

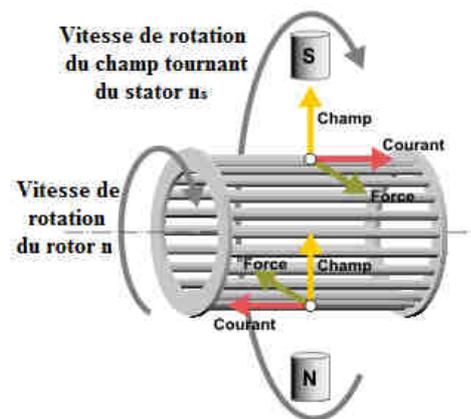
## FONCTION CONVERTIR : MOTEURS ASYNCHRONES

Le moteur asynchrone est l'un des principaux actionneurs électriques utilisés dans l'industrie. D'une puissance allant de moins d'un KW, à plusieurs dizaines de MW. Il est robuste et d'un entretien limité (pas de contact glissants). Ce qui réduit l'usure et permet un fonctionnement sûr (sans étincelle).

### Principe du moteur asynchrone triphasé

Les **3 enroulements statoriques** créent donc un champ magnétique tournant, sa vitesse de rotation  $n_s = f/p$  est nommée vitesse de synchronisme. Le rotor est constitué de barres d'aluminium noyées dans un circuit magnétique. Ces barres sont reliées à leur extrémité par deux anneaux conducteurs et constituent une "cage d'écureuil". Cette cage est en fait un bobinage à grosse section et très faible résistance. Cette cage est balayée par le champ magnétique tournant. Les conducteurs sont alors traversés par des courants de Foucault induits.

Des courants circulent dans les barres formées par la cage, les forces de Laplace qui en résultent **exercent un couple sur le rotor**.



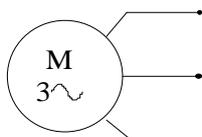
### Constitution :

Les deux principales parties d'un moteur asynchrone triphasé sont :

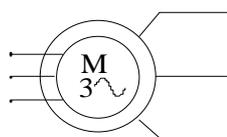
- Le stator qui produit un *champ magnétique tournant* ;
- Le rotor qui, entraîné par ce champ tournant, *produit de l'énergie mécanique*.

### Symbole normalisé :

Moteur à rotor à cage



Moteur à rotor bobiné.



### Stator (partie fixe du moteur)

Il est identique à celui des machines synchrones, c'est à dire constitué de 3 enroulements formés de conducteurs logés dans des encoches.

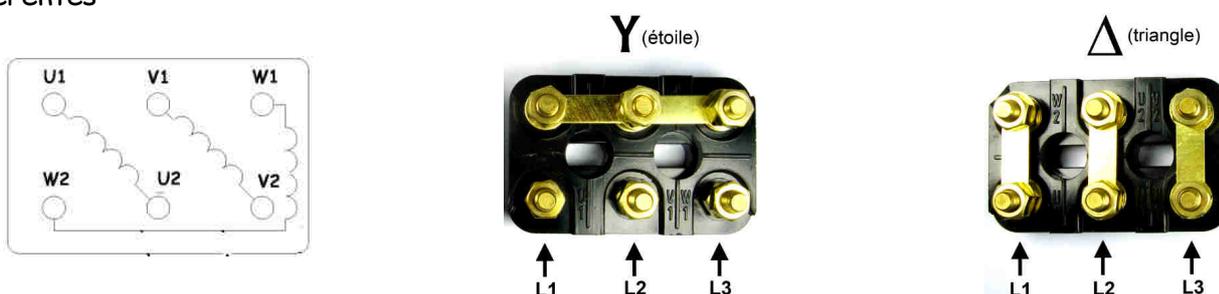
Ces enroulements sont parcourus par des courants triphasés, d'où la création d'un champ magnétique tournant à la fréquence  $n = f/p$  et à la vitesse  $\Omega = \omega/p$

### Couplage sur le réseau

Sur la plaque signalétique d'un moteur asynchrone, il apparaît une indication concernant les tensions (Ex : 230V/400V). Cela signifie que, quel que soit le réseau, chaque enroulement doit être soumis, au régime nominal, à la tension correspondant à la valeur indiquée la plus faible (ici 230 V). En fonction du réseau, il faudra donc réaliser le couplage adapté.

