



**LE RÉSEAU DE CRÉATION
ET D'ACCOMPAGNEMENT PÉDAGOGIQUES**

**Ce document a été mis en ligne par le Réseau Canopé
pour la Base Nationale des Sujets d'Examens de l'enseignement professionnel.**

Ce fichier numérique ne peut être reproduit, représenté, adapté ou traduit sans autorisation.

BTS MAINTENANCE DES MATÉRIELS DE CONSTRUCTION ET DE MANUTENTION

U.4 - ANALYSE D'UN DYSFONCTIONNEMENT

SESSION 2019

Durée : 4 heures

Coefficient : 5

L'usage de tout modèle de calculatrice, avec ou sans mode examen, est autorisé.

Tout autre matériel est interdit.

Document à rendre et àagrafer à la copie :

- documents-réponses..... pages 22 à 26/26.

Dès que le sujet vous est remis, assurez-vous qu'il est complet.
Le sujet comporte 26 pages, numérotées de 1/26 à 26/26.

Constitution du sujet

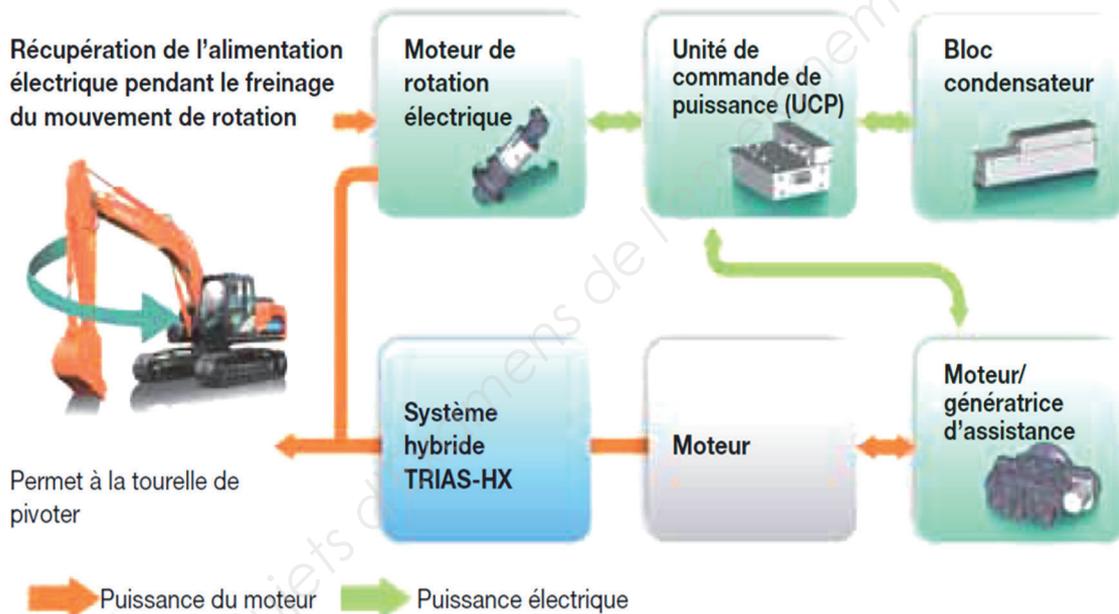
Sujet	pages 3 à 11/26
Mise en situation	page 3/26
1 ^{ère} partie : phase de tests et contrôles	pages 4 à 5/26
2 ^e partie : vérification des performances	pages 6 à 7/26
3 ^e partie : étude de la phase de freinage en moteur hybride.....	pages 8 à 10/26
4 ^e partie : identification du dysfonctionnement	pages 11 à 12/26
Documents techniques	pages 13 à 21/26
DT1 : test de performance de la machine : vitesse de pivotement	page 13/26
DT2 : courbes caractéristiques du moteur thermique 4HK1X	page 14/26
DT3 : spécifications des constituants assurant la rotation de la tourelle.....	page 15/26
DT4 : assembly of swing reduction gear	page 16/26
DT5 : évolution temporelle des grandeurs physiques lors de la rotation de la tourelle	page 17/26
DT6 : ensemble de soupapes de décharge basse pression de pivotement	page 18/26
DT7 : bloc hydraulique principal	page 19/26
DT8 : schéma hydraulique : partie commande.....	page 20/26
DT9 : schéma hydraulique : partie puissance	page 21/26
Documents-réponses	pages 22 à 26/26
DR1	page 22/26
DR2	page 23/26
DR3	page 24/26
DR4	page 25/26
DR5	page 26/26

Introduction à l'étude : les pelles à motorisation hybride

Votre étude aura pour support une pelle de 20 tonnes. Son constructeur a fait le choix du moteur-générateur qui permet une économie de carburant et des émissions de CO₂ réduites. Il a aussi repensé toute l'hydraulique de travail.

L'énergie cinétique récupérée lors du freinage de la tourelle est transformée en énergie électrique par le moteur-générateur, transmise par l'unité de commande de puissance et stockée dans le bloc condensateur (capaciteur). Elle est ensuite restituée par le moteur électrique venant en assistance du moteur hydraulique.

Une génératrice d'assistance entraînée par le moteur thermique permet de produire de l'énergie électrique lors des premières rotations.



Objectifs de cette étude

Vous êtes technicien responsable de maintenance. Un conducteur vous signale que la production a chuté et le temps de cycle est devenu trop important. La rotation de la tourelle fonctionne dans les deux sens mais il a remarqué une différence de performances selon le sens de rotation.

Vous allez dans un premier temps tester les performances de la machine, puis calculer les valeurs de référence pour identifier les principales grandeurs physiques (force, vitesse, pression, débit, ...) intervenant d'abord, dans le fonctionnement conventionnel de la machine, puis en version hybride. L'étude du schéma hydraulique vous permettra d'affiner la compréhension du fonctionnement, et par des mesures, de cibler la ou les causes du dysfonctionnement.

Le sujet est constitué de 4 parties indépendantes, toutefois il est conseillé de les traiter dans l'ordre.

1^{ÈRE} PARTIE : PHASE DE TESTS ET CONTRÔLES

L'objectif de cette partie est d'exploiter et d'analyser les résultats de tests prévus par le constructeur.

Afin de cerner la nature du dysfonctionnement, vous décidez de réaliser les tests de performances prévus par le constructeur présentés en DT1.

1^{er} test de performances : les conditions prévues de l'essai étant réunies, vous relevez les valeurs suivantes lors de la rotation de la tourelle à vitesse constante.

Sens horaire		
1 ^{er} relevé	2 ^e relevé	3 ^e relevé
15,5 s	15,4 s	15,4 s

Sens anti horaire		
1 ^{er} relevé	2 ^e relevé	3 ^e relevé
15,4 s	15,4 s	15,3 s

Question 1.1 Calculer la valeur moyenne des temps relevés. **Déduire** la valeur moyenne de la vitesse de rotation en tr.min^{-1} .

La norme prévoit un intervalle de tolérance.

Question 1.2 Calculer les valeurs maximale et minimale de la vitesse de rotation en tr.min^{-1} correspondantes.

Question 1.3 Préciser si la valeur moyenne des temps relevés présente un écart significatif avec la norme indiquée sur le DT1.

Question 1.4 Conclure sur le circuit hydraulique d'alimentation du moteur hydraulique de rotation de la tourelle.

2^e test de performances : vous décidez de tester la phase d'accélération de la machine. Pour cela vous chronométrez le temps nécessaire pour effectuer une rotation de 0 à 60°.

1 ^e relevé	2 ^e relevé	3 ^e relevé	4 ^e relevé
2 s	1,8 s	2 s	1,9 s

5 ^e relevé	6 ^e relevé	7 ^e relevé	8 ^e relevé
2,1 s	1,9 s	1,9 s	1,8 s

On rappelle les équations horaires d'un mouvement circulaire uniformément accéléré :

$$\begin{cases} \omega(t) = \omega' \cdot t + \omega_0 \\ \theta(t) = \frac{1}{2} \cdot \omega' \cdot t^2 + \omega_0 \cdot t + \theta_0 \end{cases}$$

où ω' est l'accélération angulaire (en rad.s^{-2}), ω la vitesse angulaire (en rad.s^{-1}), θ la position angulaire (en rad), ω_0 la vitesse angulaire initiale (en rad.s^{-1}) et θ_0 la position angulaire initiale (en rad).

