déterminer l'expression de la vitesse V_E au point E en fonction de g , h et V_c .

Si l'on considère qu'il n'y a pas de dissipation d'énergie, c'est que l'énergie totale (mécanique) du skateur est constante.

Soit donc :

$$\begin{aligned} E_m(C) &= E_m(E) \\ Mgh + \frac{1}{2}MV_c^2 &= Mg(H + h) + \frac{1}{2}MV_E^2 \\ V_E &= \sqrt{V_c^2 - 2gh} \end{aligned}$$

- 5- En déduire la valeur de la vitesse V_E au point E.

On fait une application numérique directe en reprenant la formule trouvée à la question précédente :

$$V_E = \sqrt{3,6^2 - 2 \cdot 9,8045} = 2 \text{ m/s}$$

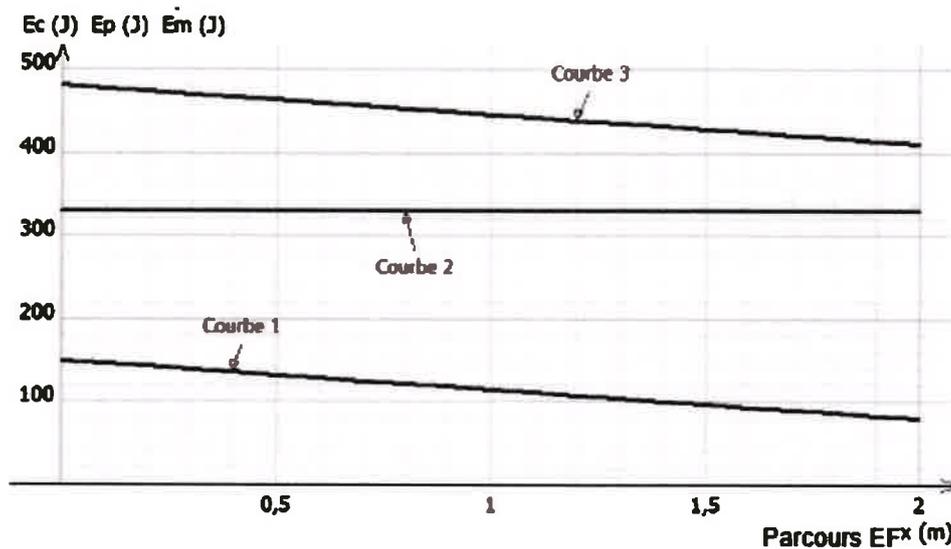
Troisième partie : Etude énergétique du « ollie »

On s'intéresse à présent au mouvement du système S qui glisse sans rouler sur le rail horizontal du point E au point F.

Les forces de frottement ne sont pas négligeables, elles sont assimilables à une force \vec{f} unique, constante et opposée au sens du mouvement.

Le document ci-après rassemble les représentations graphiques de l'évolution des grandeurs énergie potentielle de pesanteur E_p , énergie cinétique E_c , et énergie mécanique E_m du système S sur le parcours EF.

6- Attribuer à chaque courbe l'énergie qui lui correspond en justifiant.



On remarque que sur le parcours EF, la hauteur du skateur est constante, donc son énergie potentielle également. Sur le graphique, la droite horizontale représente donc l'énergie potentielle de pesanteur du skateur.

Ensuite, on sait que la vitesse diminue au fur et à mesure que le skateur avance sur le parcours à cause des forces de frottement. Donc l'énergie cinétique diminue également, graphiquement il s'agit soit de la courbe 1, soit de la courbe 3.

Enfin, l'énergie mécanique est la somme des deux énergies évoquées précédemment. Elle diminue et est forcément représentée par la courbe la plus haute (l'énergie mécanique est plus grande que l'énergie cinétique), il s'agit donc de la courbe 3. Par conséquent, l'énergie cinétique est représentée par la courbe 1.

7- Donner l'expression littérale du travail de la force \vec{f} le long du parcours EF.

La définition du travail W_F d'une force \vec{F} sur une distance d parcourue sur une trajectoire rectiligne (suivant un axe \vec{x} par exemple) est :

$$W_F = \vec{F} \cdot d\vec{x}$$

Dans notre cas, la valeur du travail de \vec{f} est :

$$W_f = \vec{f} \cdot \overrightarrow{EF}$$

Mais la force \vec{f} s'opposant au déplacement du skateur, les vecteurs \vec{f} et \overrightarrow{EF} ont même direction, mais ont un sens opposé. Donc on aura toujours $W_f < 0$.

C'est normal puisque ce travail représente forcément une perte d'énergie cinétique pour notre système à cause de cette force de frottement.

La réponse finale est donc :

$$W_f = -f \cdot EF$$

8- En utilisant la non-conservation de l'énergie en présence de frottements, en déduire la valeur de l'intensité de la force de frottement \vec{f} .

D'après la question précédente on a $W_f = -f \cdot EF$. Mais on cherche f alors que l'on ne connaît pas W_f .

Il existe un théorème dit « de l'énergie cinétique », qui stipule que le travail de la résultante des forces \vec{F} s'exerçant sur un point matériel dans un référentiel galiléen entre deux instants t_1 et t_2 , est égal à la variation d'énergie cinétique de ce point entre ces deux instants :

$$W_F = E_c(t_2) - E_c(t_1)$$

Dans notre cas, la somme des forces s'exerçant sur le système vaut $\overrightarrow{Mg} + \vec{R} + \vec{f} = \vec{F}$.

Donc :

$$W_f = E_c(F) - E_c(E)$$

Or d'après le graphique de la question 6, on a :

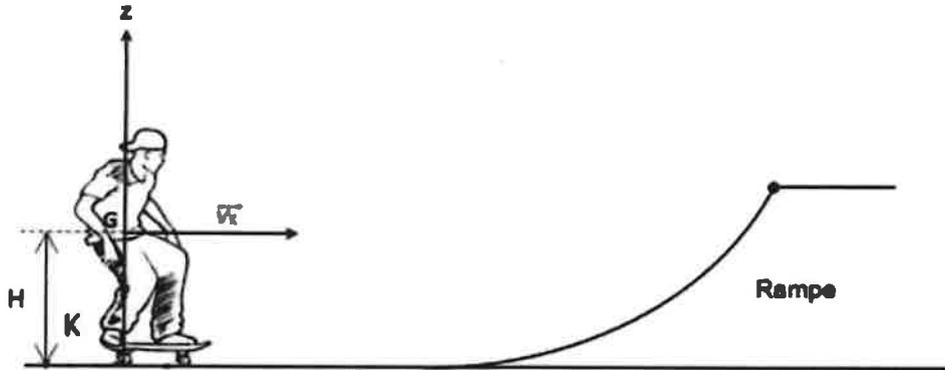
$$E_c(F) - E_c(E) = 80 - 150 = -70 \text{ J}$$

Soit en reprenant l'équation de la question précédente :

$$f = -\frac{W_f}{EF} = -\frac{-70}{2} = 35 \text{ N}$$

Quatrième partie : Etude énergétique du mouvement sur la rampe

Le skateur quitte le rail, les roues du skate sont de nouveau en contact avec le sol et roulent sans frottement. Le skateur prend de l'élan jusqu'au point K pour aborder la rampe : la vitesse horizontale atteinte a pour valeur $V_K = 4,5 \text{ m/s}$.



- 9- Le skateur arrive en haut de la rampe avec une vitesse nulle. Déterminer la hauteur de la rampe.

Il est considéré que le skateur roule sans frottement sur le sol. On se retrouve alors dans le même cas qu'aux premières questions.

Il est donc possible d'utiliser le principe de la conservation de l'énergie mécanique, qui nous donne :

$$E_m(K) = E_m(R)$$

$$MgH + \frac{1}{2}MV_K^2 = Mg(H + h_R)$$

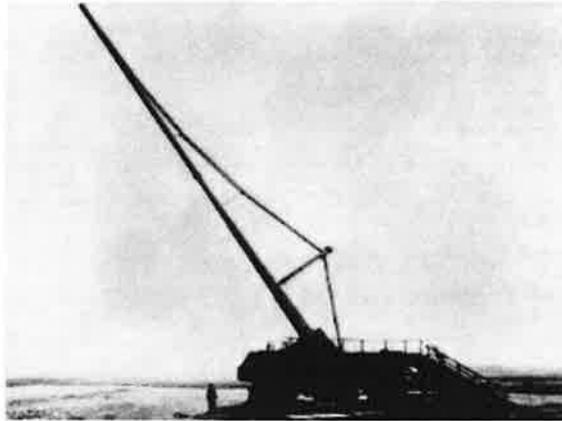
$$\frac{1}{2}MV_K^2 = Mgh_R$$

$$h_R = \frac{V_K^2}{2g} = \frac{4,5^2}{2 \cdot 9,8} = 1,03 \text{ m}$$

Exercice 2 : L'obus

Souvent confondu à tort avec la grosse Bertha, le canon de Paris est à la fois le plus célèbre et le plus mystérieux des canons de toute l'histoire de l'artillerie. Ce canon a bombardé Paris à la fin de la Première Guerre mondiale.