### Schéma de branchement

Les moteurs triphasés possèdent 3 enroulements qui sont reliés à **6 bornes repérées**  $U_1, V_1, W_1$  et  $U_2, V_2, W_2$  ; le positionnement de trois barrettes permet d'alimenter le moteur sous deux tensions différentes

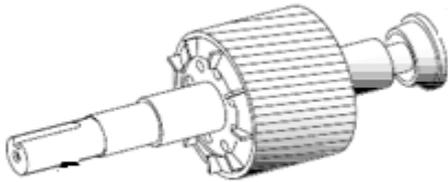


## Rotor (partie mobile du moteur)

Le rotor n'est relié à aucune alimentation. Il tourne à la vitesse de rotation  $n'$ . Il existe 2 possibilités :

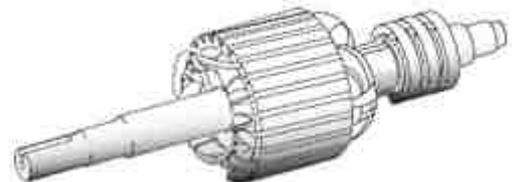
### Rotor à cage d'écureuil

Il porte un ensemble de barres conductrices, très souvent en aluminium, logées dans un empilement de tôles. Les extrémités des barres sont réunies par deux couronnes conductrices.



### Rotor bobiné

Le rotor comporte des encoches dans lesquelles sont logés des conducteurs formant un enroulement triphasé. Les enroulements sont généralement accessibles par l'intermédiaire de 3 bagues et de 3 balais, permettant ainsi de modifier les caractéristiques de la machine.



## Glissement :

Le rotor tourne à la vitesse  $n$  plus petite que la vitesse de synchronisme  $n_s$ . On dit que le rotor « glisse » par rapport au champ tournant. Ce glissement  $g$  va dépendre de la charge.

$$g = \frac{n_s - n}{n_s} = \frac{\Omega_s - \Omega}{\Omega_s}$$

$n_s$  : vitesse de rotation de synchronisme du champ tournant (tr/s)

$n$  : vitesse de rotation du rotor (tr/s)

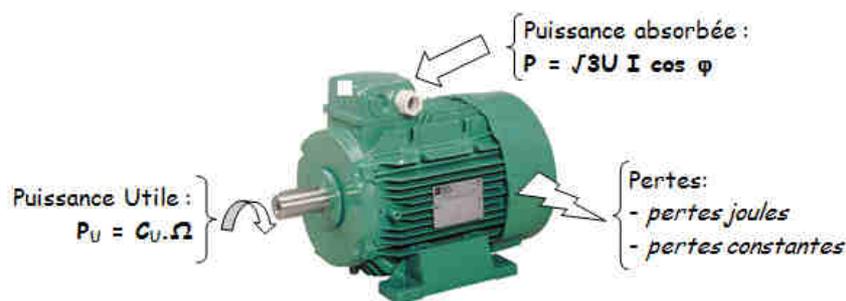
$n_g$  : vitesse de glissement (tr/s)  $n_g = n_s - n'$

$$\left\{ \begin{array}{l} \text{Soit : } n = (1 - g) n_s \\ n = 0 \rightarrow g = 1 \\ n = n_s \rightarrow g = 0 \end{array} \right.$$

Le rotor voit un champ statorique tournant à la fréquence de glissement  $n_g = g.n$   
Soit la fréquence des courants induits:  $f_g = g.f = fr$

## Bilan des puissances

### Puissance absorbée et puissance utile



### Puissance transmise au rotor

Cette puissance est transmise au rotor par le couple électromagnétique :

$$P_{tr} = P - P_{fs} - P_{js} = C_e \Omega_s \quad \text{avec} \quad C_e : \text{moment du couple électromagnétique en Nm.}$$

$\Omega_s$  : vitesse angulaire synchronisme ( $2.\pi.n_s$ ) en rad/s.

**Puissance sur le rotor:**  $P_r = P_{tr} - P_{jr} = C_e \Omega$  avec  $C_e$  : moment du couple en Nm.  
 $\Omega$  : vitesse angulaire rotor ( $2.\pi.n$ ) en rad/s.

