

LA VITESSE

I. VITESSE : LES DÉFINITIONS

II. TACHYMÈTRES ET CINÉMOMÈTRES

III. VITESSE ET GAIN DE TEMPS

IV. RELATIONS ENTRE GRANDEURS

V. BIBLIOGRAPHIE

ASSOCIATION ADILCA www.adilca.com * * *

I. VITESSE : LES DÉFINITIONS

Tout conducteur sait ou croit savoir ce qu'est la vitesse. Mais de quelle vitesse parle-t-on ? Car il en existe plusieurs définitions !

La vitesse moyenne...

Elle ne se mesure pas mais se calcule, et uniquement après être arrivé à destination. Le calcul en question nécessite de connaître la distance totale réellement parcourue et le temps écoulé entre la mise en marche du moteur et son extinction.

La vitesse instantanée...

C'est la vitesse d'un mobile à un instant donné. Comment mesurer cette vitesse ? Le cinémomètre le plus précis à ce jour utilise l'effet Doppler-Fizeau : l'appareil mesure le décalage de fréquence d'un signal selon la vitesse à laquelle la voiture se rapproche ou s'éloigne de sa source, c'est le principe du radar^(*).

La vitesse "compteur"...

C'est la vitesse indiquée par le tachymètre, appareil obligatoire à bord de tous les véhicules à moteur.

La vitesse "compteur" est toujours légèrement supérieure à la vitesse réelle, à cause de l'imprécision du tachymètre.

Cette imprécision augmente avec l'usure des pneumatiques, le déficit de pression ou la charge supportée par les roues.

La vitesse réelle, dite vitesse "chrono"...

C'est la vitesse que pourrait mesurer un cinémomètre pareil à ceux installés au bord des routes. Faute de disposer de ce genre d'appareil, il suffit d'un simple chronomètre pour calculer la vitesse réelle avec une assez bonne précision.

L'opération consiste à mesurer le temps nécessaire pour parcourir la distance d'un kilomètre à vitesse stabilisée (vitesse maintenue "au régulateur"), d'où on déduit la vitesse réelle, pour cette raison appelée aussi vitesse "chrono".

Exemple : la vitesse réelle d'une voiture ayant parcouru la distance d'un kilomètre en 36 secondes est 100 km.h^{-1} .

La vitesse “maxi”...

C'est la vitesse que la voiture peut théoriquement atteindre lorsque le moteur délivre sa puissance maximale, à condition que le conducteur ait engagé le dernier rapport de transmission et gardé le pied à fond sur l'accélérateur.

Si le constructeur est honnête, la valeur indiquée sur les catalogues est une vitesse “chrono”. Sinon, c'est une vitesse compteur ou une valeur théorique que la voiture n'atteindra jamais.

En fait, le seul véritable intérêt de la vitesse maximale est de permettre le calcul rapide et facile de ce qu'on appelle la vitesse de croisière.

La vitesse de croisière...

Bien que peu valorisante, c'est la donnée technique la plus intéressante pour qui veut ménager sa monture, abaisser le prix de revient des kilomètres et leur impact sur l'environnement.

En effet, la vitesse de croisière se définit comme la vitesse que le moteur pourrait maintenir presque indéfiniment, tout en optimisant la sollicitation des organes mécaniques, la consommation de carburant et les émissions polluantes.

Cette vitesse est atteinte au régime de couple maximum sur une plage de régime d'environ 500 tr.min^{-1} , ce qui autorise une fourchette d'environ 20 km.h^{-1} . Au-dessus ou en dessous, le rendement du moteur diminue de manière significative.

Bien que jamais indiquée par les constructeurs, cette plage de vitesse est facile à situer : dans la plupart des cas, elle débute approximativement à la moitié de la vitesse maximale (moteur diesel) ou aux deux-tiers de la vitesse maximale (moteur à essence).

Exemples :

- la vitesse de croisière d'une voiture diesel capable d'atteindre 180 km.h^{-1} en pointe se situe entre 90 et 110 km.h^{-1} .

- la vitesse de croisière d'une voiture à essence capable d'atteindre 180 km.h^{-1} en pointe se situe autour de 120 km.h^{-1} .