Le tube du canon mesure 36 m et pèse plus de 100 tonnes. La longueur et la masse exceptionnelles du canon ont obligé les ingénieurs de la société allemande Krupp à concevoir un système de soutènement inédit en artillerie. Comme pour un pont suspendu, des haubans et un mât central viennent rigidifier le long tube, l'empêchant de se courber sous son propre poids. Monté, le canon de Paris atteignait la masse de 750 tonnes.



Mais le secret du canon de Paris réside dans la trajectoire de l'obus. Avec une élévation égale à 50° , le projectile est propulsé dans la haute atmosphère où l'air raréfié oppose moins de résistance à l'obus et accroît ainsi sa portée.

Le 30 janvier 1918, lors des essais finaux au pas de tir de la marine à Altenwalde, le canon tira un obus de 105 kg avec une vitesse d'éjection de 1 600 m/s. La durée de vol de l'obus a été de 176 s et il est tombé à 126 km de distance avec une assez bonne précision.

Les obus ont atteint une altitude de 42 km à l'apogée de leur trajectoire.

C'était à l'époque la plus haute altitude jamais atteinte par un projectile lancé par l'homme.

Le canon de Paris conserva ce record de 1918 à 1939.

Le but de cet exercice est de vérifier quelques données de ce document sur le vol de l'obus.

Données :

- Intensité de la pesanteur : $g = 9,8 \text{ m/s}^2$.
- On se place dans le référentiel terrestre supposé galiléen.
- On négligera les frottements et la poussée d'Archimède.
- L'obus sera assimilé à un point matériel.
- On rappelle que $1 \text{ tonne} = 10^3 \text{ kg}$.

Expulsion de l'obus

On suppose que le système {tube du canon + obus} est pseudo-isolé pendant cette phase d'expulsion, c'est-à-dire que l'ensemble des forces extérieures appliquées au système se compensent.

- 1- Comment varie la quantité de mouvement du système pendant cette phase de tir ?

La quantité de mouvement de notre système pseudo-isolé ne varie pas puisque la somme des forces du monde extérieur qui s'appliquent sur le système est nulle.

A l'intérieur de notre système en revanche, on a bien la force du canon sur l'obus pour l'éjecter, et par principe d'action-réaction, l'obus qui exerce la même force (de sens opposé à celle du canon) sur le canon.

*La quantité de mouvement d'un point matériel de masse m et de vitesse \vec{V} est $m\vec{V}$.
Pour notre système, on écrit donc :*

$$m_{\text{tube}}\vec{V}_{\text{tube}} + m_{\text{obus}}\vec{V}_{\text{obus}} = \vec{0}$$

Soit en projetant la relation suivant l'axe de tir :

$$m_{\text{tube}}V_{\text{tube}} = m_{\text{obus}}V_{\text{obus}}$$

- 2- En déduire la vitesse de recul du tube lors de l'expulsion de l'obus.

En réutilisant l'expression précédemment trouvée, on a :

$$V_{\text{tube}} = \frac{m_{\text{obus}}}{m_{\text{tube}}} V_{\text{obus}} = \frac{105}{100\,000} 1\,600 = 1,68 \text{ m/s}$$

- 3- Quelle serait cette vitesse si le tube était 10 fois plus léger ? Justifiez la masse importante du tube du canon de Paris.

En reprenant la même formule, mais en modifiant la masse m_{tube} , on trouve :

$$V_{\text{tube}} = \frac{m_{\text{obus}}}{m_{\text{tube}}} V_{\text{obus}} = \frac{105}{10\,000} 1\,600 = 16,8 \text{ m/s}$$

*On voit bien que la vitesse de recul est très importante si le tube est plus léger.
Pour information, 16,8 m/s représente plus de 60 km/h...*

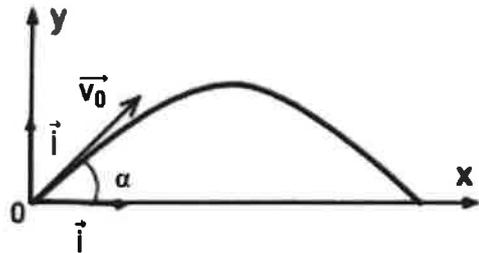
Trajectoire de l'obus

On étudie le mouvement de l'obus dans le repère (xOy) donné ci-après.

-Le point O est la gueule du canon (l'endroit où l'obus sort du tube du canon).

-L'angle α entre le tube du canon et le sol correspond à l'élévation citée dans le document.

- \vec{v}_0 est le vecteur vitesse initiale de l'obus à la sortie du canon.



- 4- En utilisant une loi de Newton, déterminer les coordonnées du vecteur accélération de l'obus : $a_x(t)$ suivant l'axe x et $a_y(t)$ suivant l'axe y.

Le Principe Fondamental de la Dynamique appliqué à l'obus s'écrit :

$$m\vec{a} = \vec{m}g$$

Puisque l'on néglige la traînée aérodynamique de l'obus.

En projetant cette relation sur les axes vertical et horizontal on a :

$$\begin{aligned} ma_x(t) &= 0 & a_x(t) &= 0 \\ ma_y(t) &= -mg & a_y(t) &= -g \end{aligned}$$

- 5- En déduire les expressions des coordonnées $V_x(t)$ et $V_y(t)$ du vecteur vitesse de l'obus et montrer que les équations horaires du mouvement de l'obus s'écrivent :

$$\begin{cases} x(t) = V_0 \cos \alpha \cdot t \\ y(t) = -\frac{1}{2}gt^2 + V_0 \sin \alpha \cdot t \end{cases}$$

Avec t en secondes, V_0 en mètres par seconde et $x(t)$ et $y(t)$ en mètres.

En intégrant les relations trouvées à la question précédente entre le temps $t = 0$ s (où l'obus se trouve en sortie du tube du canon) et un temps t quelconque, on a :

$$\begin{aligned} V_x(t) - V_x(0) &= 0 \\ V_y(t) - V_y(0) &= -gt - 0 \end{aligned}$$

Soit :

$$\begin{aligned} V_x(t) &= V_x(0) \\ V_y(t) &= -gt + V_y(0) \end{aligned}$$

Et donc :

$$\begin{aligned} V_x(t) &= V_0 \cos \alpha \\ V_y(t) &= -gt + V_0 \sin \alpha \end{aligned}$$

Puis en intégrant une seconde fois :

$$\begin{aligned} x(t) - x(0) &= V_0 \cos \alpha \cdot (t - 0) \\ y(t) - y(0) &= -\frac{g(t^2 - 0^2)}{2} + V_0 \sin \alpha \cdot (t - 0) \end{aligned}$$

Soit :

$$\begin{aligned}x(t) &= V_0 \cos \alpha \cdot t + x(0) \\y(t) &= -\frac{gt^2}{2} + V_0 \sin \alpha \cdot t + y(0)\end{aligned}$$

$$\begin{aligned}x(t) &= V_0 \cos \alpha \cdot t \\y(t) &= -\frac{gt^2}{2} + V_0 \sin \alpha \cdot t\end{aligned}$$

6- En déduire l'équation de la trajectoire $y = f(x)$.

On combine simplement les deux relations trouvées à la question précédente.
On a d'une part :

$$t = \frac{x}{V_0 \cos \alpha}$$

Et en remplaçant t par son expression dans la seconde relation :

$$y(x) = -\frac{g}{2} \left(\frac{x}{V_0 \cos \alpha} \right)^2 + V_0 \sin \alpha \cdot \frac{x}{V_0 \cos \alpha}$$

Soit :

$$y(x) = -\frac{g}{2(V_0 \cos \alpha)^2} x^2 + x \cdot \tan \alpha$$

Vérification des données du document

7- En utilisant la question 5, déterminer la durée du vol et la portée théorique (distance entre le canon et l'endroit où l'obus touche le sol). On négligera la hauteur du canon et on suppose que l'obus arrive à la même altitude que celle de son point de départ.

Lorsque l'obus touche le sol à un temps $t = t_f$, on a :

$$y(t_f) = 0$$

Soit en reprenant l'expression de y trouvée à la question 5 :

$$0 = -\frac{gt_f^2}{2} + V_0 \sin \alpha \cdot t_f$$

$$0 = -\frac{g}{2} t_f + V_0 \sin \alpha$$

Et donc :

$$t_f = \frac{2V_0 \sin \alpha}{g} = \frac{2 \cdot 1\,600 \cdot \sin \left(50 \cdot \frac{2\pi}{360} \right)}{9,8} = 250 \text{ s}$$

Et pour trouver la distance D parcourue par l'obus on écrit :

$$x(t_f) = D$$

Et en reprenant l'expression de x trouvée à la question 5 :

$$D = V_0 \cos \alpha \cdot t_f$$

Soit :

$$D = 1\,600 \cdot \cos\left(50, \frac{2\pi}{360}\right) \cdot 250 = 257\,115 \text{ m} = 257 \text{ km}$$

En n'oubliant pas de convertir les degrés en radians dans les sinus et cosinus.