On suppose l'accélération de la tourelle constante pendant la phase d'accélération.

Question 1.5 À partir de la valeur moyenne des durées et à l'aide des équations horaires d'un mouvement de rotation uniformément accéléré, **calculer** la valeur moyenne de l'accélération angulaire en rad.s^{-2} .

Question 1.6 Déduire le temps qu'il faut pour atteindre la vitesse de pivotement normale de $11,8 \text{ tr.min}^{-1}$ soit $1,24 \text{ rad.s}^{-1}$.

Pour réaliser un demi-tour, les valeurs de références prévoient que la tourelle atteigne une vitesse de $1,24 \text{ rad.s}^{-1}$ en $2,16 \text{ s}$ avec une accélération de $0,57 \text{ rad.s}^{-2}$.

Question 1.7 Comparer les valeurs issues des tests et les valeurs de référence. **Conclure** quant à la présence d'un dysfonctionnement.

2^E PARTIE : VÉRIFICATION DES PERFORMANCES

L'objectif de cette partie est de valider les premiers résultats obtenus expérimentalement. Pour cela, il faut calculer la fréquence de rotation théorique de la tourelle à partir des paramètres hydrauliques et du réducteur.

Le moteur thermique utilisé dans la chaîne de puissance porte la référence IZUZU 4HK1X-122 kW. Pour notre étude, on supposera la fréquence de rotation de ce moteur limitée à 1600 tr.min⁻¹. Les courbes caractéristiques du moteur IZUZU 4HK1X-122 kW sont fournies sur le DT2. Les caractéristiques des autres constituants de la chaîne de puissance sont fournies sur le DT3.

Question 2.1 À partir des courbes du **DT2**, justifier l'hypothèse de limitation de la fréquence de rotation à 1600 tr.min⁻¹. **Relever** sur le **DT3** les rendements élémentaires et les cylindrées et **compléter** sur le **DR1**.

La pompe est entraînée directement par le moteur thermique.

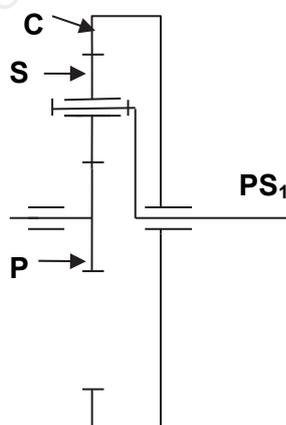
Question 2.2 Calculer le débit maximal de la pompe en L.min⁻¹.

Question 2.3 Calculer la fréquence de rotation du moteur hydraulique.

Pour obtenir la vitesse de pivotement, il faut calculer le rapport de réduction du réducteur. Celui-ci est constitué de deux trains épicycloïdaux identiques représentés sur le **DT4** et le **DR1**.

Question 2.4 Sur le **DR1** compléter sur le schéma les nombres de dents des planétaires. **Surligner** le cheminement de la vitesse de rotation, **repérer** les planétaires fixes et **compléter** le schéma par le pignon et la couronne de rotation.

On rappelle ci-dessous l'architecture d'un train épicycloïdal.



Rappel de la formule de Willis :

$$\frac{\omega_c - \omega_{ps1}}{\omega_p - \omega_{ps1}} = -\frac{Z_p}{Z_c}$$

Dans cette étude, on prendra :

$$Z_p = 62 \text{ et } Z_c = 196$$

Question 2.5 Exprimer le rapport de réduction du 1^{er} étage $\frac{\omega_{PS1}}{\omega_P}$ et **calculer** sa valeur. **Calculer** le rapport global de réduction du réducteur planétaire et comparer à la valeur donnée sur le **DT4**.

Pour la suite de l'étude, on considère que le rapport global de réduction du réducteur planétaire correspond à la valeur indiquée sur **DT4**.

Question 2.6 À l'aide du DT4, **calculer** le rapport de réduction pignon / couronne.

Question 2.7 **Calculer** la fréquence de rotation de la tourelle et **compléter** le **DR1**. **Comparer** votre résultat avec la valeur donnée question **1.6** et **conclure** quant-à la mise en cause de la phase d'accélération.

Question 2.8 À partir de l'étude menée, **conclure** si le débit peut être mis en cause dans le dysfonctionnement constaté.

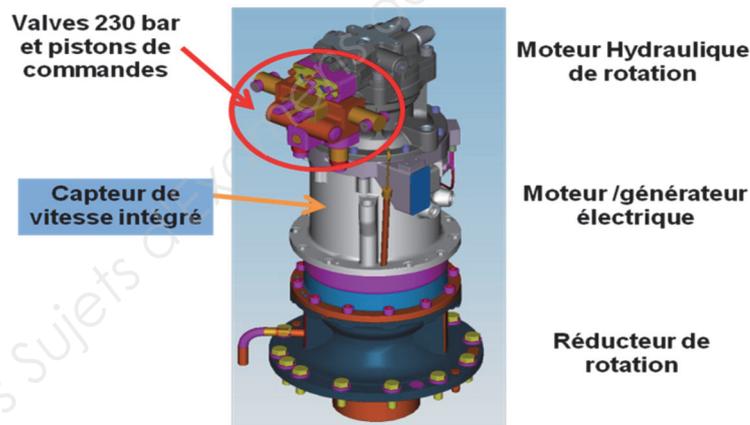
3^E PARTIE : ÉTUDE DE LA PHASE DE FREINAGE EN MODE HYBRIDE

L'objectif de cette partie vise à étudier la chaîne de puissance de la tourelle lors des phases de freinage.

Les temps de cycle étant trop longs, l'étude va maintenant aborder la phase de freinage. Pour cela il faut étudier le fonctionnement de la pelle en version hydraulique (conventionnelle) pour identifier les grandeurs mécaniques de la chaîne d'énergie.

La solution adoptée est d'interposer un moteur électrique entre le moteur hydraulique de pivotement et le réducteur afin de récupérer et transformer l'énergie en décélération pour la restituer à l'accélération. La récupération de la totalité de l'énergie conduirait à un moteur de dimensions trop importantes.

Le constructeur a donc fait le choix de ne récupérer qu'une partie de l'énergie, l'autre étant dissipée par le moteur hydraulique. L'accouplement entre les deux constituants est réalisé par des cannelures.



Le document **DT5** montre que l'énergie apportée par l'hybride permet de baisser la charge sur une pompe. Cela permet de diminuer la puissance au démarrage et par conséquent de faire une économie de carburant.

Le schéma hydraulique (voir **DT6**) montre les composants qui ont été ajoutés afin de récupérer de l'énergie lors de la phase de freinage et de restituer celle-ci pendant la rotation.

Lors de la phase de freinage, et selon le sens de rotation initial, un des sélecteurs est actionné afin de limiter l'effet de freinage du moteur hydraulique.

Le constructeur a donc ajouté le bloc hydraulique principal **5** (voir **DT7**) composé des soupapes **6** et **7**, qui permettent de modifier la pression de fonctionnement maximale de la rotation en mode hybride.

Hypothèses : le rendement élémentaire d'un train épicycloïdal vaut $\eta = 0,97$. Le rendement de la transmission pignon-couronne vaut $\eta = 0,9$.

On rappelle les formules suivantes (les grandeurs devant être exprimées dans les unités du système international) :

Débit	$Q = \text{cyl.} \times N \times \eta$
Couple moteur hydraulique	$C = \text{cyl.} \times D_p$
Puissance	$P = Q \times p / \eta$

Question 3.1 Pour une pression hydraulique de 33,5 MPa (soit 335 bars) **calculer** le couple disponible sur l'axe du moteur hydraulique.

Question 3.2 Calculer le couple disponible à la tourelle. **Compléter le DR1.**

On rappelle que l'accélération angulaire de la tourelle pendant la phase d'accélération lors d'un demi-tour est de $0,57 \text{ rad.s}^{-2}$.

On rappelle que le principe fondamental de la dynamique pour un système en rotation s'écrit $\sum M_{ext} = J \cdot \omega'$ où $\sum M_{ext}$ est la somme des moments extérieurs appliqués à l'ensemble en rotation, J le moment d'inertie en kg.m^2 et ω' l'accélération angulaire.

Question 3.3 En supposant que seule l'inertie génère un moment résistant pendant la phase d'accélération, **appliquer** le principe fondamental de la dynamique en rotation et **calculer** le moment d'inertie de l'ensemble (tourelle bras flèche godet) en rotation.