En adoptant une vitesse de croisière sur les trajets autoroutiers, l'usure mécanique, la consommation de carburant et les émissions polluantes sont réduites au minimum.

(*) *RADAR est l'acronyme de RAdio Detection And Ranging, autrement dit : détection et télémétrie par ondes électromagnétiques.*

II. TACHYMÈTRES ET CINÉMOMÈTRES

Les tachymètres (du grec *takhus*, rapide et *metron*, mesure), autrement dit les compteurs de vitesse font partie des équipements obligatoires à bord des véhicules terrestres à moteur.

Des compteurs gradués en km/h

Les compteurs des véhicules à moteur sont gradués en kilomètres par heure⁽¹⁾, une tradition qui remonte aux débuts de l'automobile, à une époque où les appareils installés à bord des voitures fonctionnaient de manière très rudimentaire, tandis que les vitesses pratiquées étaient basses et régulières.

Il fut alors jugé plus commode de renseigner le conducteur sur la vitesse moyenne plutôt que la vitesse instantanée, et donc de l'exprimer en kilomètres par heure. La tradition perdure depuis.

La précision des compteurs

Les compteurs installés à bord des voitures sont suffisamment précis pour l'usage auquel ils sont destinés, mais ce ne sont pas des instruments de mesure, au sens métrologique du terme, ce sont seulement des indicateurs (de vitesse !).

L'imprécision des compteurs modernes est comprise entre 0 et + 3 % (compteurs numériques utilisant les données des capteurs du système antiblocage de freins), elle peut atteindre + 5 % pour les appareils plus anciens entraînés par la rotation d'un câble.

Exemple : une imprécision de + 2 % signifie que, lorsque le compteur indique 102 km/h, la vitesse réelle est 100 km/h.

Logiquement, cette imprécision va dans le sens de la sécurité, ce qui signifie que la vitesse indiquée au compteur est toujours, soit égale, soit légèrement supérieure à la vitesse réelle, jamais l'inverse.

Variation de l'imprécision

Cette imprécision peut évoluer, étant donné que le compteur calcule la vitesse de la voiture à partir de la vitesse de rotation des roues, donc de la valeur maximale de la circonférence des pneumatiques.

Or des pneus usés, en déficit de pression ou supportant une forte charge (ou les trois à la fois) développent une circonférence plus réduite, ce qui accroît l'imprécision du compteur.

Calcul de l'imprécision

L'imprécision se calcule en comparant la vitesse compteur et la vitesse réelle, ce qui suppose de commencer par chronométrer le temps nécessaire pour parcourir la distance d'un kilomètre à vitesse stabilisée⁽²⁾.

Exemple : si une voiture parcourt la distance d'un kilomètre en 37,5 secondes avec le compteur calé sur 100 km/h, sa vitesse réelle est 96 km/h. L'imprécision du compteur est alors de + 4,17 %.

L'approximation de l'affichage

On distingue l'imprécision de la mesure et l'approximation de l'affichage car les deux phénomènes n'ont aucun rapport. L'approximation de l'affichage ne concerne que les compteurs numériques.

Les capteurs de vitesse, nécessaires au fonctionnement du système antiblocage de freins, transmettent leurs informations par dixièmes de km/h mais, pour simplifier la lecture, ces dixièmes ne sont pas pris en compte par le logiciel d'affichage.

Exemple : le compteur affiche 100 km/h quand la valeur transmise par le capteur est comprise entre 99,5 et 100,4 inclus. Si la valeur transmise grimpe à 100,5 le compteur affiche alors 101 km/h. Si elle chute à 99,4 il affiche 99 km/h, etc.

La vitesse GPS

La fonction d'un GPS ("*Global Positioning System*", en français : système de localisation par satellites) n'est pas d'indiquer la vitesse mais la position géographique, avec une incertitude moyenne d'une dizaine de mètres (le système européen GALILÉE promet d'être 10 fois plus précis).