- 8- Déterminer l'altitude théorique maximale atteinte par l'obus, connaissant l'expression de la composante verticale de la vitesse de l'obus : $V_y(t) = -9,8 \cdot t + 1226$.

A l'altitude maximale la composante verticale de vitesse de l'obus est nulle. On peut donc retrouver le temps t_a auquel cela arrive :

$$V_y(t_a) = 0 = -9,8 \cdot t_a + 1226$$

Soit :

$$t_a = \frac{1226}{9,8} = 125,1 \text{ s}$$

Et donc l'altitude maximale est donnée par :

$$h_{\max} = y(t_a) = -\frac{gt_a^2}{2} + V_0 \sin \alpha \cdot t_a$$

Soit :

$$h_{\max} = -\frac{9,8 \cdot 125,1^2}{2} + 1\,600 \cdot \sin\left(50, \frac{2\pi}{360}\right) \cdot 125,1 = 76\,769 \text{ m} = 76,8 \text{ km}$$

En n'oubliant pas de convertir les degrés en radians dans le sinus.

- 9- Expliquer l'écart existant entre les résultats théoriques obtenus dans les deux questions précédentes et les données du document.

D'après notre étude, l'obus monte jusqu'à 76,8 km de haut contrairement à l'expérience qui nous dit seulement 42 km.

De même, la portée théorique selon notre étude est de 257 km contre 126 km.

Enfin, la durée du vol de l'obus est 250 s selon notre calcul, contre 176 s en pratique.

Cela est notamment dû à la non prise en compte de la traînée aérodynamique qui va freiner beaucoup plus rapidement l'obus durant la montée. Il ira donc moins haut, moins loin, et forcément son temps de trajet sera plus court.

Exercice 3 : Dimension

On définit le nombre de Bagnold (Ba) en rhéologie, « utilisé pour caractériser l'écoulement de grains de sable et permet surtout de déterminer à partir de quelles conditions l'écoulement passe d'un fluide à seuil à celui d'un fluide granulaire où l'énergie est dissipée par choc entre les grains et non plus par frottement. Il représente le rapport entre l'énergie cinétique dissipée et l'énergie dissipée par choc entre les grains de sable. » (www.bonne-mesure.com).

Son expression peut se mettre sous la forme :

$$Ba = \frac{m^a \gamma^b}{2L_c^c \mu}$$

Avec :

- m la masse d'un grain

- γ le gradient de vitesse en fonction de la distance en $(m.s^{-1})/m$.

- L_c une longueur caractéristique

- μ la viscosité du fluide contenant les grains, exprimée en $kg.m^{-1}.s^{-1}$

Sachant que c'est un nombre sans dimension, donnez les valeurs de a , b et c .

On écrit la dimension du nombre de Bagnold en fonction des dimensions des autres paramètres :

$$[Ba] = \frac{M^a \left(\frac{L}{T} \right)^b}{\frac{L^c M}{LT}} = M^{a-1} L^{1-c} T^{1-b}$$

Or c'est un nombre sans dimension donc :

$$a - 1 = 0 \rightarrow a = 1$$

$$1 - c = 0 \rightarrow c = 1$$

$$1 - b = 0 \rightarrow b = 1$$

Essais en Vol Istres
EPNER

Titre/Grade:

Nom:

Prénom:

Examen:

EXAMEN PROBATOIRE D'ADMISSION

AU STAGE ESSAIS

CONTRÔLEUR AERIEN D'ESSAIS ET DE RÉCEPTION

SESSION DU 15 NOVEMBRE 2021

ÉPREUVE ÉCRITE DE CONNAISSANCES SCIENTIFIQUES

Durée: 1h30 – Seule une calculatrice non programmable et non graphique est autorisée --
– Aucun document n'est autorisé pour cette épreuve

Document validé par :

Nom :

Date : 05/11/2021

Signature :

Lieutenant-colonel Stéphane Alma
Directeur de l'EPNER



EXERCICE 1: Performance d'une voiture électrique au démarrage

Les voitures électriques sont réputées pour accélérer plus fortement au démarrage. L'étude de l'évolution de la vitesse au cours du temps est menée sur la base d'une vidéo du tableau de bord d'une voiture électrique, départ arrêté, en ligne droite.

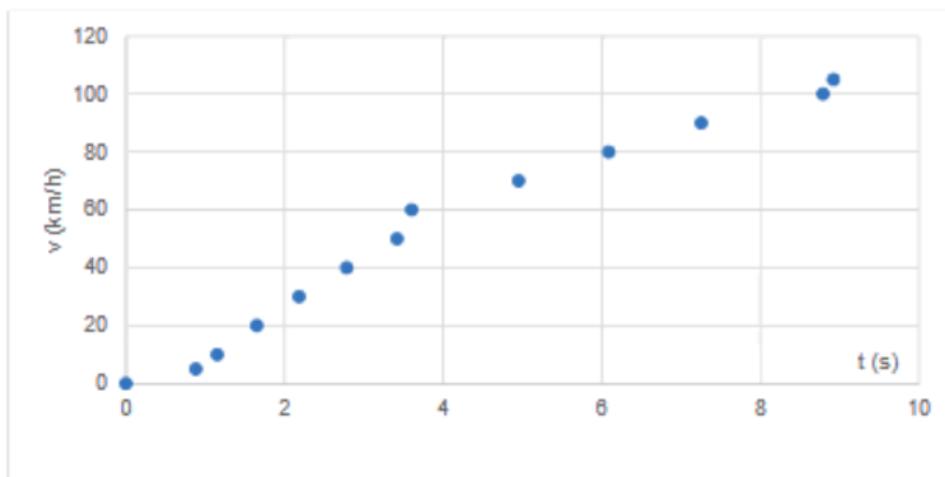
Photographie extraite de la vidéo du tableau de bord de la voiture étudiée :



Site internet Car Question : <https://www.youtube.com/watch?v=UqDwYCxoyYI>

Évolution de la vitesse de la voiture électrique au cours du temps :

À partir de la vidéo présentée ci-dessus, on relève la vitesse de la voiture électrique au cours du temps. Les mesures obtenues sont reportées dans le graphique ci-dessous :



Donnée :

-masse de la voiture : $m = 1,6 \times 10^3 \text{ kg}$.

1. Identifier le référentiel adopté pour les valeurs de la vitesse indiquée par le compteur de la voiture.

Les constructeurs caractérisent l'accélération d'une voiture en donnant la durée nécessaire pour que la voiture atteigne 100 km/h. Dans le cas de la voiture étudiée, on mesure, par suivi de la vitesse donnée sur le tableau de bord, une durée de 8,3 s.

2. Déterminer la valeur de l'accélération moyenne de la voiture.

On étudie le graphique donnant la vitesse de la voiture en fonction du temps.

3. On choisit de modéliser la dépendance entre la vitesse et le temps par une relation de proportionnalité. Déterminer graphiquement la valeur de l'accélération de la voiture en faisant apparaître la démarche sur le document-réponse 1 de l'ANNEXE à rendre avec la copie. Comparer avec la valeur obtenue à la question 2.

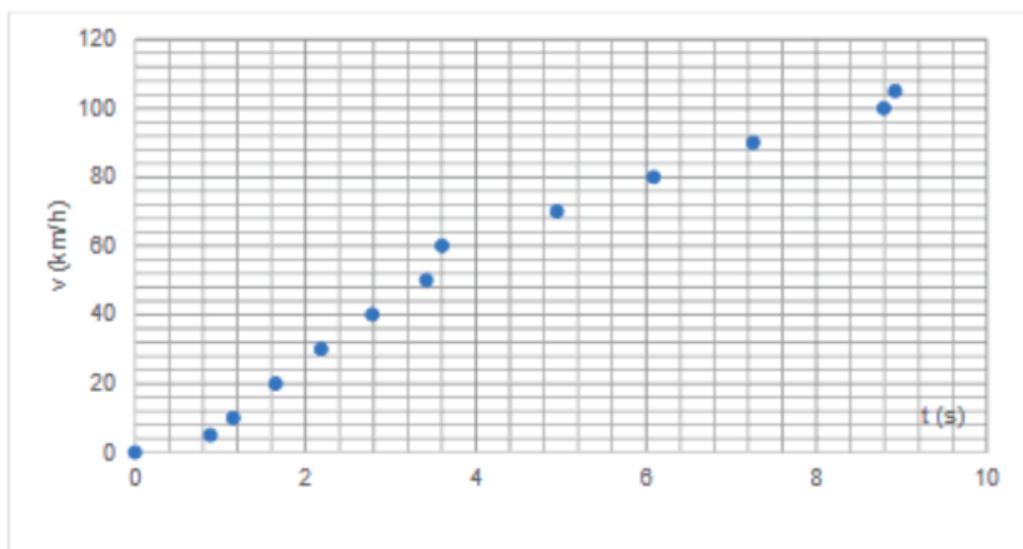
C'est cette valeur de l'accélération que l'on retiendra pour le reste de l'exercice.

On sait que la distance parcourue à un instant t donné est $d = \frac{at^2}{2}$.