Dans la suite de l'étude on prendra le moment d'inertie $J = 133\,350 \text{ kg.m}^2$.

Formulaire : $E_C = \frac{1}{2}mv^2$ ou $E_C = \frac{1}{2}J\omega^2$

Question 3.4 Calculer l'énergie cinétique à dissiper lors d'un freinage jusqu'à l'arrêt. **Justifier** que la valeur obtenue soit négative (en se plaçant du point de vue de la tourelle).

L'énergie mécanique à dissiper au freinage vaut 102 500 J. Une partie de cette énergie est absorbée par le moteur hydraulique fonctionnant en frein à la pression de 230 bars au lieu de 335 bars.

Question 3.5 Calculer l'énergie mécanique à dissiper au freinage par le moteur hydraulique.

Question 3.6 Faire le bilan énergétique pendant la phase de freinage et **déduire** l'énergie dissipée par le moteur électrique qui pourra être récupérée.

Question 3.7 Conclure quant à la possibilité d'assurer le freinage de la tourelle en cas de panne hydraulique. **Conclure** quant à la possibilité que l'hybride soit la cause d'un arrêt de la machine ou d'un manque de puissance. **Indiquer** la grandeur principale qui conditionne le bon fonctionnement en freinage.

4^E PARTIE : IDENTIFICATION DU DYSFONCTIONNEMENT

L'objectif de cette partie vise à identifier la source du dysfonctionnement.

On rappelle que le chauffeur a remarqué un temps d'arrêt trop long lorsqu'il actionne la rotation vers la droite.

Question 4.1 Compléter le tableau de fonctions sur le **DR2** à partir du schéma hydraulique fourni en **DT8**.

La partie commande est illustrée dans le document technique **DT8** (manipulateurs, boîte à billes, électrovannes). On considère que la pompe est en plein débit et qu'il n'y a pas de limitation par l'électrovanne de couple.

Question 4.2 Sur le **DR5** :

- **compléter** le circuit de pilotage en orange (pompe, distributeur, et frein d'orientation) ;
- **compléter** en rouge le circuit en pression depuis la pompe concernée par cette rotation ;
- **compléter** en vert les circuits de retour utiles dans ce cas.

Question 4.3 Indiquer sur le **DR2** le type de technologie de régulation de débit utilisée pour cette machine. Le circuit hydraulique **DT8** est équipé d'un « Gate Lock Valve », **indiquer** sa fonction sur votre copie.

Question 4.4 Sur le **DR5**, **entourer** en rouge sur le **DR5** les limiteurs de pression primaire en indiquant la pompe concernée. **Entourer** en bleu les limiteurs de pression secondaires de pivotement de la tourelle.

Question 4.5 Dans le cas d'un fonctionnement en mode hybride, **indiquer** si ces limiteurs de pression sont sur-tarés. **Justifier** votre réponse.

Afin de déterminer l'origine du défaut rencontré, on souhaite contrôler les pressions de fonctionnement.

Question 4.6 Compléter sur le **DR3** la procédure de contrôle pour le primaire et les secondaires (les points b, c, f, g, h, i).

Les valeurs de pressions relevées sont données sur le **DR4**.

Question 4.7 Comparer ces valeurs aux valeurs attendues (constructeur) et **compléter** le **DR3** en indiquant pour chaque valeur **OK** ou **PROB (problème)**. **Indiquer** sur le schéma du **DR4** l'endroit où la pression défectueuse est relevée.

Question 4.8 Citer le composant incriminé parmi les composants ci-dessous :

- électrovanne de commande de pression de pivotement ;
- soupape de commande de décharge basse pression de pivotement ;
- soupape de décharge basse pression de pivotement ;
- clapet de décharge de pivotement.

Question 4.9 Énumérer en quelques mots les causes possibles du dysfonctionnement.

DT1 : TEST DE PERFORMANCE DE LA MACHINE - VITESSE DE PIVOTEMENT

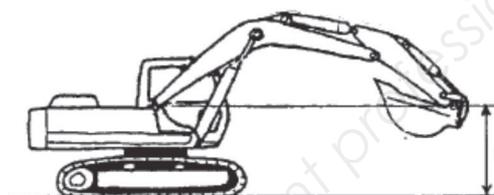
Vitesse de pivotement

Résumé :

Mesurer la durée de trois pivotements complets et contrôler le système de pivotement (de la pompe principale au moteur de pivotement).

Préparation :

1. Contrôler la lubrification du réducteur et de la couronne de pivotement.
2. Garer la machine sur un sol plat et ferme, avec suffisamment d'espace pour le pivotement. Ne pas effectuer ce test en pente.
3. Rétracter entièrement le vérin de bras. Allonger entièrement le vérin de godet. Positionner la flèche de sorte que la broche d'extrémité de bras arrive à la même hauteur que la broche de pied de flèche. Vider le godet.



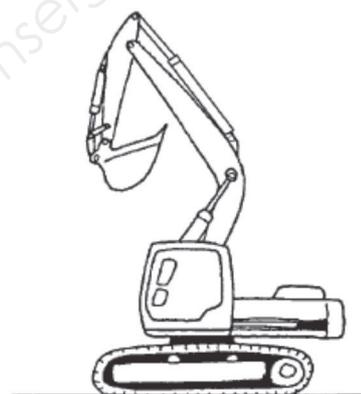
T105-06-03-013

a - Même hauteur que la broche de pied de flèche

REMARQUE : Si un espace suffisant pour la mesure est difficile à trouver, effectuer la mesure avec la flèche complètement levée et le bras complètement replié.

4. Maintenir la température de l'huile hydraulique à 50 ± 5 °C.

ATTENTION : Risque de blessures ! Toujours s'assurer que la zone est dégagée et que les collègues sont à l'écart de la zone de pivotement avant de commencer la mesure.



T178-04-03-001

1. Mesurer le temps nécessaire pour effectuer 3 tours complets dans un sens.
2. Vérifier dans les deux sens.
3. Répéter trois fois la mesure et calculer la moyenne.
4. Évaluation : se référer à la norme de performances en fonctionnement.

Normes

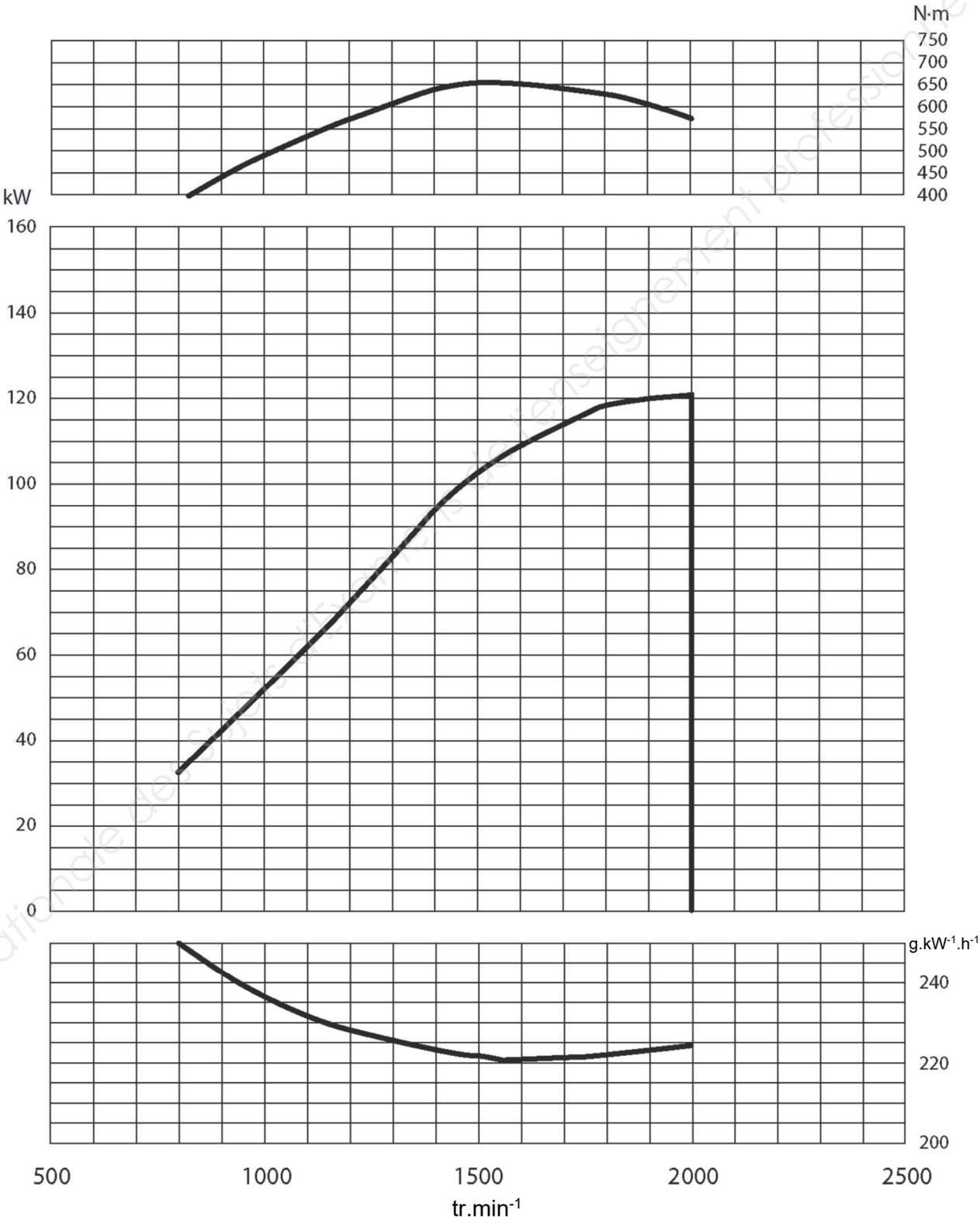
Vitesse de pivotement	s.(3 tr) ⁻¹	15,3 ± 1,0	Godet vide
Régime ralenti rapide	1650 tr.min ⁻¹		Sans charge