Problèmes :

- cette localisation n'est pas instantanée car l'appareil doit calculer la position géographique à partir des signaux fournis par les trois ou quatre satellites les plus proches ;
- la vitesse indiquée est une vitesse moyenne calculée à partir des deux dernières positions géographiques mémorisées dans l'appareil, d'où un léger décalage entre la progression de la voiture et l'affichage de la vitesse à l'écran ; ce décalage est sensible en cas d'accélération ou décélération ;
- l'appareil procède comme si la distance entre deux positions géographiques était parcourue à vol d'oiseau, il ne tient pas compte du tracé de la route, ni de la trajectoire réelle de la voiture.

La précision des cinémomètres

Les cinémomètres de précision utilisent l'effet Doppler-Fizeau⁽³⁾ qui consiste à émettre une onde électromagnétique pour mesurer la variation de fréquence selon la vitesse à laquelle le véhicule se rapproche ou s'éloigne de la source du signal.

Grâce aux très hautes fréquences utilisées (jusqu'à 36 GHz, soit 36 milliards de périodes par seconde⁽⁴⁾), ces appareils offrent une très grande précision, à condition toutefois d'être correctement orientés par rapport à l'axe de circulation des véhicules. La vitesse est alors mesurée à 0,1 km/h près mais, pour éviter les erreurs de lecture, les décimales ne sont pas affichées. De plus, les valeurs ne sont pas arrondies afin de ne pas pénaliser les conducteurs.

Exemple : le radar affiche 100 km/h quand la vitesse mesurée est comprise entre 100,0 et 100,9 km/h inclus. Si la vitesse mesurée est 101,0 km/h, le radar affiche 101 km/h. Si la vitesse mesurée est 99,9 km/h, le radar affiche 99 km/h, etc.

L'orientation des radars

Les cinémomètres électromagnétiques émettent un signal directionnel de faible puissance (moins de trente mètres de portée) et sont programmés pour fonctionner avec une orientation précise de 25° ($\pm 0,5$) par rapport à l'axe de circulation des véhicules. En dessous de cette valeur, la vitesse enregistrée est supérieure à la vitesse réelle, au-dessus elle est inférieure.

Exemple : avec un angle nul (hypothèse extrême, car cela supposerait que l'appareil soit posé sur le bitume en plein milieu de la voie de circulation), le radar afficherait 55 km/h pour une vitesse réelle de 50 km/h, 110 km/h pour une vitesse réelle de 100 km/h et 143 km/h pour une vitesse réelle de 130 km/h.

Avec un angle de 20° par rapport à l'axe de circulation, le radar afficherait 51 km/h pour une vitesse réelle de 50 km/h, 103 km/h pour une vitesse réelle de 100 km/h et 134 km/h pour une vitesse réelle de 130 km/h.

Mais avec un angle de 30°, il afficherait alors 47 km/h pour une vitesse réelle de 50 km/h, 95 km/h pour une vitesse réelle de 100 km/h et 124 km/h pour une vitesse réelle de 130 km/h.

Attention ! Les cinémomètres à rayon laser ("jumelles") ne sont pas concernés : conçus pour mesurer la vitesse à longue distance (jusqu'à 400 mètres), à hauteur d'homme et dans l'axe de circulation des véhicules, l'incertitude liée au déport est négligeable.

Exemple : pour une visée effectuée à 400 mètres, un déport (horizontal ou vertical) de 6 mètres n'affecte la précision de la mesure que d'environ 0,11 ‰ au bénéfice du conducteur, autant dire : rien.

Le même déport pour une visée à 100 mètres minore la vitesse réelle d'environ 0,18 % : l'appareil enregistre alors 49,9 km/h pour une vitesse réelle de 50 km/h (dans ce cas, l'écran de lecture n'affiche que 49 km/h puisqu'il supprime la décimale sans arrondir la valeur), 89,8 km/h pour une vitesse réelle de 90 km/h (89 km/h affichés sur l'écran), 129,8 km/h pour une vitesse réelle de 130 km/h (129 km/h affichés sur l'écran).

Changer l'unité de vitesse

Les compteurs sont traditionnellement gradués en kilomètres par heure bien que, depuis 1954, l'unité internationale de vitesse soit le mètre par seconde⁽⁵⁾. L'usage des unités du Système International⁽⁶⁾ est certes obligatoire partout dans le monde, et notamment en France depuis 1961, mais ce n'est pas là l'argument principal.