### Pertes constantes

Les pertes mécaniques  $P_m$  dépendent de la fréquence de rotation ; les pertes dans le fer  $P_{fs}$  dépendent de la fréquence et du flux dans la machine. Pour un moteur asynchrone utilisé à fréquence

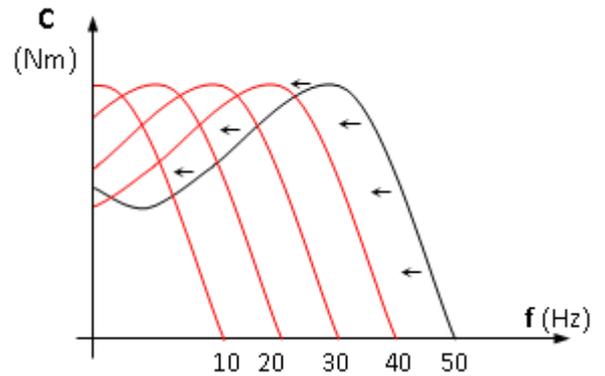


**Conclusion** : Si l'on souhaite garder  $B_m$  constant, tout en faisant varier la fréquence, on doit faire varier  $U$  pour maintenir constant le rapport  $U/f$

**Eude du couple à  $U/f = cte$**

Dans ces conditions, les caractéristiques du couple moteur pour différentes fréquences d'alimentation opèrent une **translation** sur la gauche.

Le variateur délivre au moteur une tension et une fréquence proportionnelles jusqu'à la valeur de 50 Hertz. Pour des fréquences supérieures à 50 Hertz, la tension du moteur ne pouvant plus augmenter, (tension nominale) le rapport  $U/f$  diminue, le flux décroît, entraînant une diminution du couple maximum.



**Problème posé par le démarrage des moteurs asynchrones triphasés**

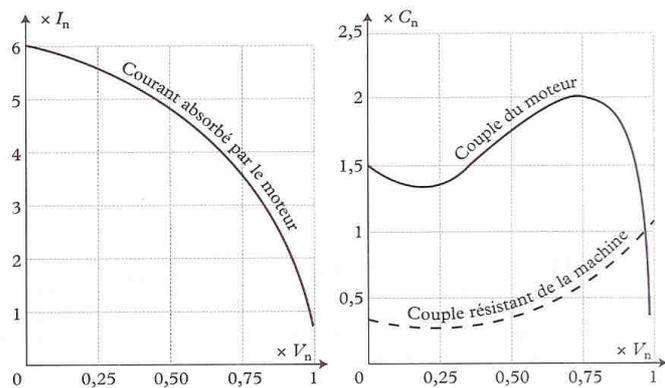
Lors de la mise sous tension d'un moteur, l'appel de courant  $I_d$  sur le réseau est souvent important (4 à 8In). Cette forte intensité peut provoquer des chutes de tension en ligne. C'est le cas du démarrage direct.

**Démarrage direct**

**Principe**

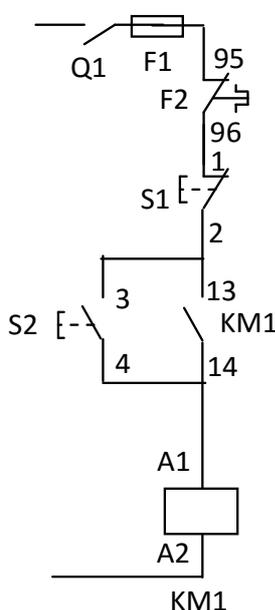
C'est le mode de démarrage le plus simple dans lequel le stator est directement couplé sur le réseau. Le moteur démarre sur ses caractéristiques naturelles. Ce démarrage est utilisé lorsque le courant à la mise sous tension ne perturbe pas le réseau (chutes de tension dans les câbles).