4. Déterminer la valeur de la distance nécessaire pour réaliser ce test. Commenter en la comparant au contexte quotidien de l'usage d'une voiture.
5. Déterminer, à accélération constante, par quels facteurs la distance parcourue et la vitesse atteinte sont divisées lorsque la durée d'observation est divisée par deux.
6. Déterminer la valeur de la résultante des forces extérieures exercées sur la voiture.
7. Déterminer la valeur de la variation d'énergie cinétique de la voiture lorsqu'elle a parcouru une distance de 100 m. Quelle était la forme de cette énergie avant d'être convertie en énergie cinétique ?

Document-réponse 1 : EXERCICE A, question 3

Évolution de la vitesse de la voiture électrique au cours du temps



EXERCICE 2 : Mission sur la Lune

L'année 2019 a marqué le 50e anniversaire de la mission Apollo 11. En effet, le 20 juillet 1969, l'Homme marche pour la première fois sur la Lune. Le but de cet exercice est d'étudier différents aspects des missions Apollo 11 et 16 : le décollage depuis la Terre, la mise en orbite autour de la Lune et une expérience de détermination de la valeur de l'intensité de la pesanteur lunaire.



Équipage de la mission Apollo 11 en 1969
(de gauche à droite : N. Armstrong, M. Collins,
B. Aldrin)
Source : NASA



Équipage de la mission Apollo 16 en 1972
(de gauche à droite : T. Mattingly, J. Young,
C. Duke Jr.)
Source : NASA

Données :

- constante de gravitation universelle : $G = 6,67 \times 10^{-11} \text{ m}^3 \cdot \text{kg}^{-1} \cdot \text{s}^{-2}$;
- masse de la Terre : $M_T = 5,97 \times 10^{24} \text{ kg}$;
- masse de la Lune : $M_L = 7,34 \times 10^{22} \text{ kg}$;
- masse du vaisseau Apollo 11 avec son module lunaire : $m_1 = 4,50 \times 10^4 \text{ kg}$;
- rayon de la Terre : $R_T = 6,37 \times 10^3 \text{ km}$;
- rayon de la Lune : $R_L = 1,73 \times 10^3 \text{ km}$;
- intensité de pesanteur terrestre : $g_T = 9,81 \text{ m} \cdot \text{s}^{-2}$.

Pour rappel : $10^3 = 1000$

1. Décollage depuis la Terre de la mission Apollo 11

La fusée Saturn V est composée de trois étages contenant du carburant. Lorsqu'ils sont vides, ces étages se décrochent au fur et à mesure de la progression de la fusée. Le 16 juillet 1969, la fusée Saturn V décolle de cap Canaveral en Floride en emportant l'équipage et le vaisseau Apollo 11 sur lequel est fixé un module lunaire. Elle met en orbite le vaisseau Apollo 11 qui effectue alors 1,5 tour autour de la Terre, afin de permettre la vérification de tous les paramètres du vol. Le vaisseau Apollo 11 est ensuite transféré sur une nouvelle trajectoire grâce au dernier étage de la fusée, qui va le mener à proximité de la Lune.

Pour toute cette partie, l'étude est effectuée dans le référentiel géocentrique dont l'origine est le centre de la Terre et dont les axes pointent vers des étoiles fixes ; le référentiel est supposé galiléen. La valeur de la vitesse du vaisseau Apollo 11 sur son

orbite supposée circulaire de rayon $6,56 \times 10^3 \text{ km}$ (soit une altitude par rapport à la Terre de 190 km) vaut $v_h = 7,79 \times 10^3 \text{ m} \cdot \text{s}^{-1}$.

Le périmètre d'un cercle de rayon R est donné par $2\pi R$.

- 1.1. Calculer la valeur de la durée passée en orbite terrestre par l'équipage dans le vaisseau Apollo 11.
- 1.2. La valeur de l'énergie potentielle de pesanteur du vaisseau Apollo 11 en orbite terrestre est $E_p = 8,39 \times 10^{10} \text{ J}$, l'origine de l'énergie potentielle de pesanteur étant prise nulle au centre de la Terre.
 - 1.2.1. Calculer la valeur de l'énergie cinétique E_c du vaisseau en orbite terrestre.
 - 1.2.2. En déduire la valeur de l'énergie mécanique E_m du vaisseau en orbite terrestre.
- 1.3. La valeur de l'énergie mécanique E_{m0} du vaisseau Apollo 11 avant le décollage est : $E_{m0} = 0 \text{ J}$.
 - 1.3.1. Déterminer l'énergie minimale que doit fournir Saturn V pour mettre en orbite terrestre le vaisseau Apollo 11. Conclure, sachant que la fusée Saturn V est un lanceur qui a la capacité de fournir une énergie de l'ordre de $5 \times 10^{12} \text{ J}$ pour mettre un corps en orbite autour de la Terre.
 - 1.3.2. Expliquer pourquoi l'énergie cinétique du vaisseau avant le décollage n'est pas nulle dans le référentiel géocentrique.

2. Michael Collins en orbite autour de la Lune lors de la mission Apollo 11

Le vaisseau Apollo 11 se trouve au voisinage de la Lune à une altitude $h_L = 110 \text{ km}$ par rapport au sol lunaire. À cet instant, le module lunaire se détache du vaisseau emportant à son bord les deux astronautes Buzz Aldrin et Neil Armstrong vers le sol lunaire. Le troisième astronaute Michael Collins reste seul en orbite dans le vaisseau qui est animé d'un mouvement supposé circulaire uniforme dans le référentiel d'étude centré sur la Lune et supposé galiléen. Libéré de son module, le vaisseau possède alors une masse m_2 qui n'est plus que de $3,0 \times 10^4 \text{ kg}$ environ. Les deux astronautes restent 21 h et 36 min sur le sol lunaire.

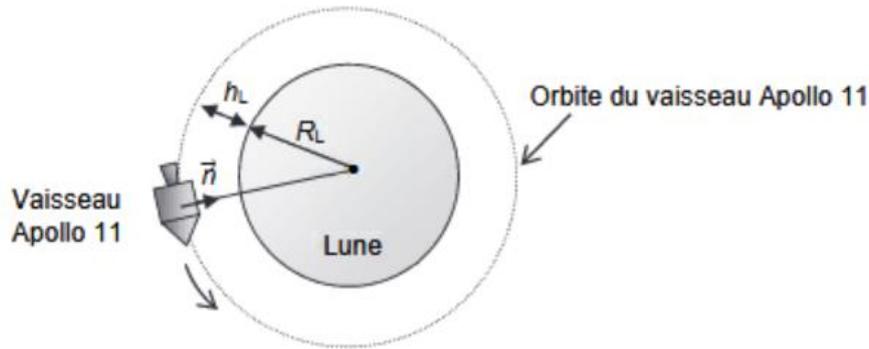


Figure 1. Vaisseau en orbite lunaire à une altitude h_L

On note \vec{n} un vecteur unitaire choisi dans la direction vaisseau – centre de la Lune et dans le sens du vaisseau Apollo 11 vers la Lune (cf. figure 1). On considère que le vaisseau n'est soumis qu'à l'attraction de la Lune.

On rappelle que la force d'attraction d'un objet de masse m sur un objet de masse m' , dont les centres de gravité sont séparés d'une distance r s'écrit :

$$\vec{F} = G \frac{mm'}{r^2} \vec{u}$$

Avec \vec{u} un vecteur partant du centre de gravité de l'objet de masse m' pointant vers le centre de gravité de l'objet de masse m .

- 2.1. En appliquant la deuxième loi de Newton, déterminer l'expression du vecteur accélération \vec{a} du vaisseau Apollo 11 à l'altitude h_L dans le référentiel d'étude.
- 2.2. Donner la relation entre v , $R_L + h_L$ et ω la vitesse de rotation du vaisseau autour de la Lune en $rad.s^{-1}$.

L'accélération du vaisseau suivant l'axe \vec{n} s'écrit aussi :

$$a = v\omega$$

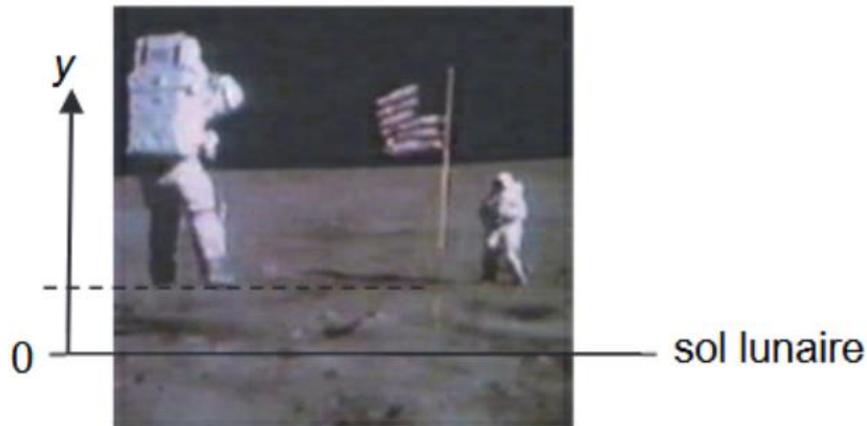
- 2.3. Montrer que la norme de la vitesse v du vaisseau Apollo 11 à l'altitude h_L a pour expression :

$$v = \sqrt{\frac{GM_L}{R_L + h_L}}$$

Et donnez sa valeur.