Notre relation à l'espace et au temps a considérablement évolué en quelques années. Cela a des répercussions sur la conduite automobile, car il est difficile de se représenter des grandeurs exprimées en kilomètres ou en heures, a fortiori lorsqu'il s'agit de faire le rapport entre les deux.

Le changement d'unité n'aurait probablement que des avantages :

- les tachymètres actuels entretiennent la confusion entre vitesse moyenne et vitesse instantanée ; si la vitesse moyenne peut s'exprimer en kilomètres par heure, ce n'est évidemment pas le cas de la vitesse instantanée ;
- pour le conducteur, la notion de vitesse n'a d'intérêt que par rapport à l'environnement immédiat dans lequel il évolue : les deux échelles les mieux adaptées à cet environnement sont le mètre et la seconde ;
- l'esprit de sécurité pourrait être encouragé, par exemple en incorporant aux tachymètres un témoin sonore ou lumineux scandant les secondes, le conducteur disposant ainsi d'un repère d'espace-temps fiable.
- par un effet purement mécanique, la lisibilité des compteurs serait améliorée.

Modifier les compteurs

S'agissant des compteurs à aiguille, il suffirait simplement de changer le fond du cadran. Pour les compteurs numériques, il suffirait d'une petite modification du logiciel d'affichage n'entraînant pas de surcoût.

En effet, de telles modifications existent déjà pour les véhicules exportés vers les pays qui utilisent les unités dites anglo-saxonnes. Comme par exemple la Grande-Bretagne et les États-Unis, pays où la vitesse s'exprime en *miles per hour*⁽⁷⁾.

Des évolutions possibles

Les évolutions concerneraient plutôt les ordinateurs de bord qui se contentent pour l'instant d'indiquer la consommation instantanée, la vitesse moyenne et... la température extérieure !

Leur fonctionnalité pourrait être considérablement enrichie par des informations telles que la distance de sécurité, la distance parcourue pendant le temps de réaction (mouvement accélérateur-frein), la distance de freinage, les décélérations, les accélérations transversales...

En effet, les voitures modernes sont toutes équipées des capteurs nécessaires au fonctionnement des différentes aides électroniques à la conduite (voir dossier ADILCA "électronique") :

- capteur de distance de sécurité (régulateur de vitesse adaptatif ACC),
- capteurs de vitesse des roues (système antiblocage de frein ABS),
- capteur de décélération (répartition électronique du freinage EBV),
- capteurs d'action sur les commandes d'accélérateur et de frein (aide au freinage d'urgence BAS),
- capteur d'action sur la commande de direction et gyromètre (contrôle électronique de trajectoire ESP).

Leur affichage en clair est d'ores et déjà possible sans modification majeure. Reliées à un tachymètre gradué en mètres par seconde, ces informations seraient autant d'éléments concrets permettant au conducteur d'évaluer la qualité de ses réactions.

La conversion des unités

L'équivalence entre les unités de vitesse est la suivante :

- 1 kilomètre = 1 000 mètres ;
- 1 heure = 3 600 secondes ;
- 1 kilomètre par heure = 0,277 mètre par seconde ;
- 1 mètre par seconde = 3,6 kilomètres par heure.

Relation 1 pour transformer des kilomètres par heure en mètres par seconde :

$$v = V / 3,6$$

v : vitesse exprimée en mètres par seconde

V : vitesse exprimée en kilomètres par heure

Exemple :

pour **V** = 90 km/h, **v** = 90 / 3,6 = 25 mètres par seconde.

Relation 2 pour transformer des mètres par seconde en kilomètres par heure :

$$V = v \times 3,6$$

V : vitesse exprimée en kilomètres par heure

v : vitesse exprimée en mètres par seconde

Exemple :

pour **v** = 25 m/s, **V** = 25 x 3,6 = 90 kilomètres par heure.