**Courbes**

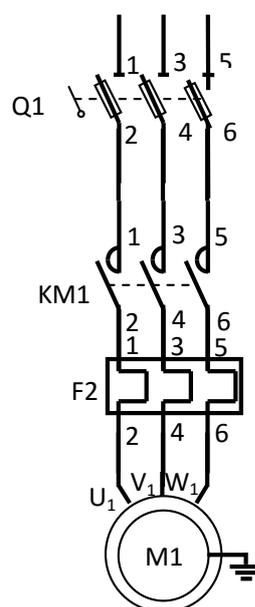


**Schéma d'un démarreur direct 1 sens de marche**

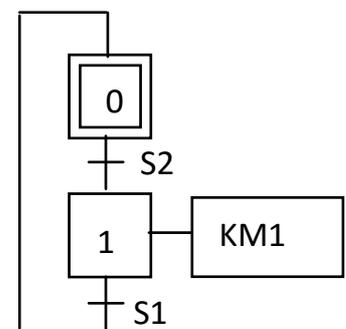
**Circuit de commande**



**Circuit de puissance**

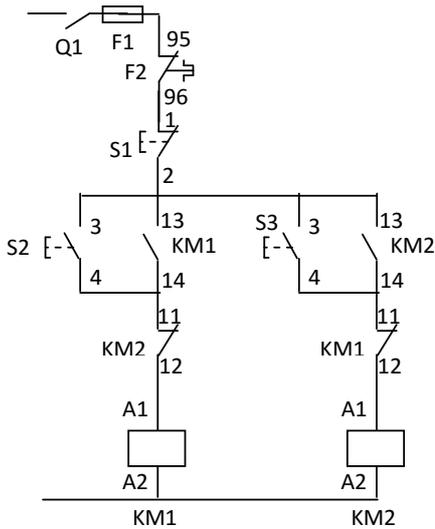


**Fonctionnement**

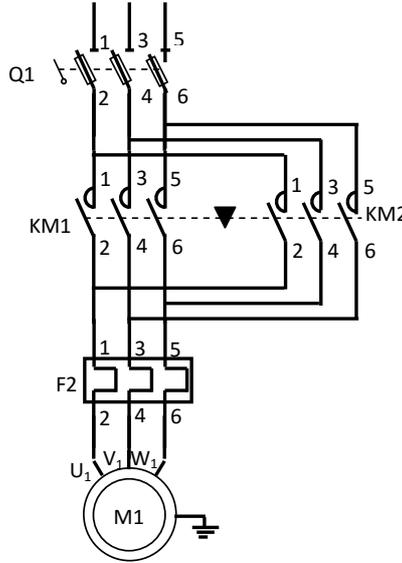


## Schéma d'un démarreur direct 2 sens de marche

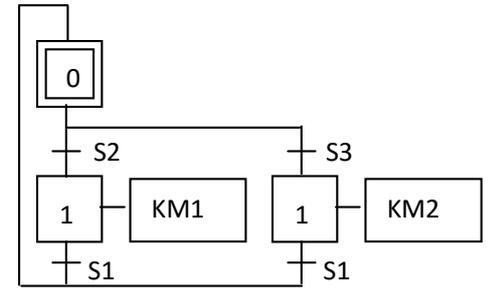
### Circuit de commande



### Circuit de puissance



### Fonctionnement



## Démarrage étoile-triangle

### Principe

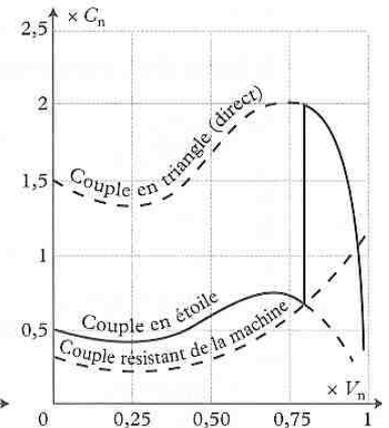
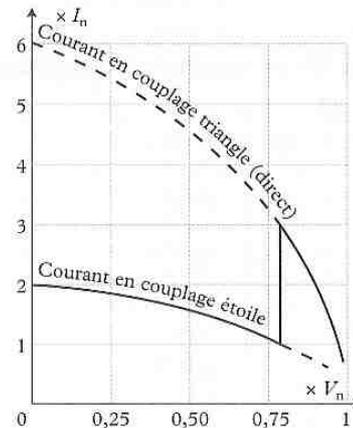
Ce démarrage consiste à coupler le stator en étoile pendant le démarrage, puis à rétablir le couplage en triangle. Il se fait en 2 temps :

- Premier temps : On démarre en étoile, chaque enroulement reçoit une tension  $\sqrt{3}$  fois inférieure à sa tension nominale.