- 2.4. Calculer la valeur de la période de révolution T du vaisseau Apollo 11, puis déterminer celle du nombre de tours autour de la Lune qu'a fait l'astronaute Michael Collins pendant le séjour des deux autres astronautes sur la Lune.

3. Saut de John Young lors de la mission Apollo 16



Source : NASA

Lors de la mission Apollo 16 en 1972, l'astronaute John Young fait un grand saut vertical. Cette scène a été filmée et la vidéo est exploitée grâce à un logiciel de pointage.

Une image de cette vidéo présentée ci-dessus montre John Young au point le plus haut du saut, ses pieds étant alors situés à 60 cm au-dessus du sol.

On choisit l'axe Oy vertical, orienté vers le haut, l'origine O de cet axe étant situé au niveau du sol lunaire. On repère la position de John Young selon cet axe en pointant la position de ses pieds image par image. La courbe $y(t)$ donnée ci-dessous représente l'évolution de la position de John Young en fonction du temps pendant son saut sur la Lune. L'origine des dates, $t = 0$ s, est prise au début du saut.

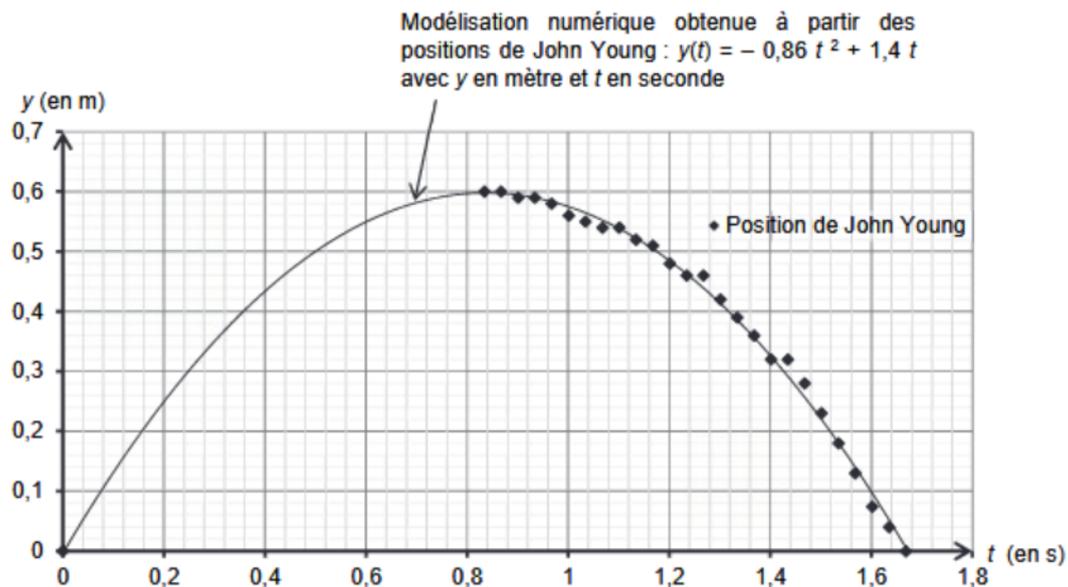


Figure 2. Évolution de la position y des pieds de John Young en fonction du temps t pendant son saut sur la Lune

En l'absence d'atmosphère sur la Lune, on considère que le saut de John Young est une chute libre verticale.

Pour informations, on a :

$$y(t) = \frac{a_y}{2} t^2 + 1,4 \cdot t$$

$$v_y(t) = a_y \cdot t + 1,4$$

- 3.1. D'après l'équation de la modélisation numérique, calculer la valeur de la vitesse initiale v_{0y} de John Young.
- 3.2. L'accélération est donnée par $a_y(t) = -1,72 \text{ m} \cdot \text{s}^{-2}$.
Montrer que c'est aussi l'opposé de la valeur de l'intensité de la pesanteur lunaire g_L .
- 3.3. John Young, avec son scaphandre, a une masse totale d'environ 150 kg et il parvient pourtant à faire un saut vertical de 60 cm sur la Lune. Déterminer les valeurs de la hauteur et de la durée d'un saut vertical qu'aurait réalisé John Young avec son équipement sur la Terre avec la vitesse initiale v_{0y} dans le cadre du modèle de la chute libre. Commenter.

EXERCICE 3: Equation aux dimensions

Le nombre de Bansen Ba est un nombre sans dimension utilisé dans les opérations de transfert thermique. Il représente le rapport entre le transfert d'énergie thermique par radiation et le transfert par convection.

On le définit de la manière suivante :

$$Ba = \frac{h_r S^a}{F^b c_p}$$

Avec :

- h_r : le coefficient de transfert thermique par radiation ($J.K^{-1}.s^{-1}.m^{-2}$)

- S : la surface de transfert

- F : le débit massique ($kg.s^{-1}$)

- c_p : la capacité thermique, qui représente la quantité d'énergie thermique que l'on doit transférer à un corps pour augmenter sa température ($J.K^{-1}.kg^{-1}$)

(Source : Wikipédia)

Puisque le nombre de Bansen est sans dimension, déterminez les constantes a et b .

Essais en Vol Istres
EPNER

Titre/Grade:

Nom:

Prénom:

Examen:

EXAMEN PROBATOIRE D'ADMISSION

AU STAGE ESSAIS

CONTRÔLEUR AERIEN D'ESSAIS ET DE RÉCEPTION

SESSION DU 15 NOVEMBRE 2021

CORRIGÉ ÉPREUVE ÉCRITE DE CONNAISSANCES SCIENTIFIQUES

Durée: 1h30 – Seule une calculatrice non programmable et non graphique est autorisée --
– Aucun document n'est autorisé pour cette épreuve

Document validé par :

Nom :

Date :

Signature :

EXERCICE 1

Performance d'une voiture électrique au démarrage.

Les voitures électriques sont réputées pour accélérer plus fortement au démarrage. L'étude de l'évolution de la vitesse au cours du temps est menée sur la base d'une vidéo du tableau de bord d'une voiture électrique, départ arrêté, en ligne droite.

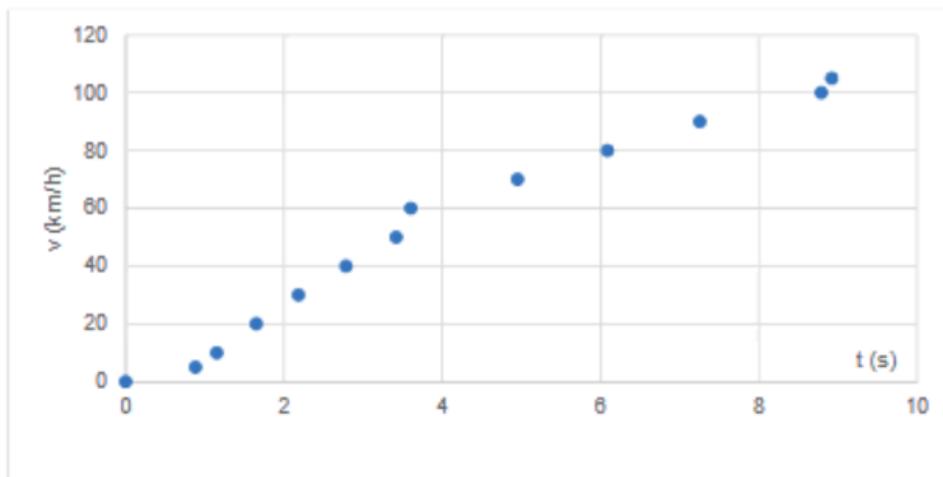
Photographie extraite de la vidéo du tableau de bord de la voiture étudiée :



Site internet Car Question : <https://www.youtube.com/watch?v=UqDwYCxoyYI>

Évolution de la vitesse de la voiture électrique au cours du temps :

À partir de la vidéo présentée ci-dessus, on relève la vitesse de la voiture électrique au cours du temps. Les mesures obtenues sont reportées dans le graphique ci-dessous :



Donnée :

-masse de la voiture : $m = 1,6 \times 10^3 \text{ kg}$.

1. Identifier le référentiel adopté pour les valeurs de la vitesse indiquée par le compteur de la voiture.

L'étude se place dans le référentiel terrestre, supposé Galiléen. La vitesse indiquée par le compteur est relative à ce référentiel.

Les constructeurs caractérisent l'accélération d'une voiture en donnant la durée nécessaire pour que la voiture atteigne 100 km/h. Dans le cas de la voiture étudiée, on mesure, par suivi de la vitesse donnée sur le tableau de bord, une durée de 8,3 s.

2. Déterminer la valeur de l'accélération moyenne de la voiture.

En moyenne, on a l'accélération qui vaut :

$$a = \frac{V}{t} = \frac{100}{3,6} = 3,35 \text{ m.s}^{-2}$$

Avec la vitesse qui est convertie en m/s.

