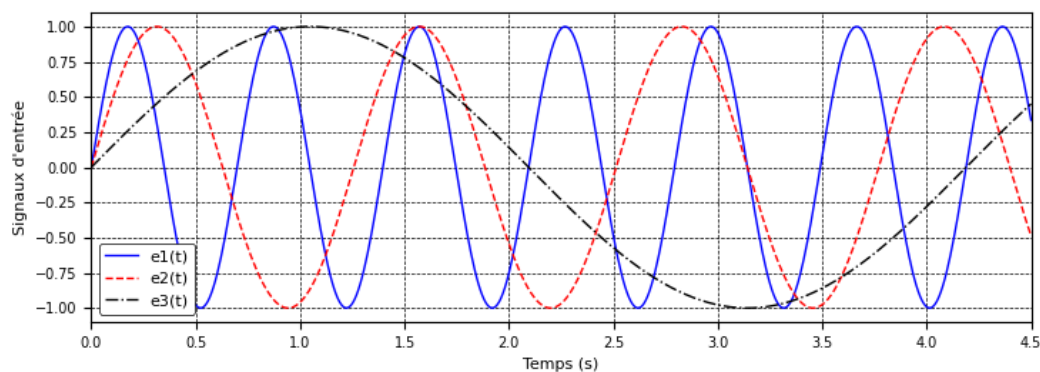


Travaux Dirigés 12

Analyse harmonique des SLCI

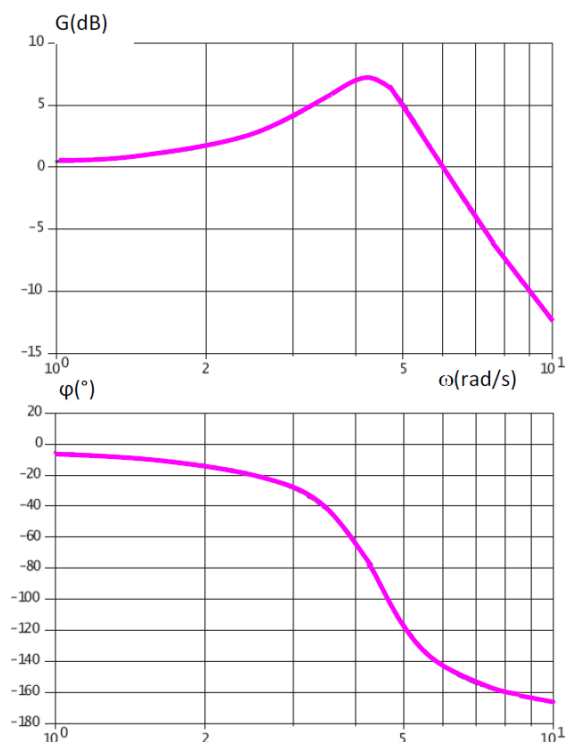
Exercice 1 : Réponses temporelles et harmoniques d'un système

Le diagramme temporel ci-dessous présente, en fonction du temps en s, l'évolution de 3 signaux d'entrée sinusoidaux.



Question 1 : Déterminer les périodes et les pulsations de chacun des signaux.

Soit un système dont le diagramme de Bode est donné ci-dessous.



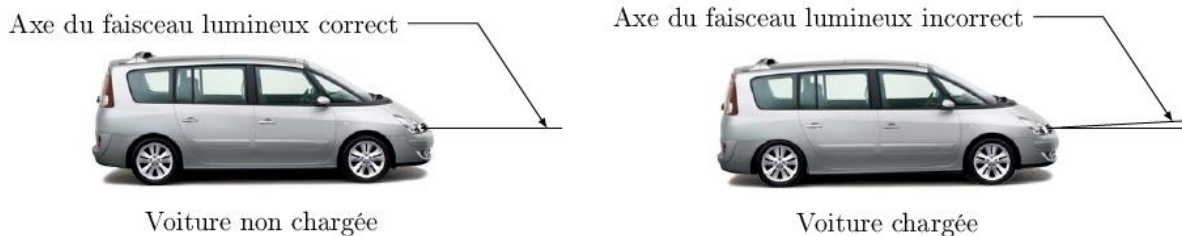
Question 2 : En déduire le gain en dB, puis le gain, et le déphasage en ° en régime permanent pour chacune des pulsations correspondant aux 3 entrées précédentes.