DT2 : COURBES CARACTÉRISTIQUES DU MOTEUR THERMIQUE 4HK1X

4 cylindres cylindrée : 5,19 L Alésage course : 115 mm x 125 mm.

Puissance nominale : 122 kW à 2000 tr.min⁻¹.

Couple maximal : 652 Nm à 1600 .



DT3 : SPÉCIFICATIONS DES CONSTITUANTS ASSURANT LA ROTATION DE LA TOURELLE

Pompes hydrauliques

3 pompes à pistons axiaux à cylindrée variable.

Cylindrée : $118 \text{ cm}^3 \cdot \text{tr}^{-1}$ - Rendement volumétrique : 0,9.

Débit d'huile maximal : $2 \times 212 \text{ L} \cdot \text{min}^{-1}$ et $1 \times 189 \text{ L} \cdot \text{min}^{-1}$.

Pompe de pilotage à engrenages débit : $33,6 \text{ L} \cdot \text{min}^{-1}$.

Moteur hydraulique de rotation : un moteur à pistons axiaux.

Cylindrée : $151 \text{ cm}^3 \cdot \text{tr}^{-1}$.

Rendement hydromécanique : 0,95.

Réglage de la soupape de décharge (Mode Conventionnel) : 33,5 MPa.

Réducteur de rotation : un réducteur planétaire baignant dans l'huile. La couronne d'orientation simple rangée. Frein de stationnement de rotation du type à disque actionné par ressort relâché par hydraulique.

Vitesse maxi de rotation : $12,8 \text{ tr} \cdot \text{min}^{-1}$.

Couple maxi de rotation : 80 kNm.

Systeme hybride, dispositif à alimentation électrique et By-Pass hydraulique

Stockage de l'énergie : condensateur à double couche électrique.

Moteur de rotation : moteur synchrone à aimant permanent.

Réglage de la soupape de décharge (Mode Hybride – By-Pass) : 23,0 MPa.

Réglages des soupapes de décharge

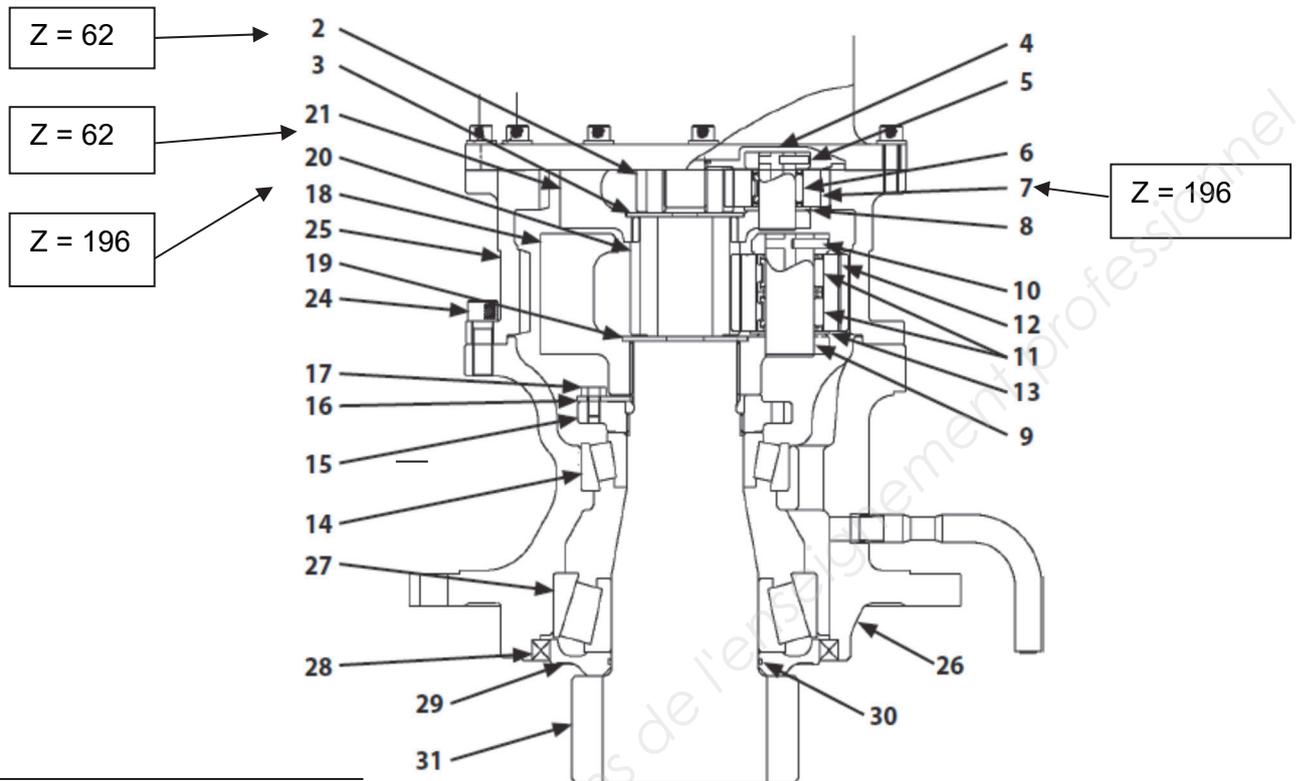
Circuit de l'équipement : 34,3 MPa.

Circuit de translation : 34,3 MPa.