**Conséquence** : l'intensité absorbée est divisée par 3.

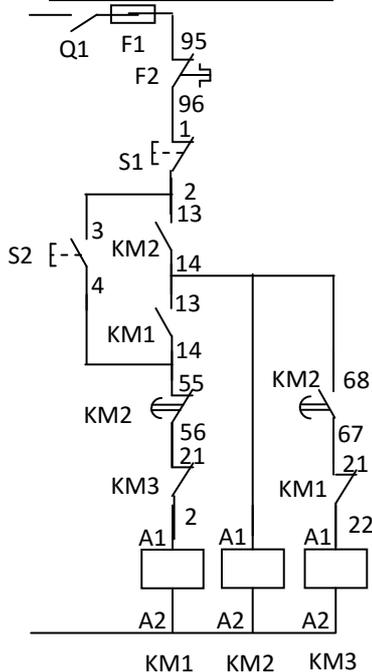
- Second temps : 2 à 3 secondes après, on bascule en triangle puis on y reste.

**Inconvénient** : le couple au démarrage est également divisé par 3 !

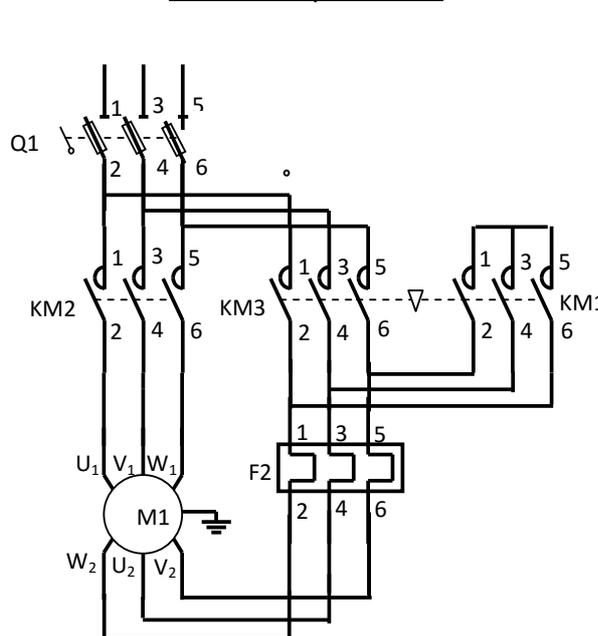


## Schéma d'un démarreur étoile / triangle

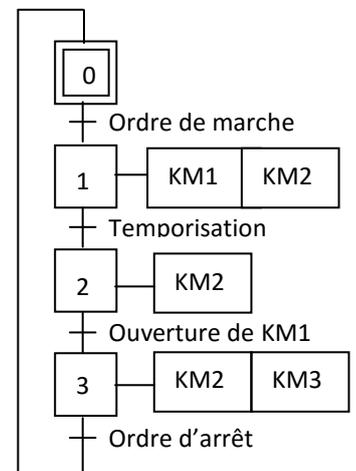
### Circuit de commande



### Circuit de puissance



### Fonctionnement

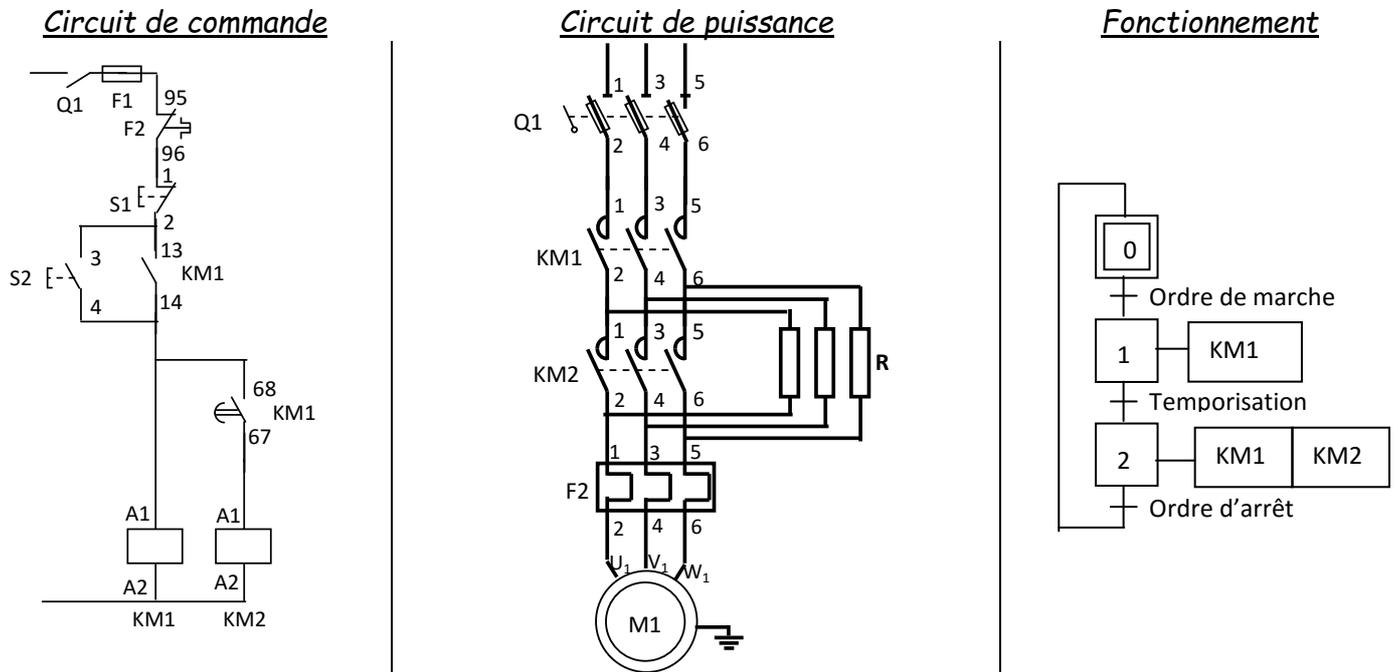


## Démarrage statorique

### Principe

Le démarrage statorique consiste à insérer, dans un premier temps, des résistances en série avec l'enroulement statorique afin de limiter les courants statoriques et ainsi réduire l'appel d'intensité. Dans un deuxième temps on **court-circuite ces résistances**. Le démarrage est terminé.

### Schéma d'un démarreur statorique



## Démarrage par gradateur de tension (démarreur électronique)

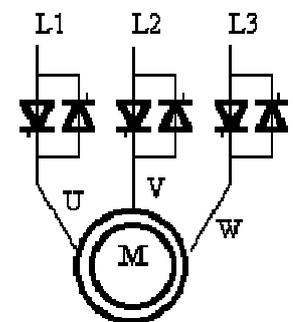
### Principe

Le moteur asynchrone triphasé est alimenté par l'intermédiaire d'un gradateur qui provoque la montée progressive de la tension.

On peut réduire l'intensité de démarrage à une valeur précise en agissant sur l'angle de commande des thyristors.

Pour limiter l'appel de courant au démarrage, on réduit la tension efficace ce qui limite le couple moteur au démarrage. On doit donc s'assurer en permanence que le couple de démarrage soit supérieur au couple résistant du système à entraîner.