Question 3 : En déduire l'expression temporelle, puis le déphasage en s et le déphasage en pourcentage de la période de chacun des signaux de sortie.

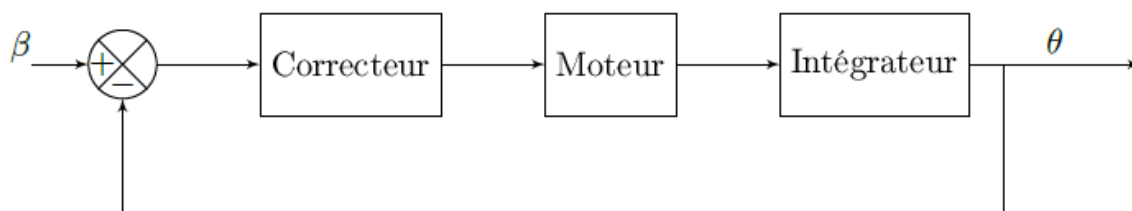
Question 4 : En déduire le tracé des courbes temporelles de sortie correspondant aux 3 entrées précédentes.

Exercice 2 : Système d'orientation de phare

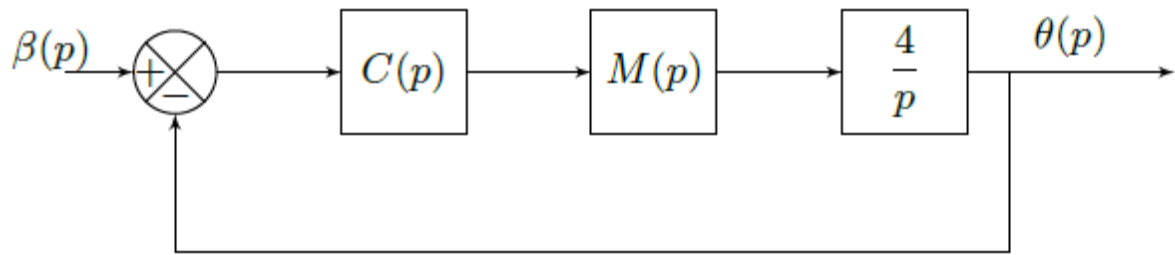
L'assiette (l'inclinaison) d'un véhicule se modifie avec sa charge, le profil de la route ou les conditions de conduite (phase de freinage ou d'accélération). Cette modification entraîne une variation d'inclinaison de l'axe du faisceau lumineux produit par les phares du véhicule. Ceux-ci peuvent alors éblouir d'autres conducteurs ou mal éclairer la chaussée.



Certaines voitures sont équipées de système de correction dynamique de portée. Ce système fait appel à des capteurs d'assiette reliés aux essieux avant et arrière du véhicule. Les données sont traitées électroniquement par un calculateur et transmises aux actionneurs situés derrière les projecteurs. La position du projecteur est ajustée en maintenant un angle de faisceau optimal évitant tout éblouissement et fournissant le meilleur éclairage de la route. Le système étudié peut être modélisé par le schéma fonctionnel à retour unitaire suivant (avec $\beta(t)$ angle de tangage souhaité du véhicule et $\theta(t)$ angle de correction de portée).



On se propose d'analyser la réponse harmonique du système et observer s'il est capable de corriger la portée de manière dynamique. Le schéma-blocs du système est le suivant :



Les objectifs de ce TD sont de déterminer la bande passante à 0 dB de la FTBO et de vérifier qu'elle est supérieure à 50 rad.s⁻¹ (critère de rapidité)

On s'intéresse à la construction du diagramme de Bode de chaque constituant. Le moteur est modélisé par la fonction de transfert $M(p) = \frac{1}{0.01 \cdot p + 1}$ et on envisage un correcteur proportionnel dérivé de la forme $C_1(p) = p + 5$ en série avec un correcteur du premier ordre $C_2(p) = \frac{30}{p + 30}$.

Question 1 : Mettre les fonctions de transfert sous forme canonique.

On veut représenter la FTBO du système complet.

Question 2 : Calculer la FTBO du système

Question 3 : Construire les tracés asymptotiques de Bode sur un même graphique des fonctions élémentaires.

Question 4 : Construire le tracé asymptotique de Bode de la FTBO, et l'allure des tracés du diagramme de Bode réel.

Question 4 : Évaluer la bande passante à 0 dB (ou pulsation au gain unité). Conclure quant au respect du cahier des charges sur le critère de la rapidité.