Le tableau suivant donne l'équivalence entre km/h et m/s :

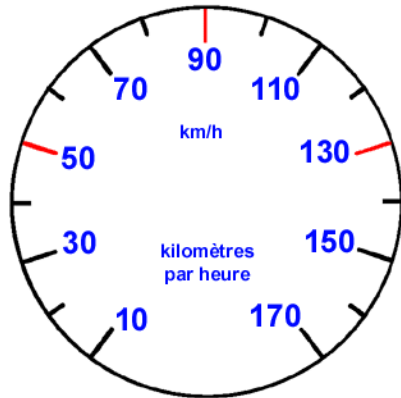
km/h	30	50	70	90	110	130
m/s	8,3	13,9	19,4	25	30,6	36,1

Et inversement :

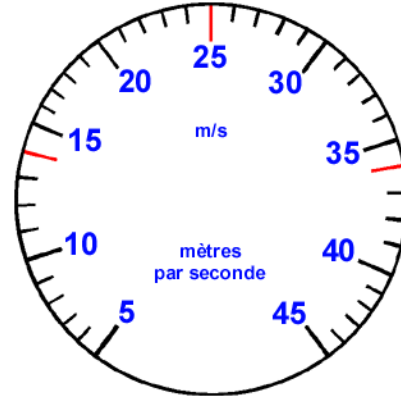
m/s	10	15	20	25	30	35
km/h	36	54	72	90	108	126

Les tachymètres du futur

Voici à quoi ils pourraient ressembler :



Tachymètre classique.



Tachymètre moderne.

© association adilca reproduction interdite

(1) Le kilomètre par heure (symbole **km/h** ou **km.h⁻¹**), unité de vitesse d'usage courant dans les pays familiarisés avec le système métrique, est la vitesse d'un mobile qui parcourt 1 kilomètre en 1 heure.

(2) Conditions nécessaires pour garantir la fiabilité des résultats : voiture sans bagages ni chargement, équipée de pneus neufs de monte homologuée, gonflés à la pression adéquate, un seul passager à bord installé à l'avant en plus du conducteur. Le chronométrage doit s'effectuer entre deux bornes kilométriques, sur une portion de route ou d'autoroute parfaitement rectiligne afin de supprimer l'approximation de distance liée à la sinuosité du tracé. De plus, afin de garantir une vitesse sensiblement constante, il est préférable de s'aider du régulateur de vitesse. Néanmoins, dans le cas d'un chronométrage manuel, une imprécision subsiste, liée à l'avance ou au retard dans le déclenchement de l'appareil (il est possible de pallier cet inconvénient en utilisant un système de chronométrage commandé par cellule photoélectrique).

(3) Des noms de Christian DOPPLER, physicien autrichien (1803-1859), connu pour ses travaux d'optique, et Hippolyte FIZEAU, physicien français (1819-1896), le premier à mesurer la vitesse de la lumière, grâce à un montage particulièrement astucieux (1849).

(4) La fréquence s'exprime en hertz (symbole **Hz**), du nom de Heinrich HERTZ, physicien allemand (1857-1894), inventeur de l'émetteur d'ondes électromagnétiques. Un hertz est la fréquence d'un phénomène qui se répète une fois chaque seconde.

(5) Le mètre par seconde (symbole **m/s** ou **m.s⁻¹**), unité de vitesse du Système International, est la vitesse d'un mobile qui parcourt 1 mètre en 1 seconde.

(6) Système International d'unités (symbole **SI**), système d'unités cohérentes créé en 1954 sur les bases du système métrique, adopté par la France en 1961 et utilisé dans le monde entier. Ces unités sont dites cohérentes parce qu'elles peuvent se combiner entre elles. Leur usage est désormais obligatoire notamment dans l'industrie, la recherche et l'enseignement.

(7) Le mile per hour (symbole **mph**), unité de vitesse d'usage courant dans les pays anglo-saxons, est la vitesse d'un mobile qui parcourt 1 mile en 1 heure (1 mile = 1 609,34 mètres).

III. VITESSE ET GAIN DE TEMPS

Les statistiques des infractions routières publiées par le ministère de l'intérieur montrent que les excès de vitesse inférieurs à 10 km/h sont les plus fréquents.