### Circuit de puissance



## Documentation technique d'un démarreur progressif LH4 Télémécanique

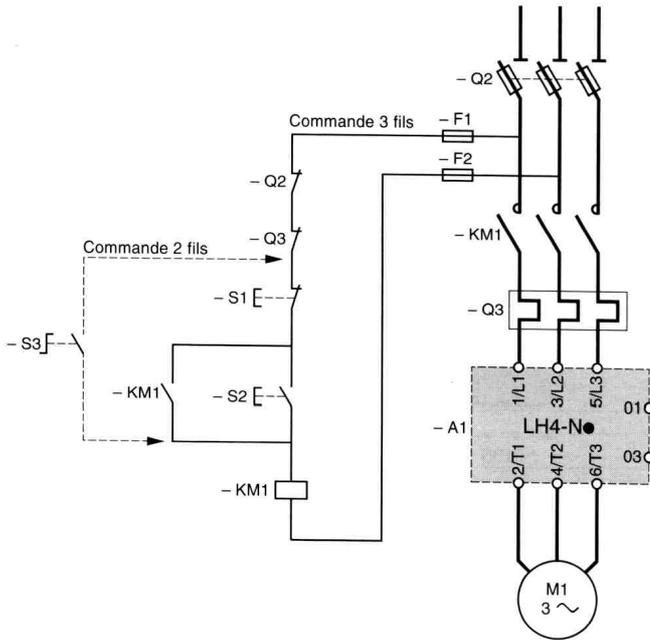


Démarrers progressifs de 1,1 à 11 kW

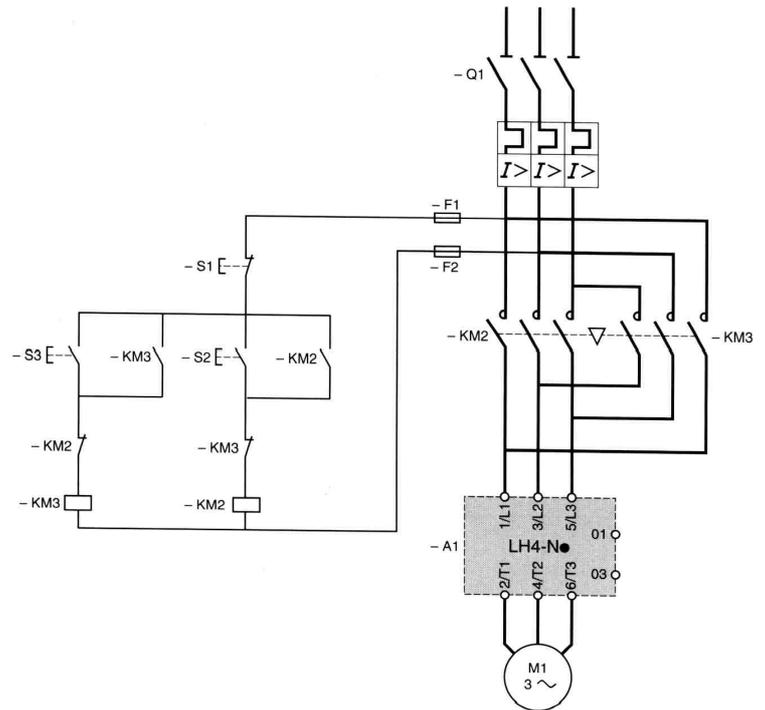
Réseau Tension d'alimentation V	Moteur Puissance indiquée sur plaque		Démarreur (1) Courant assigné d'emploi A	Référence	Masse kg
	Triphasé kW	Monophasé kW			
208...240 50/60 Hz	1,1	0,75	6	LH4-N106LU7	0,300
	2,2	1,5	12	LH4-N112LU7	0,300
	5,5	3	22	LH4-N125LU7	0,500
380...415 50/60 Hz triphasé	2,2	-	6	LH4-N106QN7	0,300
	5,5	-	12	LH4-N112QN7	0,300
	11	-	22	LH4-N125QN7	0,500
440...480 50/60 Hz triphasé	3	-	6	LH4-N106RT7	0,300
	5,5	-	12	LH4-N112RT7	0,300
	11	-	22	LH4-N125RT7	0,500

**Schémas développés conseillés.**

1 sens de marche



2 sens de marche



**Démarrage rotorique**

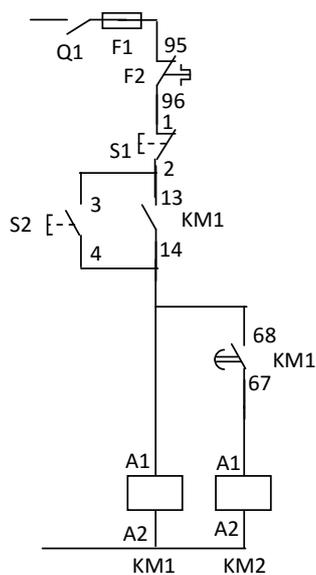
Le démarrage rotorique a l'avantage, si les résistances sont bien choisit, de démarrer avec le couple maximal du moteur pour un courant de démarrage relativement faible.

**Principe**

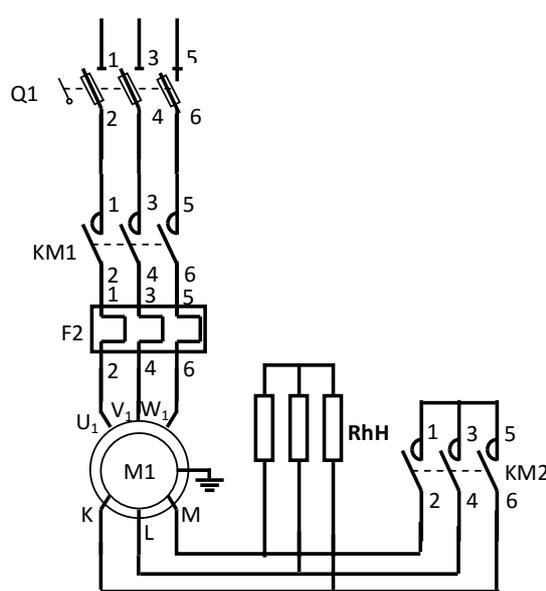
Le démarrage rotorique consiste à insérer, dans un premier temps, des résistances en série avec l'enroulement rotorique afin de limiter les courants rotoriques et ainsi réduire l'appel d'intensité. Dans un deuxième temps on court-circuite les enroulements rotoriques. Le démarrage est terminé.