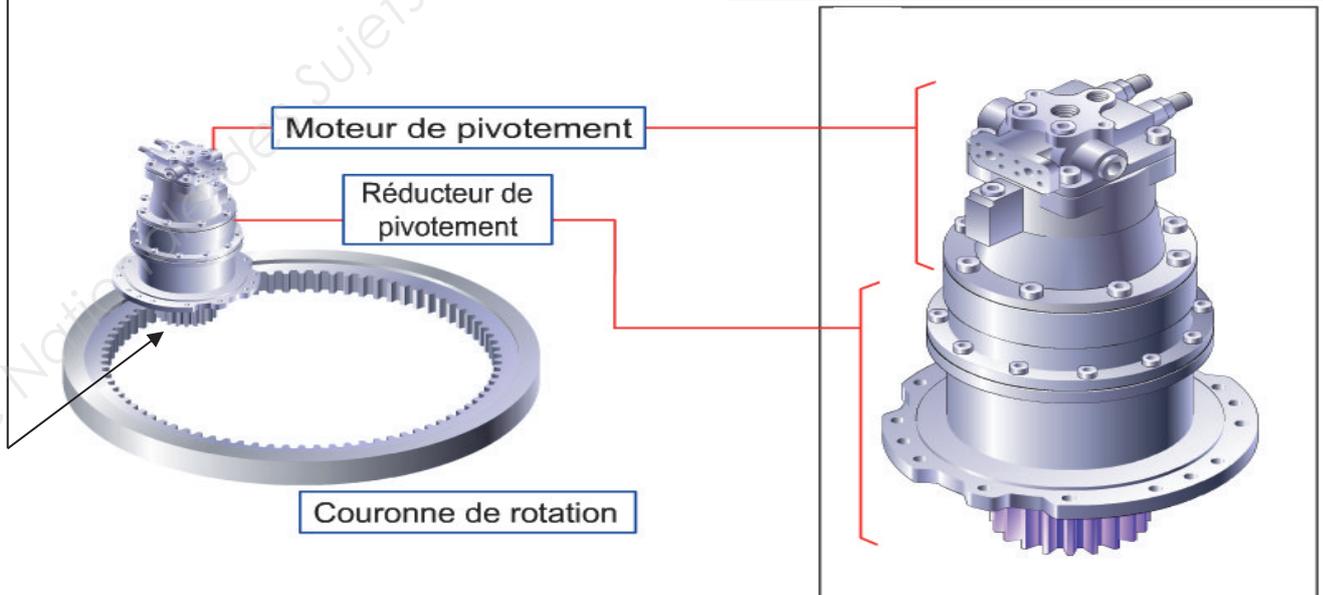
Circuit de pilotage : 3,9 MPa.

Augmentation de puissance (translation rapide) : 38,0 MPa.

DT4 : ASSEMBLY OF SWING REDUCTION GEAR (réduction : 1/17,5)

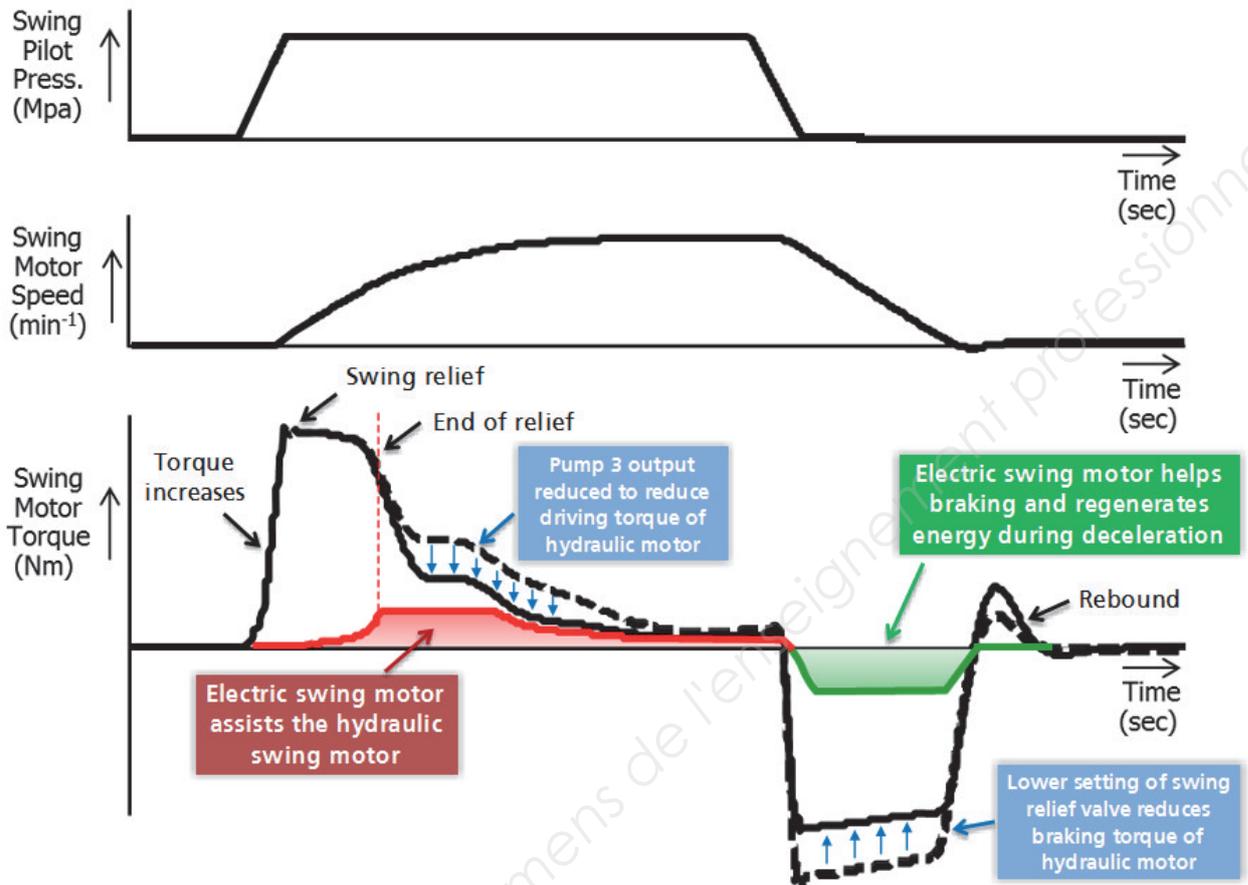


2	First stage sun gear
18	Second stage carrier
7	Planetary gear
20	Second stage sun gear



Diamètres : pignon 170 mm – couronne : 980 mm

DT5 : ÉVOLUTION TEMPORELLE DES GRANDEURS PHYSIQUES LORS DE LA ROTATION DE LA TOURELLE



Remarque

La commande hydraulique indépendante de pivotement maintient des performances de pivotement équivalentes quand la commande hydraulique-électrique hybride de pivotement n'est pas disponible ou défectueuse.

DT6 : ENSEMBLE DE SOUPAPES DE DÉCHARGE BASSE PRESSION DE PIVOTEMENT

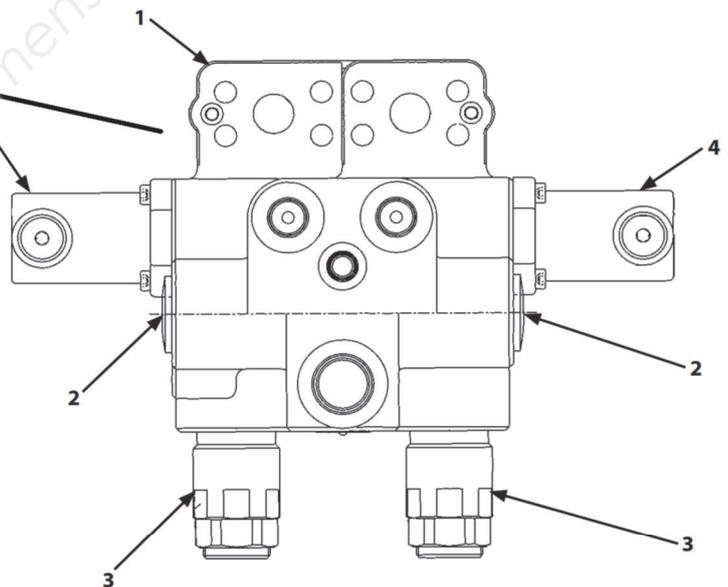
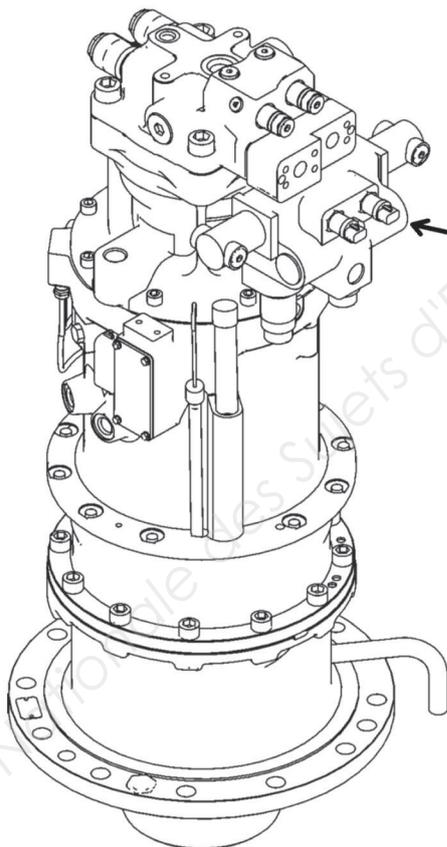
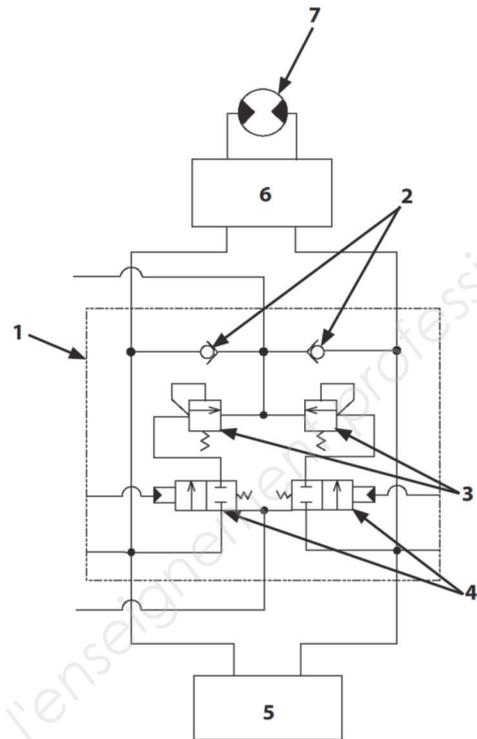
Ensemble soupapes de décharge basse pression de pivotement