Les conducteurs justifient ces incartades par la nécessité de gagner du temps. Réalité ou illusion ? Les mathématiques nous apportent la réponse.

1. Rappel

La vitesse s'exprime en *kilomètres par heure* et il y a 3 600 *secondes par heure*. En combinant ces deux grandeurs dans une équation, on obtient, après simplification, un quotient t exprimé en *secondes par kilomètre* (en abrégé : *s/km*). Le gain de temps se calcule ensuite grâce à une simple soustraction.

2. Exemple

Calculons d'abord le temps t_1 nécessaire pour parcourir 1 kilomètre à 50 km/h (les simplifications apparaissent en vert) :

$$t_1 = \frac{3\ 600 \text{ secondes } \cancel{\text{par heure}}}{50 \text{ kilomètres } \cancel{\text{par heure}}} = \frac{3\ 600 \text{ secondes}}{50 \text{ kilomètres}} = \frac{360}{5} = 72 \text{ secondes par kilomètre}$$

Calculons ensuite le temps t_2 nécessaire pour parcourir 1 kilomètre à 60 km/h :

$$t_2 = \frac{3\ 600 \text{ secondes } \cancel{\text{par heure}}}{60 \text{ kilomètres } \cancel{\text{par heure}}} = \frac{3\ 600 \text{ secondes}}{60 \text{ kilomètres}} = \frac{360}{6} = 60 \text{ secondes par kilomètre}$$

Le gain de temps Δt d'un excès de vitesse de 10 km/h quand la vitesse est limitée à 50 km/h est donc égal à :

$$\Delta t = t_1 - t_2 = 72 - 60 = 12 \text{ secondes par kilomètre}$$

3. Équation générale

Transformons les équations précédentes en appelant V_A la vitesse d'un conducteur légaliste, et V_B celle d'un conducteur en infraction (les lecteurs rebutés par les mathématiques se reporteront directement au tableau récapitulatif).

On a :

$$\Delta t = \frac{3\,600}{V_A} - \frac{3\,600}{V_B}$$

Après réduction au même dénominateur et mise en facteur, on obtient l'équation suivante :

$$\Delta t = \left[\frac{V_B - V_A}{V_A \times V_B} \right] \times 3\,600$$

Plus précisément, si on veut calculer le gain de temps que procure un excès de vitesse de 10 km/h, l'équation devient :

$$\Delta t = \left[\frac{10}{V_A \times V_B} \right] \times 3\,600 = \frac{36\,000}{V_A \times V_B}$$

Procédons de même pour les autres limitations de vitesse actuellement en vigueur en France, et reportons les résultats dans un tableau (les plus cartésiens traceront une courbe à l'aide d'un repère orthonormé – la vitesse en abscisse, le gain de temps en ordonnée – ils verront alors apparaître ce que les mathématiciens nomment une *hyperbole*).

4. Tableau récapitulatif

LIMITATION DE VITESSE	50	70	90	110	130
VITESSE PRATIQUÉE	60	80	100	120	140
GAIN DE TEMPS (s/km)	+ 12	+ 6,4	+ 4	+ 2,7	+ 2

© association adilca reproduction interdite

5. Comment interpréter ces résultats ?

D'abord une loi générale : plus la vitesse de référence est élevée, plus il est difficile de gagner du temps.

Accessoirement, cette loi permet d'élucider l'un des mystères des sports mécaniques : les engins les plus rapides en ligne droite ne sont pas forcément les plus rapides au tour... À 310 km/h au lieu de 300 km/h, le gain de temps au bout d'un kilomètre n'est que de 39 centièmes de seconde⁽¹⁾.

Mais surtout, cette loi devrait faire réfléchir les conducteurs. En effet, sur une autoroute limitée à 130 km/h, il faudrait circuler à 140 km/h sur une distance de 300 kilomètres pour gagner 10 minutes.

Précisons qu'il s'agit là d'un gain théorique qui suppose de maintenir ce différentiel en permanence sur la totalité du trajet... En réalité, le réseau autoroutier étant truffé de

réductions de vitesse incontournables (barrières de péages, échangeurs, courbes, déclivités, viaducs, tunnels, zones urbaines, zones de travaux, bouchons, sans parler des ralentissements causés par les véhicules moins rapides qui mobilisent la voie de gauche le temps d'un dépassement), le gain est forcément plus maigre.

