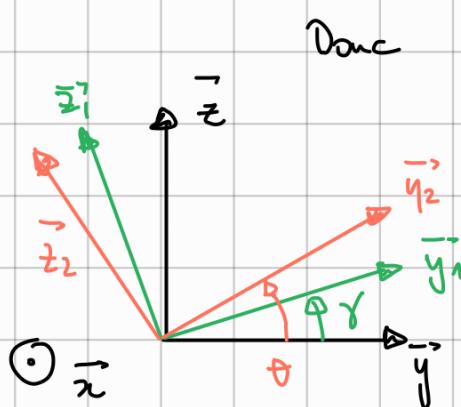


TP Taxipid

Q° 1 $\vec{OA} + \vec{AB} + \vec{BC} + \vec{CO} = \vec{0}$

Donc $L_1 \cdot \vec{x} + y \cdot \vec{y}_1 - L_3 \cdot \vec{y}_2 - L_2 \cdot \vec{y} = \vec{0}$



Donc $y \cdot \cos \gamma - L_3 \cdot \cos \theta - L_2 = 0$

$$L_1 + y \cdot \sin \gamma - L_3 \cdot \sin \theta = 0$$

Donc $y \cdot \cos \gamma = L_2 + L_3 \cdot \cos \theta$

$$y \cdot \sin \gamma = -L_1 + L_3 \cdot \sin \theta$$

D'où $y^2 = [L_2 + L_3 \cdot \cos \theta]^2 + [L_1 - L_3 \cdot \sin \theta]^2$

Q° 2 • Donc $y = f(\theta) = \sqrt{[L_2 + L_3 \cdot \cos \theta]^2 + [L_1 - L_3 \cdot \sin \theta]^2}$

- Exprimer θ en f° de y n'est pas trivial du tout.

Q° 3 • Voir fichiers Jupyter.

- Confrontation :
 - La tendance de la courbe issue de la modélisation est la même que celle des relevés expérimentaux.

- Il y a un maximum un écart

de 3 mm au maximum (environ). Cela pourrait s'expliquer par :

- la qualité des valeurs numériques fournies,
- une approximation de la géométrie du mécanisme
- la qualité des relevés expérimentaux.

Q°4 Avec le modèle :

$$\left. \begin{array}{l} y(10^\circ) \approx 167 \text{ mm} \\ y(80^\circ) \approx 85 \text{ mm} \end{array} \right\} \text{ donc } \Delta y \approx 82,1 \text{ mm}$$

Q°5 Ici $\gamma^2 = [L_2 + L_3 \cdot \cos \theta]^2 + [L_1 - L_3 \cdot \sin \theta]^2$

Et donc $0 = g(\theta) = \gamma^2 - [L_2 + L_3 \cdot \cos \theta]^2 - [L_1 - L_3 \cdot \sin \theta]^2$

Q°10 $\frac{dy}{d\theta}(\theta) \approx + 2 \cdot L_3 \cdot \sin \theta \cdot (L_2 + L_3 \cdot \cos \theta)$
 $+ 2 \cdot L_3 \cdot \cos \theta \cdot (L_1 - L_3 \cdot \sin \theta)$