Description

L'ensemble soupape de décharge basse pression de pivotement (1) se compose d'une soupape de réalimentation (2), d'une soupape de décharge basse pression de pivotement (3) et d'une la soupape de commande de décharge basse pression de pivotement (4). La vanne de réalimentation (2) prévient la cavitation dans le circuit. La soupape de décharge basse pression de pivotement (3) empêche la pression dans le circuit de pivotement de dépasser la pression de consigne en raison du fonctionnement de la soupape de commande de décharge basse pression de pivotement (4).

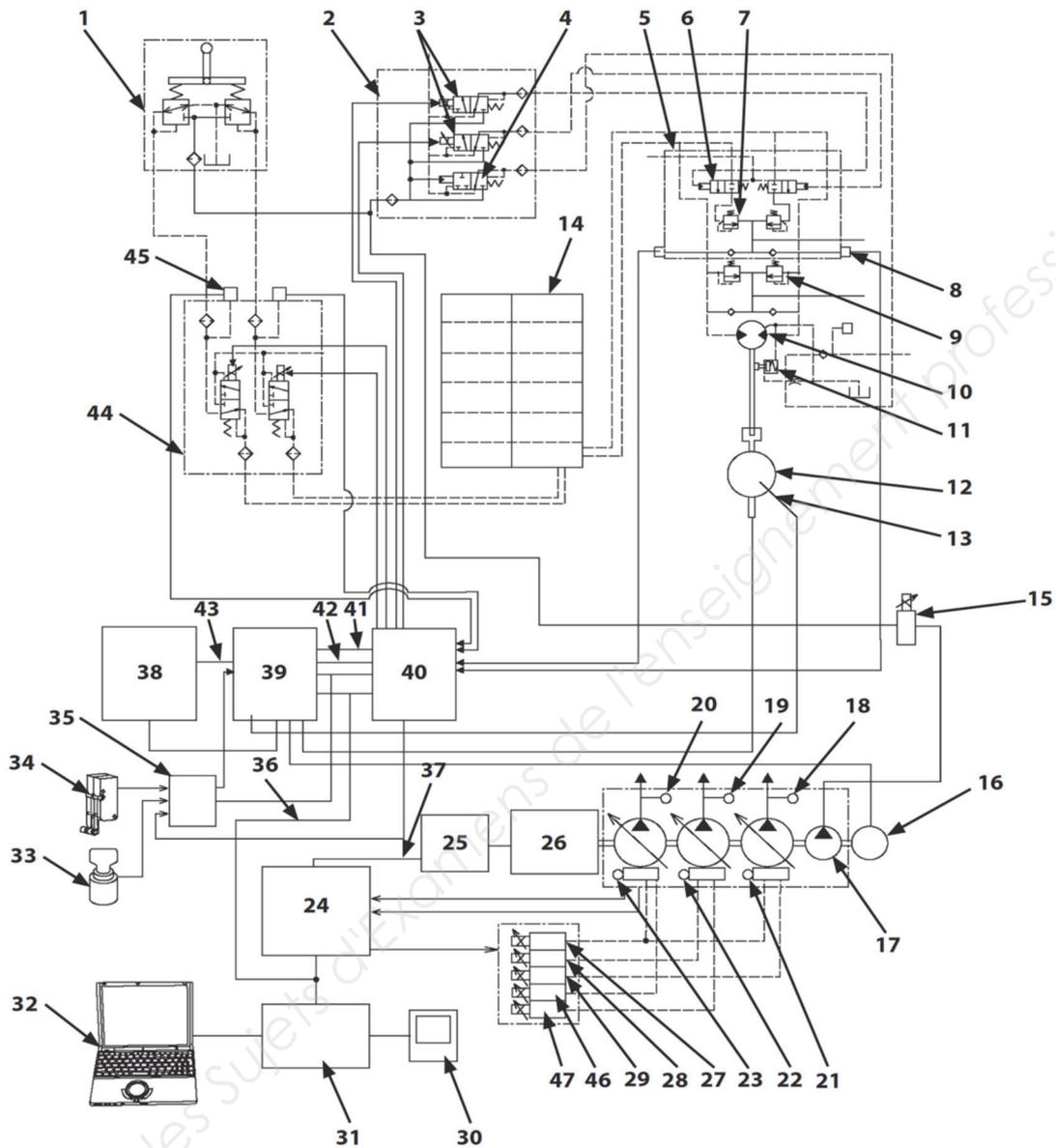
Principe de fonctionnement

Quand la pression de commande provenant du bloc électrovanne de commande de pivotement est amenée à la soupape de commande de décharge basse pression de pivotement (4), la pression présente dans le circuit de pivotement est envoyée vers la soupape de décharge basse pression de pivotement (3). La pression présente dans le circuit de pivotement ne peut pas dépasser la pression de consigne de la soupape de décharge basse pression de pivotement (3).