**Schéma d'un démarreur rotorique**

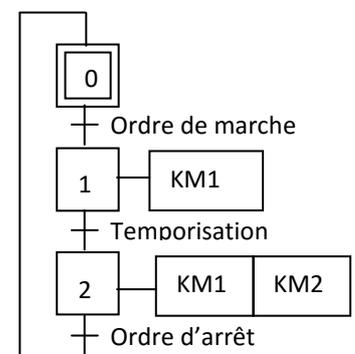
Circuit de commande



Circuit de puissance

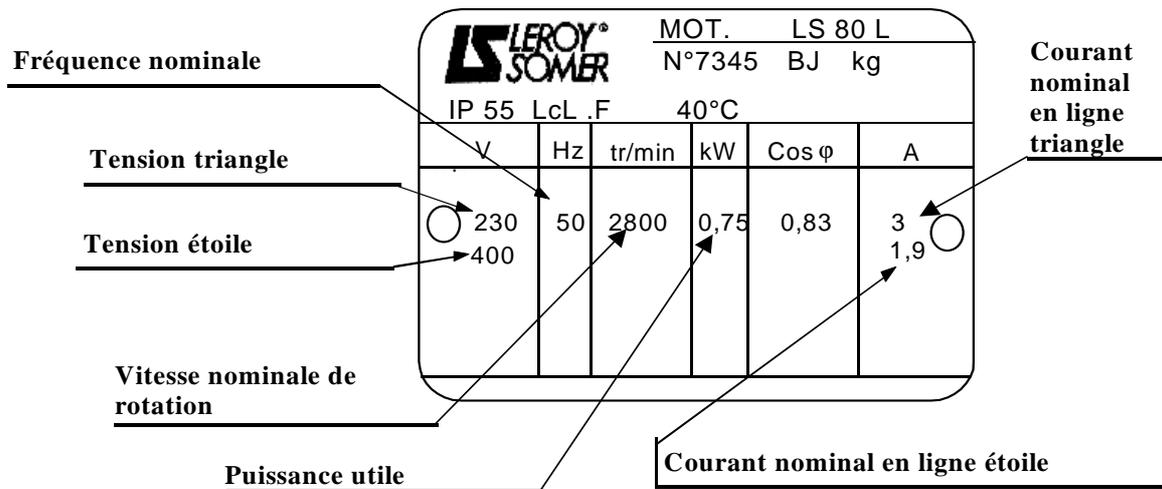


Fonctionnement



## Plaque signalétique

La plaque signalétique c'est la carte d'identité d'un moteur, tous les renseignements utiles y sont répertoriés. Il est intéressant de connaître la signification des différents symboles, chiffres, abréviation.



## Moteur asynchrone monophasé

Tout comme le moteur asynchrone triphasé, le moteur asynchrone monophasé possède deux parties distinctes : le stator (partie fixe) et le rotor (partie mobile).

### Principe de fonctionnement

On démontre (théorème de Leblanc) que le champ magnétique produit par une bobine alimentée en courant alternatif monophasé se décompose en deux champs tournants de sens inverse, qui produisent un couple résultant, mais au démarrage ce couple résultant est nul.



### Conséquence

Le moteur asynchrone nécessite un système de démarrage auxiliaire.

### Démarrage.

Il faut créer un couple au démarrage, pour cela on réalise le démarrage à l'aide d'un enroulement auxiliaire alimenté par l'intermédiaire d'un condensateur.

L'alimentation de cet enroulement est donc déphasée de 90° par rapport à l'enroulement principal et permet de créer un couple de démarrage.

Lorsque le moteur a atteint sa vitesse nominale l'enroulement auxiliaire n'est plus utile, il peut toutefois rester sous tension (moteur à condensateur permanent) ou être éliminé par contact centrifuge.

### Moteur réversible à condensateur permanent

On peut inverser le sens de rotation par un simple commutateur à 2 pôles. Lorsque le commutateur est en position 1 la tension de la ligne apparaît aux bornes de l'enroulement A et le condensateur est en série avec l'enroulement B. Dès que le commutateur bascule en position 2, le moteur ralentit, arrête, puis retourne à pleine vitesse dans le sens opposé.