On étudie le graphique donnant la vitesse de la voiture en fonction du temps.

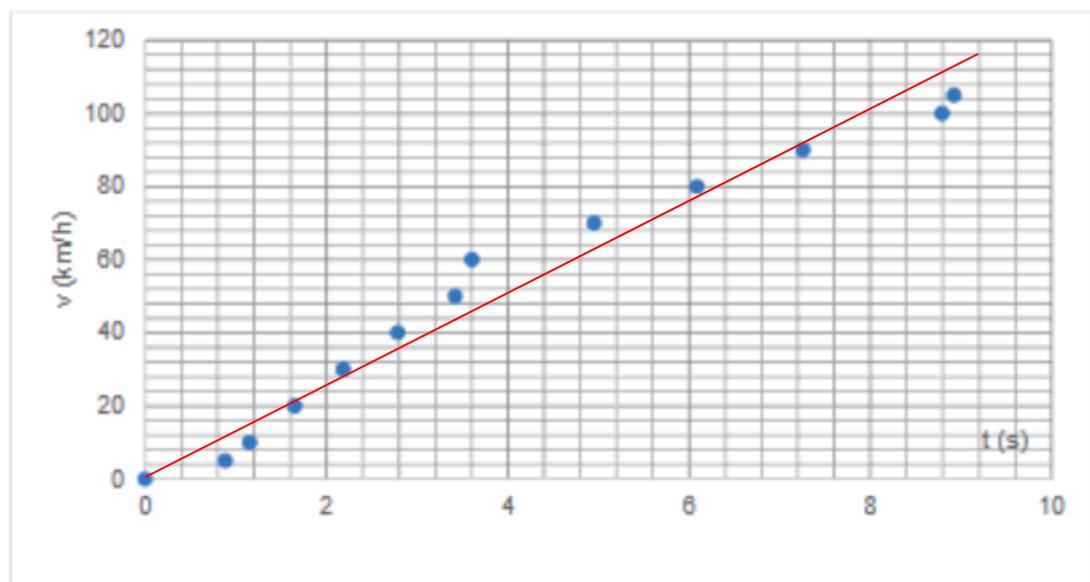
3. On choisit de modéliser la dépendance entre la vitesse et le temps par une relation de proportionnalité. Déterminer graphiquement la valeur de l'accélération de la voiture en faisant apparaître la démarche sur le document-réponse 1 de l'ANNEXE à rendre avec la copie. Comparer avec la valeur obtenue à la question 2.

On veut trouver a tel que $V = at$, avec a l'accélération moyenne du véhicule.

De manière graphique, on trace une droite partant de l'origine, et suivant le plus possible les points mesurés :

Document-réponse 1 : EXERCICE A, question 3

Évolution de la vitesse de la voiture électrique au cours du temps



La droite en rouge a une pente :

$$a = \frac{\frac{116}{3,6}}{9,2} = 3,5 \text{ m} \cdot \text{s}^{-2}$$

Donc l'accélération moyenne déterminée théoriquement à la question précédente ($3,35 \text{ m} \cdot \text{s}^{-2}$) est un peu plus faible que graphiquement.

C'est cette valeur de l'accélération que l'on retiendra pour le reste de l'exercice.

On sait que la distance parcourue à un instant t donné est $d = \frac{at^2}{2}$.

- Déterminer la valeur de la distance nécessaire pour réaliser ce test. Commenter en la comparant au contexte quotidien de l'usage d'une voiture.

On a donc :

$$d = \frac{at^2}{2} = \frac{3,5 \cdot (8,3)^2}{2} = 120,6 \text{ m}$$

C'est une distance assez importante parcourue en peu de temps.

- Déterminer, à accélération constante, par quels facteurs la distance parcourue et la vitesse atteinte sont divisées lorsque la durée d'observation est divisée par deux.

En divisant par 2 le temps d'étude, on a :

$$d = \frac{at^2}{2} = \frac{3,5 \cdot (4,15)^2}{2} = 30,1 \text{ m}$$

Contre $120,6 \text{ m}$.

Et :

$$V = at = 3,5 \cdot 4,15 = 14,5 \text{ m/s}$$

Soit :

$$V = 14,5 \cdot 3,6 = 52,3 \text{ km/h}$$

Contre $(3,5 \cdot 8,3) \cdot 3,6 = 104,6 \text{ km/h}$ graphiquement, et 100 km/h d'après l'énoncé.

La distance est beaucoup plus impactée par cette division du temps d'observation. C'est normal puisque sa dépendance est en t^2 . On a un ratio $\frac{120,6}{30,1} = 4$ pour la distance et $\frac{100}{52,3} = 1,9$ pour la vitesse.

6. Déterminer la valeur de la résultante des forces extérieures exercées sur la voiture.

Le Principe Fondamental de la Dynamique nous dit que :

$$m\vec{a} = \sum \vec{F}$$

L'accélération de la voiture \vec{a} dépend de la somme des forces s'exerçant sur elle $\sum \vec{F}$ et sa masse m .

Or ici l'accélération est orientée vers l'avant (la vitesse augmente) et a une norme de $3,5 \text{ m.s}^{-2}$.

Connaissant la masse de la voiture $m = 1,6 \times 10^3 \text{ kg} = 1600 \text{ kg}$, on a la résultante des forces extérieures qui vaut :

$$\sum \vec{F} = 1600 \cdot 3,5 = 5600 \text{ N}$$

Il s'agit de la différence entre la traction générée par le moteur et la traînée aérodynamique du véhicule.

7. Déterminer la valeur de la variation d'énergie cinétique de la voiture lorsqu'elle a parcouru une distance de 100 m. Quelle était la forme de cette énergie avant d'être convertie en énergie cinétique ?

On a l'énergie cinétique qui vaut :

$$E_c = \frac{1}{2} mV^2$$

Or la voiture atteint 100 m lorsque :

$$d = 100 = \frac{at^2}{2}$$

Soit à un temps :

$$t = \sqrt{\frac{2 \cdot 100}{a}} = \sqrt{\frac{200}{3,5}} = 7,6 \text{ s}$$

Et donc la vitesse à ce temps vaut :

$$V = at = 3,5 \cdot 7,6 = 26,6 \text{ m/s} = 95,76 \text{ km/h}$$

Ainsi :

$$E_c = \frac{1}{2} 1600 \cdot 26,6^2 = 566\,048 \text{ J}$$

Cette énergie provient de la batterie qui alimente le moteur. Il s'agit donc à la base d'une énergie sous forme potentielle électrique.

EXERCICE 2

Missions sur la Lune.

L'année 2019 a marqué le 50e anniversaire de la mission Apollo 11. En effet, le 20 juillet 1969, l'Homme marche pour la première fois sur la Lune. Le but de cet exercice est d'étudier différents aspects des missions Apollo 11 et 16 : le décollage depuis la Terre, la mise en orbite autour de la Lune et une expérience de détermination de la valeur de l'intensité de la pesanteur lunaire.



Équipage de la mission Apollo 11 en 1969
(de gauche à droite : N. Armstrong, M. Collins,
B. Aldrin)
Source : NASA



Équipage de la mission Apollo 16 en 1972
(de gauche à droite : T. Mattingly, J. Young,
C. Duke Jr.)
Source : NASA

Données :

- constante de gravitation universelle : $G = 6,67 \times 10^{-11} \text{ m}^3 \cdot \text{kg}^{-1} \cdot \text{s}^{-2}$;
- masse de la Terre : $M_T = 5,97 \times 10^{24} \text{ kg}$;
- masse de la Lune : $M_L = 7,34 \times 10^{22} \text{ kg}$;
- masse du vaisseau Apollo 11 avec son module lunaire : $m_1 = 4,50 \times 10^4 \text{ kg}$;
- rayon de la Terre : $R_T = 6,37 \times 10^3 \text{ km}$;
- rayon de la Lune : $R_L = 1,73 \times 10^3 \text{ km}$;
- intensité de pesanteur terrestre : $g_T = 9,81 \text{ m} \cdot \text{s}^{-2}$.

Pour rappel : $10^3 = 1000$

1. Décollage depuis la Terre de la mission Apollo 11

La fusée Saturn V est composée de trois étages contenant du carburant. Lorsqu'ils sont vides, ces étages se décrochent au fur et à mesure de la progression de la fusée. Le 16 juillet 1969, la fusée Saturn V décolle de cap Canaveral en Floride en emportant l'équipage et le vaisseau Apollo 11 sur lequel est fixé un module lunaire. Elle met en orbite le vaisseau Apollo 11 qui effectue alors 1,5 tour autour de la Terre, afin de permettre la vérification de tous les paramètres du vol. Le vaisseau Apollo 11 est ensuite transféré sur une nouvelle trajectoire grâce au dernier étage de la fusée, qui va le mener à proximité de la Lune.