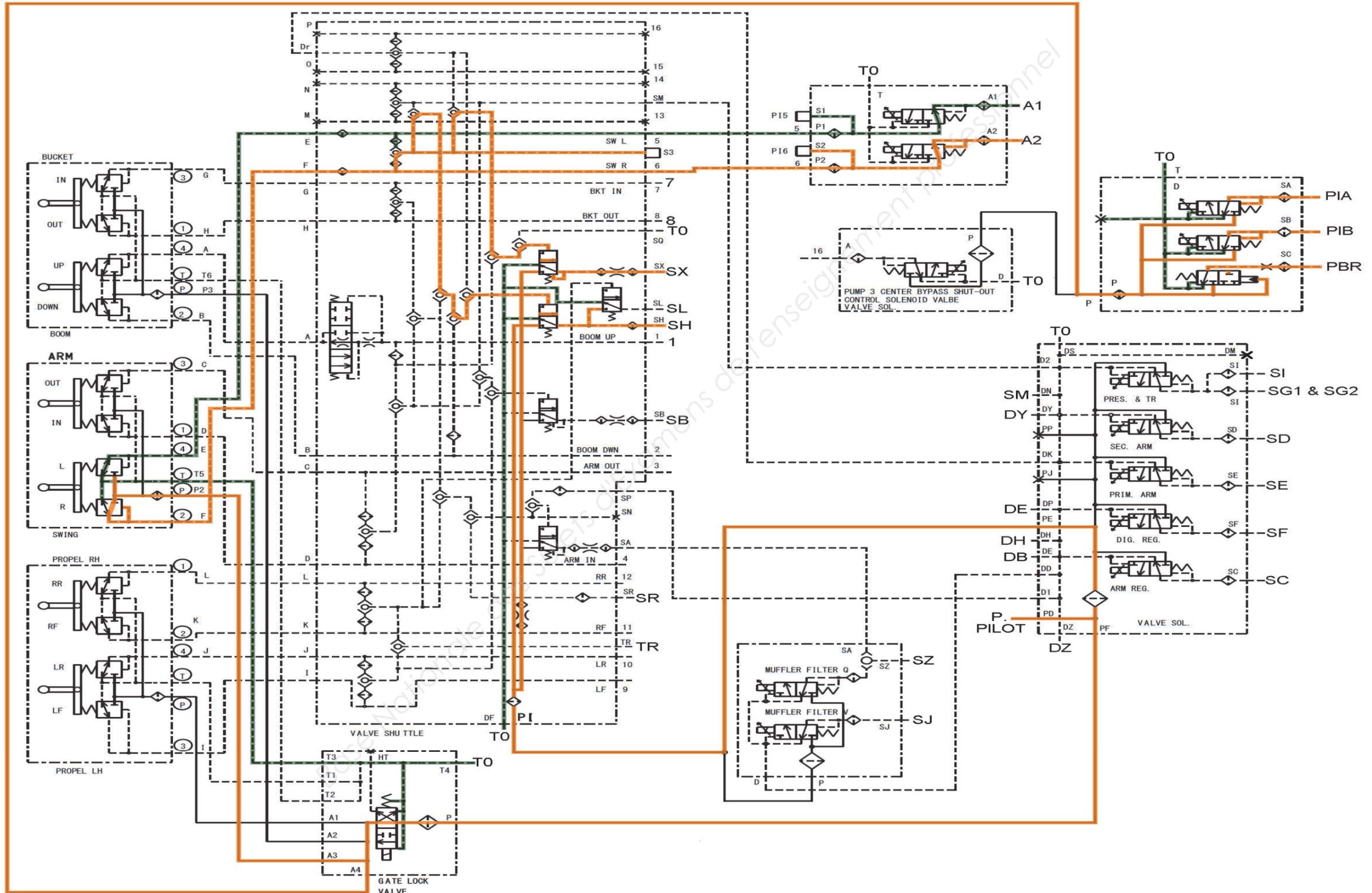
- | | | | |
|---|---|---|-------------------------------------|
| 1- Ensemble soupapes de décharge basse pression de pivotement | 3- Soupape de commande de décharge basse pression de pivotement | 4- Soupape de commande de décharge basse pression de pivotement | 6- Ensemble de soupapes |
| 2- Soupape de réalimentation | | 5- Soupape de commande | 7- Moteur hydraulique de pivotement |

DT7 : BLOC HYDRAULIQUE PRINCIPAL

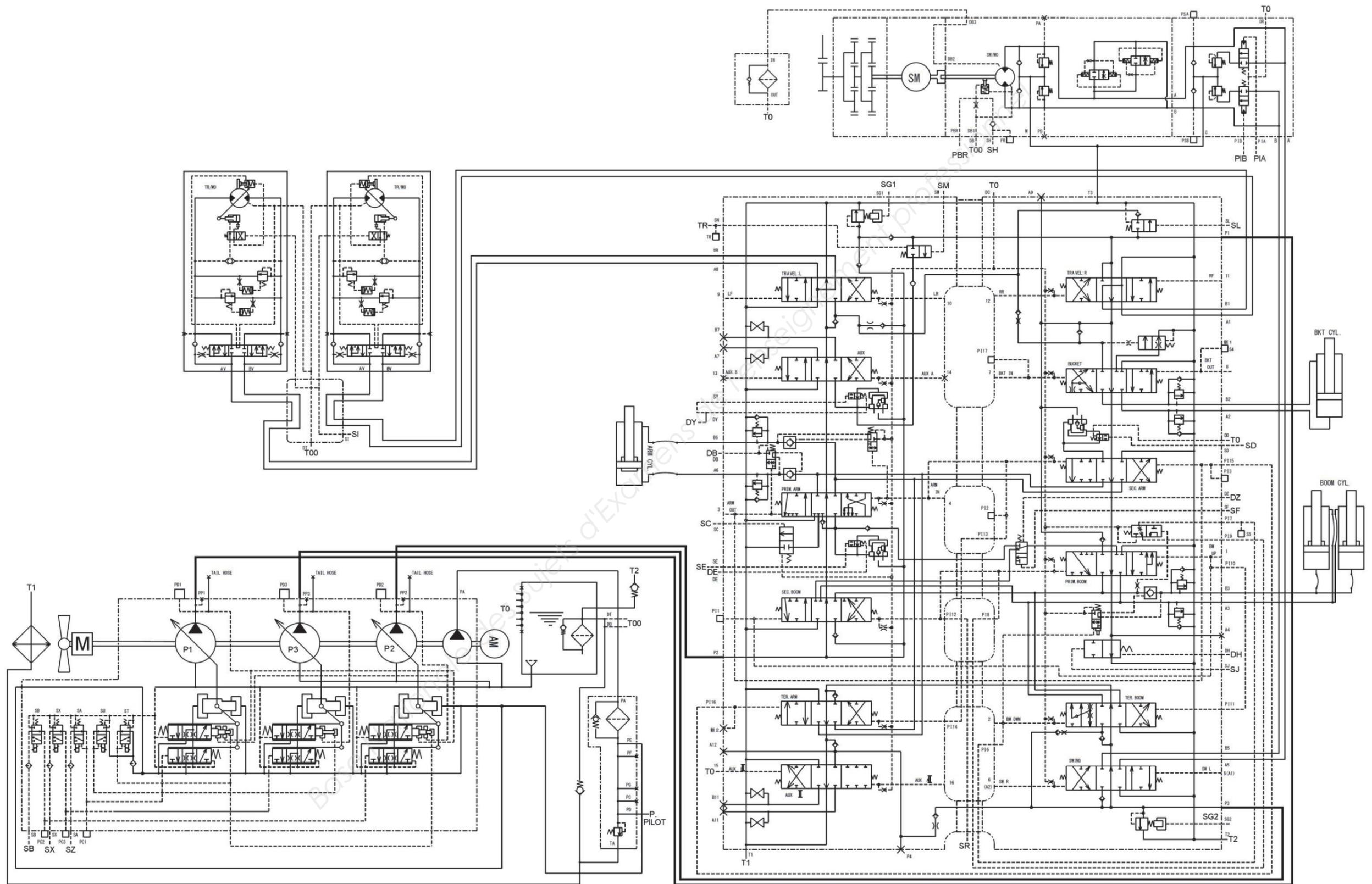


- | | | | |
|---|---|--|--|
| 1- Soupape pilote de pivotement | 10- Moteur hydraulique de pivotement | 23- Capteur de pression de commande de pompe 1 | 36- CAN 1 |
| 2- Bloc électrovanne de commandé de pivotement | 11- Tiroir de relâchement de frein | 24- MC | 37- CAN 0 |
| 3- Électrovanne de commande de pression de décharge de pivotement | 12- Moteur électrique de pivotement | 25- ECM | 38- Bloc condensateur |
| 4- Soupape de commande de frein de stationnement de pivotement | 13- Capteur d'angle | 26- Moteur | 39- PCU |
| 5- Ensemble soupapes de décharge basse pression de pivotement | 14- Soupape de commande | 27- Electrovanne de commande de couple des pompes 1 & 2 | 40- HCU |
| 6- Soupape de commande de décharge basse pression de pivotement | 15- Electrovanne de coupure pilote | 28- Electrovanne de commande de couple de pompe 3 | 41- INV-CAN |
| 7- Soupape de décharge basse pression de pivotement | 16- Moteur réversible d'assistance | 29- Electrovanne de commande de limite de débit max. de pompe 2 | 42- Fil de signal |
| 8- Capteur de pression principale de pivotement | 17- Pompe pilote | 30- Moniteur | 43- Fil de signal |
| 9- Clapet de décharge de pivotement | 18- Capteur de pression de refoulement de pompe 2 | 31- Contrôleur de moniteur | 44- Bloc électrovanne de commande de pression pilote de pivotement |
| | 19- Capteur de pression de refoulement de pompe 3 | 32- MPDr. | 45- Capteur de pression pilote de pivotement |
| | 20- Capteur de pression de refoulement de pompe 1 | 33- Commutateur d'allumage | 46- Electrovanne de commande de limite de débit max. de pompe 1 |
| | 21- Capteur de pression de commande de pompe 2 | 34- Commutateur de coupure pilote | 47- Electrovanne de commande de limite de débit maximum de pompe 3 |
| | 22- Capteur de pression de commande de pompe 3 | 35- Relais de coupure d'onduleur (INV Gate OFF) du circuit de pivotement | |