Pour toute cette partie, l'étude est effectuée dans le référentiel géocentrique dont l'origine est le centre de la Terre et dont les axes pointent vers des étoiles fixes ; le

référentiel est supposé galiléen. La valeur de la vitesse du vaisseau Apollo 11 sur son orbite supposée circulaire de rayon $6,56 \times 10^3 \text{ km}$ (soit une altitude par rapport à la Terre de 190 km) vaut $v_h = 7,79 \times 10^3 \text{ m} \cdot \text{s}^{-1}$.

Le périmètre d'un cercle de rayon R est donné par $2\pi R$.

- 1.1. Calculer la valeur de la durée passée en orbite terrestre par l'équipage dans le vaisseau Apollo 11.

Le vaisseau parcourt 1,5 fois la tour de la Terre soit une distance de :

$$1,5 \cdot 2\pi \cdot 6\,560 = 61\,827 \text{ km} = 61\,827\,000 \text{ m}$$

Sachant que la vitesse du vaisseau est de $7\,790 \text{ m} \cdot \text{s}^{-1}$, on a une durée passée en orbite de :

$$t = \frac{d}{v} = \frac{61\,827\,000}{7\,790} = 7\,937 \text{ s} = 132 \text{ min } 17 \text{ s}$$

- 1.2. La valeur de l'énergie potentielle de pesanteur du vaisseau Apollo 11 en orbite terrestre est $E_p = 8,39 \times 10^{10} \text{ J}$, l'origine de l'énergie potentielle de pesanteur étant prise nulle à la surface de la Terre (et la constante de gravité étant considérée constante et égale à $9,81 \text{ m} \cdot \text{s}^{-2}$).

- 1.2.1. Calculer la valeur de l'énergie cinétique E_c du vaisseau en orbite terrestre.

On a l'énergie cinétique qui vaut :

$$E_c = \frac{1}{2} m_1 v_h^2 = \frac{1}{2} \cdot 4,50 \cdot 10^4 \cdot (7,79 \cdot 10^3)^2 = 1,37 \cdot 10^{12} \text{ J}$$

- 1.2.2. En déduire la valeur de l'énergie mécanique E_m du vaisseau en orbite terrestre.

On a l'énergie mécanique qui est la somme des deux formes d'énergie précédentes :

$$E_m = E_c + E_p = 1,37 \cdot 10^{12} + 8,39 \cdot 10^{10} = 1,45 \cdot 10^{12} \text{ J}$$

- 1.3. On considère que la valeur de l'énergie mécanique E_{m0} du vaisseau Apollo 11 avant le décollage est nulle : $E_{m0} = 0 \text{ J}$.

- 1.3.1. Déterminer l'énergie minimale que doit fournir Saturn V pour mettre en orbite terrestre le vaisseau Apollo 11 à sa vitesse de croisière. Conclure, sachant que la fusée Saturn V est un lanceur qui a la capacité de fournir une énergie de l'ordre de $5 \times 10^{12} \text{ J}$ pour mettre un corps en orbite autour de la Terre.

Lorsque le vaisseau est en orbite autour de la Terre, il a une énergie mécanique de $E_m = 1,45 \cdot 10^{12} \text{ J}$ (cf question 1.2.2).

Si au départ il avait $E_{m0} = 0 J$, c'est que le lanceur lui a fourni la quantité d'énergie :

$$E_m - E_{m0} = 1,45 \cdot 10^{12} - 0 = 1,45 \cdot 10^{12} J < 5 \cdot 10^{12} J$$

Heureusement, le lanceur peut fournir l'énergie suffisante afin de mettre en orbite le vaisseau.

1.3.2. Expliquer pourquoi l'énergie mécanique du vaisseau avant le décollage n'est pas tout à fait nulle dans le référentiel géocentrique.

Le référentiel géocentrique est fixe par rapport à la Terre. Ainsi le vaisseau, lorsqu'il est posé au sol, bouge du fait de la rotation de la Terre, d'où une énergie cinétique du vaisseau non nulle au départ.

2. Michael Collins en orbite autour de la Lune lors de la mission Apollo 11

Le vaisseau Apollo 11 se trouve au voisinage de la Lune à une altitude $h_L = 110 \text{ km}$ par rapport au sol lunaire. À cet instant, le module lunaire se détache du vaisseau emportant à son bord les deux astronautes Buzz Aldrin et Neil Armstrong vers le sol lunaire. Le troisième astronaute Michael Collins reste seul en orbite dans le vaisseau qui est animé d'un mouvement supposé circulaire uniforme dans le référentiel d'étude centré sur la Lune et supposé galiléen. Libéré de son module, le vaisseau possède alors une masse m_2 qui n'est plus que de $3,0 \times 10^4 \text{ kg}$ environ. Les deux astronautes restent 21 h et 36 min sur le sol lunaire.

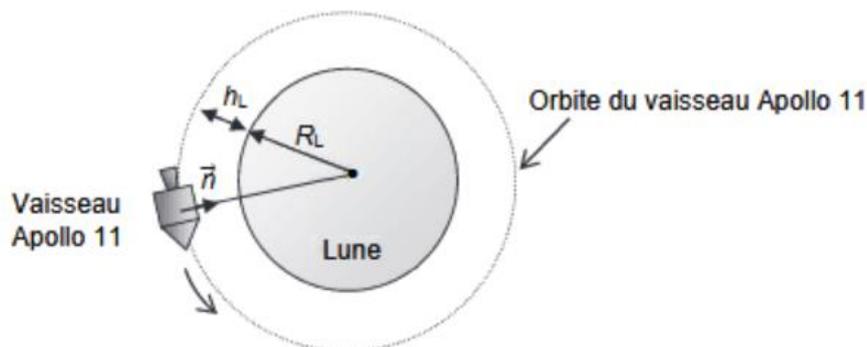


Figure 1. Vaisseau en orbite lunaire à une altitude h_L

On note \vec{n} un vecteur unitaire choisi dans la direction vaisseau – centre de la Lune et dans le sens du vaisseau Apollo 11 vers la Lune (cf. figure 1). On considère que le vaisseau n'est soumis qu'à l'attraction de la Lune.

On rappelle que la force d'attraction d'un objet de masse m sur un objet de masse m' , dont les centres de gravité sont séparés d'une distance r s'écrit :

$$\vec{F} = G \frac{mm'}{r^2} \vec{u}$$

Avec \vec{u} un vecteur partant du centre de gravité de l'objet de masse m' pointant vers le centre de gravité de l'objet de masse m .

2.1. En appliquant la deuxième loi de Newton, déterminer l'expression du vecteur accélération \vec{a} du vaisseau Apollo 11 à l'altitude h_L dans le référentiel d'étude.

On applique le Principe Fondamental de la dynamique, sachant qu'on a seulement l'attraction de la Lune qui s'exerce sur le vaisseau soit :

$$m_2 \vec{a} = G \frac{M_L m_2}{(R_L + h_L)^2} \vec{n}$$

Soit simplement :

$$\vec{a} = G \frac{M_L}{(R_L + h_L)^2} \vec{n}$$

2.2. Donner la relation entre v , $R_L + h_L$ et ω la vitesse de rotation du vaisseau autour de la Lune en $rad.s^{-1}$.

On a simplement :

$$(R_L + h_L)\omega = v$$

Remarque :

Une analyse dimensionnelle permet de s'assurer que la relation est bonne :

$$[R_L + h_L] = m$$

$$[\omega] = s^{-1}$$

$$[v] = m.s^{-1}$$

L'accélération du vaisseau suivant l'axe \vec{n} s'écrit aussi :

$$a = v\omega$$

2.3. Montrer que la norme de la vitesse v du vaisseau Apollo 11 à l'altitude h_L a pour expression :

$$v = \sqrt{\frac{GM_L}{R_L + h_L}}$$

Et donnez sa valeur.

D'après le PFD vu à la question 2.1, on a :

$$m_2 v \omega = m_2 a = G \frac{M_L m_2}{(R_L + h_L)^2}$$

Or :

$$\omega = \frac{v}{R_L + h_L} \rightarrow m_2 v \omega = m_2 \frac{v^2}{R_L + h_L}$$

D'où :

$$m_2 \frac{v^2}{R_L + h_L} = G \frac{M_L m_2}{(R_L + h_L)^2} \rightarrow v^2 = G \frac{M_L}{R_L + h_L}$$

Et donc :

$$v = \sqrt{\frac{GM_L}{R_L + h_L}} = \sqrt{\frac{6,67 \cdot 10^{-11} \cdot 7,34 \cdot 10^{22}}{1,73 \cdot 10^6 + 110 \cdot 10^3}} = 1\,631 \text{ m/s}$$

En n'oubliant pas de convertir les *km* en *m*.

- 2.4. Calculer la valeur de la période de révolution T du vaisseau Apollo 11, puis déterminer celle du nombre de tours autour de la Lune qu'a fait l'astronaute Michael Collins pendant le séjour des deux autres astronautes sur la Lune.

On a la période, temps pendant lequel le vaisseau fait le tour de la Lune, qui se calcule via la formule :

$$v = \frac{2\pi(R_L + h_L)}{T}$$

Soit :

$$T = \frac{2\pi(R_L + h_L)}{v} = \frac{2\pi(R_L + h_L)}{\sqrt{\frac{GM_L}{R_L + h_L}}} = \frac{2\pi \cdot (1,73 \cdot 10^6 + 110 \cdot 10^3)}{1\,631} = 7\,088 \text{ s}$$

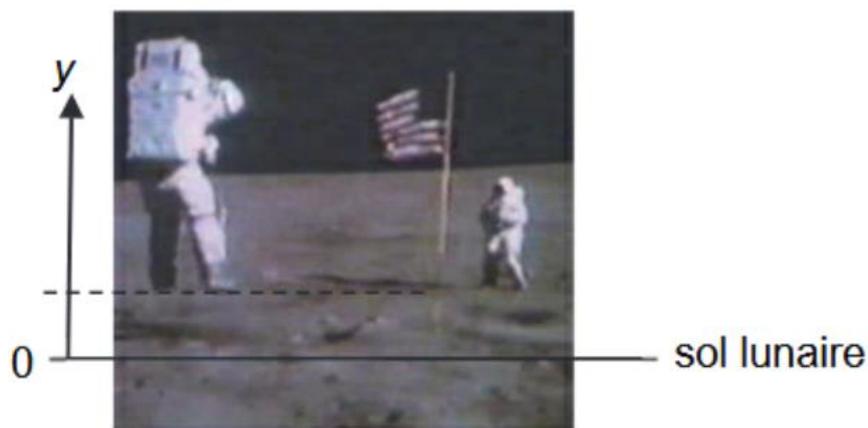
Michael Collins est resté en orbite autour de la Lune pendant 21 heures et 36 minutes soit :

$$21 \cdot 60 + 36 = 1296 \text{ min} = 77\,760 \text{ s}$$

Et a donc pu faire 11 fois le tour de la Lune puisque :

$$\frac{77\,760}{7\,088} = 10,97$$

3. Saut de John Young lors de la mission Apollo 16



Source : NASA

Lors de la mission Apollo 16 en 1972, l'astronaute John Young fait un grand saut vertical. Cette scène a été filmée et la vidéo est exploitée grâce à un logiciel de pointage.

Une image de cette vidéo présentée ci-dessus montre John Young au point le plus haut du saut, ses pieds étant alors situés à 60 cm au-dessus du sol.

On choisit l'axe Oy vertical, orienté vers le haut, l'origine O de cet axe étant situé au niveau du sol lunaire. On repère la position de John Young selon cet axe en pointant la position de ses pieds image par image. La courbe $y(t)$ donnée ci-dessous représente l'évolution de la position de John Young en fonction du temps pendant son saut sur la Lune. L'origine des dates, $t = 0$ s, est prise au début du saut.

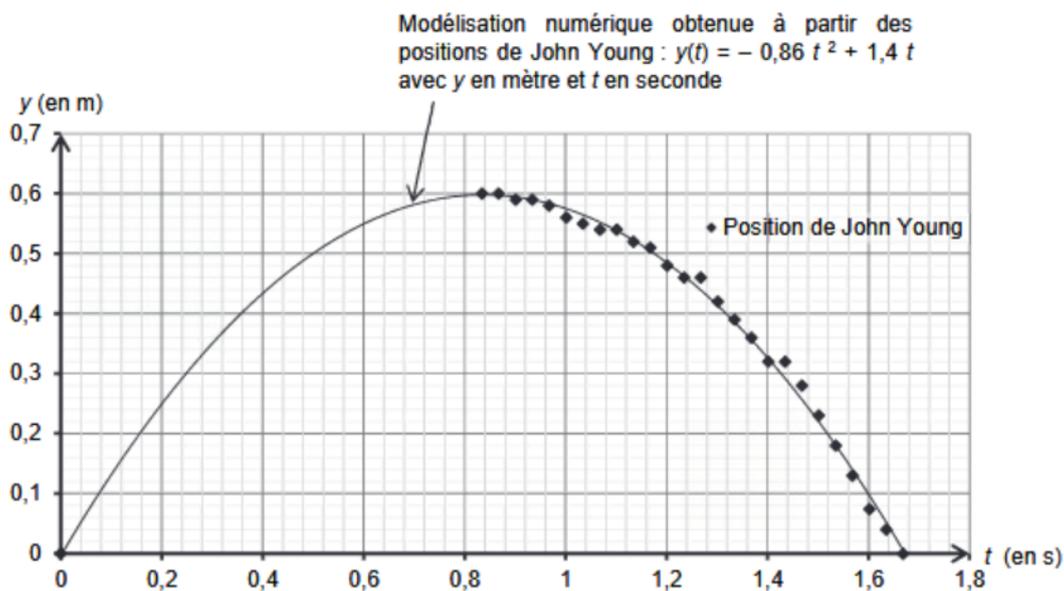


Figure 2. Évolution de la position y des pieds de John Young en fonction du temps t pendant son saut sur la Lune

En l'absence d'atmosphère sur la Lune, on considère que le saut de John Young est une chute libre verticale.

Pour information, on a :

$$y(t) = \frac{a_y}{2} t^2 + 1,4 \cdot t$$

$$v_y(t) = a_y \cdot t + 1,4$$

3.1. D'après l'équation de la modélisation numérique, calculer la valeur de la vitesse initiale v_{0y} de John Young.

A l'instant initial on a :

$$v_{0y} = v_y(t = 0) = 1,4 \text{ m/s}$$

3.2. L'accélération est donnée par $a_y(t) = -1,72 \text{ m} \cdot \text{s}^{-2}$.

Montrer que c'est aussi l'opposé de la valeur de l'intensité de la pesanteur lunaire g_L .

Lorsque l'on écrit le Principe Fondamental de la Dynamique, en sachant que la seule force s'exerçant sur l'astronaute est son poids, on a :

$$ma_y = -mg_L$$

D'où la valeur de g_L .

3.3. John Young, avec son scaphandre, a une masse totale d'environ 150 kg et il parvient pourtant à faire un saut vertical de 60 cm sur la Lune. Déterminer les valeurs de la hauteur et de la durée d'un saut vertical qu'aurait réalisé John Young avec son équipement sur la Terre avec la vitesse initiale v_{0y} dans le cadre du modèle de la chute libre. Commenter.

On a sur Terre :

$$a = -g = -9,81 \text{ m} \cdot \text{s}^{-2}$$

Donc en intégrant par rapport au temps :

$$v_y(t) = -9,81 \cdot t + v_{0y} = -9,81 \cdot t + 1,4$$

Et en intégrant une seconde fois :

$$y(t) = -\frac{9,81}{2} \cdot t^2 + 1,4 \cdot t = \left(-\frac{9,81}{2} \cdot t + 1,4\right) \cdot t$$

Ainsi, on a $y(t) = 0$ quand $t = 0 \text{ s}$ (début du saut...) et quand :

$$-\frac{9,81}{2} \cdot t + 1,4 = 0$$

Soit :

$$t = \frac{1,4}{\frac{9,81}{2}} = 0,29 \text{ s}$$

La hauteur maximale est atteinte lorsque $v_y(t) = 0$ soit :

$$t = \frac{1,4}{9,81} = 0,14 \text{ s}$$

Donc :

$$y(t = 0,14) = -0,86 \cdot 0,14^2 + 1,4 \cdot 0,14 = 0,18 \text{ m}$$

Ce qui est trois fois moins important que sur la Lune, dû à une attraction bien plus forte sur Terre.

EXERCICE 3

Equation aux dimensions.

Le nombre de Bansen Ba est un nombre sans dimension utilisé dans les opérations de transfert thermique. Il représente le rapport entre le transfert d'énergie thermique par radiation et le transfert par convection.

On le définit de la manière suivante :

$$Ba = \frac{h_r S^a}{F^b c_p}$$

Avec :

- h_r : le coefficient de transfert thermique par radiation ($J.K^{-1}.s^{-1}.m^{-2}$)

- S : la surface de transfert

- F : le débit massique ($kg.s^{-1}$)

- c_p : la capacité thermique, qui représente la quantité d'énergie thermique que l'on doit transférer à un corps pour augmenter sa température ($J.K^{-1}.kg^{-1}$)

(Source : Wikipédia)

Puisque le nombre de Bansen est sans dimension, déterminez les constantes a et b .

On a les unités des différents paramètres :

$$\begin{aligned}[S] &= m^2 \\ [F] &= kg.s^{-1} \\ [c_p] &= J.K^{-1}.kg^{-1} \\ [h_r] &= J.K^{-1}.s^{-1}.m^{-2}\end{aligned}$$

Sachant que :

$$[Ba] = \left[\frac{h_r S^a}{F^b c_p} \right] = \frac{(J.K^{-1}.s^{-1}.m^{-2}).(m^{2a})}{(kg^b.s^{-b}).(J.K^{-1}.kg^{-1})} = kg^{1-b}.s^{-1+b}.m^{2a-2}$$

Donc :

$$1 - b = 0 \rightarrow b = 1$$

Et :

$$2a - 2 = 0 \rightarrow a = 1$$

Le nombre de Bansen s'écrit donc :

$$Ba = \frac{h_r S}{F c_p}$$