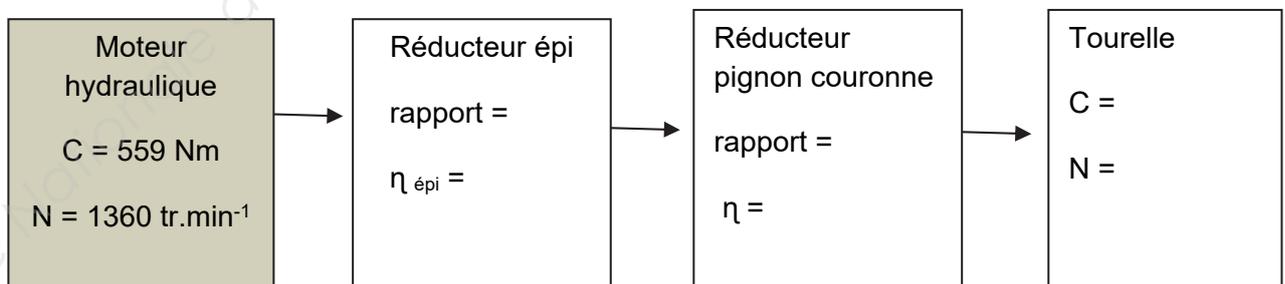
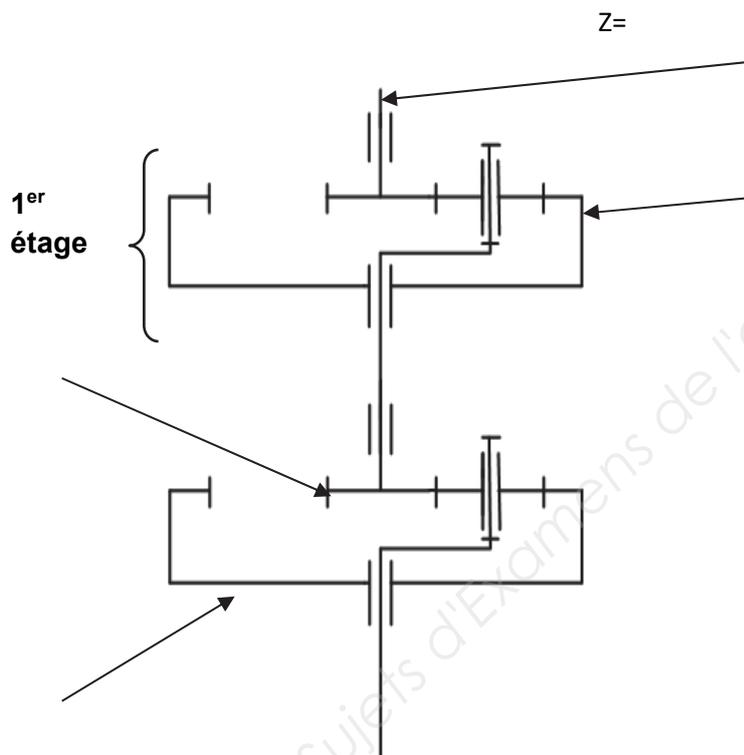
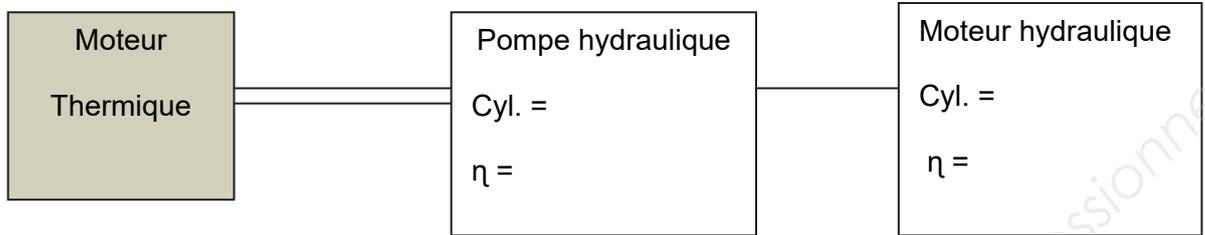
DT8 : SCHÉMA HYDRAULIQUE – PARTIE COMMANDE

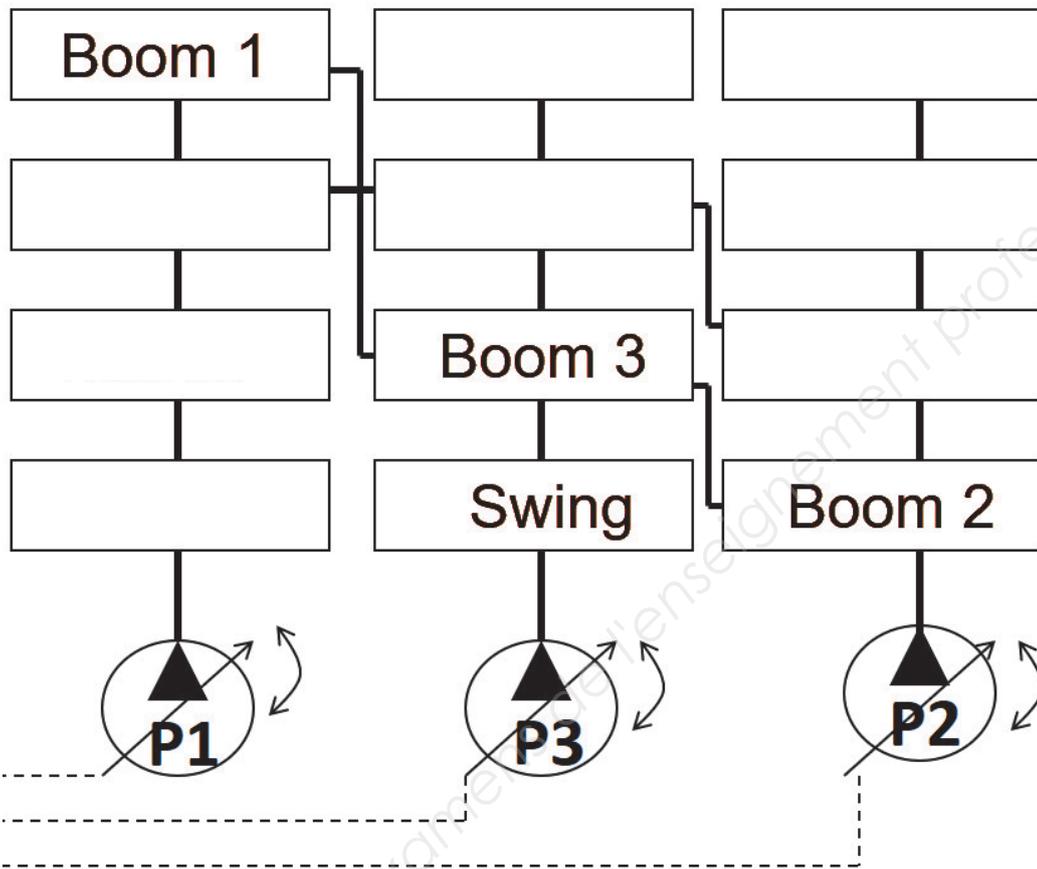


DT9 : SCHÉMA HYDRAULIQUE – PARTIE PUISSANCE



DOCUMENT-RÉPONSE DR1 (à rendre avec la copie)





<input type="checkbox"/> NFC	<input type="checkbox"/> PFC	<input type="checkbox"/> LSC
Negative Flow Control	Positive Flow Control	Load Sensing Control

DOCUMENT-RÉPONSE DR3 (à rendre avec la copie)

a :	Contrôler les niveaux de la machine
b :	
c :	
d :	Vérifier la pression de pilotage au régime maxi à vide
e :	Monter un manomètre 0-400b sur la prise PP3
f :	
g :	
h :	
i :	

Fonction utilisée	Valeurs du constructeur	Valeur relevée	Conclusion (OK ou PROB)
Butée balancier sortie	350	351 bars	
Rotation gauche normale	330	332 bars	
Rotation gauche hybride	230	233 bars	
Rotation droite normale	330	329 bars	
Rotation droite hybride	230	126 bars	

DOCUMENT-RÉPONSE DR4 (à rendre avec la copie)

Indiquer sur le schéma du DR4 l'endroit où la pression défectueuse est relevée.