Pour toutes ces raisons, ce sont les véhicules les plus rapides qui sont les plus souvent et les plus fortement ralentis, tandis que les moins pressés peuvent réaliser des moyennes très proches de leurs vitesses de croisière⁽²⁾.

On touche ici à la différence entre *vitesse de pointe* et *vitesse moyenne*, deux concepts que certains automobilistes ont tendance à confondre. De fait, n'importe quel ordinateur de bord peut prouver que, même en circulant à 130 km/h chaque fois que c'est possible, la vitesse moyenne sur autoroute ne dépasse guère les 100 km/h.

Dans le même ordre d'idées, limiter la vitesse à 120 km/h au lieu de 130 km/h n'aurait qu'un faible impact sur les temps de trajets (+ 2,3 secondes par kilomètre⁽³⁾).

6. Le vrai bilan comptable

Les gains procurés par les excès de vitesse sont donc dérisoires. Mais les inconvénients ? Sur autoroute, la probabilité d'être contrôlé par un automate est actuellement d'environ 1,5 par tranche de 100 kilomètres⁽⁴⁾. Difficile d'y échapper.

Or, une fois constatée, l'infraction génère diverses formalités plus ou moins chronophages : avis de contravention à décrypter, formulaire à remplir, amende à payer avec, peut-être, la perspective d'un stage pour récupérer les précieux points perdus...

Question perte de temps, le stage de récupération de points, c'est le pompon : il faudrait parcourir plus de 25 000 km à 140 km/h sur une autoroute limitée à 130 km/h pour "rattraper" les 14 heures passées le postérieur vissé sur une chaise⁽⁵⁾...

L'excès de vitesse pour gagner du temps ? Le temps est si précieux que le respect des limitations de vitesse évite d'en perdre beaucoup.

(1) *Un gain purement théorique : la plus longue ligne droite des circuits européens est celle de Barcelone avec 1 050 mètres, desquels il faut déduire les distances nécessaires à l'accélération et au freinage.*

(2) *C'est le cas des camions transportant des matières dangereuses : limités à 80 km/h, ils sont peu ralentis.*

(3) *Perte maximale théorique, en réalité beaucoup moins pour les raisons déjà évoquées.*

(4) *Trajet Paris-Lyon par l'A6 aller et retour, d'après les données du site www.radars-auto.com (juin 2021).*

(5) *Durée réglementaire d'un stage (code la route, article R223-5, arrêté ministériel du 26 juin 2012).*

IV. RELATIONS ENTRE GRANDEURS

Vitesse moyenne

$$V = D / T$$

V : vitesse moyenne, exprimée en **km.h⁻¹**

D : distance parcourue, exprimée en **km**

T : temps, exprimé en **h**

cohérence des unités : **V = km . h⁻¹ = km.h⁻¹**

Exemple : calculons la vitesse moyenne d'une voiture ayant parcouru une distance de 300 km en 5 heures :

$$V = 300 / 5 = 60 \text{ km.h}^{-1}$$

Vitesse "compteur"

$$v = d . n$$

v : vitesse "compteur", exprimée en **m.s⁻¹**

d : circonférence des roues, exprimée en **m**

n : nombre de tours de roues effectués en une seconde, exprimé en **s⁻¹**

cohérence des unités : **v = m . s⁻¹ = m.s⁻¹**

Exemple 1 : calculons la vitesse "compteur" d'une voiture quand les roues de circonférence 2 mètres effectuent 10 tours par seconde :

$$v = 2 \times 10 = 20 \text{ m.s}^{-1} = 72 \text{ km.h}^{-1}$$

Vitesse "chrono"

$$v = d . 3\,600 / t$$

v : vitesse "chrono", exprimée en **km.h⁻¹**

d : distance parcourue à vitesse stabilisée, exprimée en **km**

3 600 : nombre de secondes écoulées en une heure, exprimé en **s.h⁻¹**

t : temps nécessaire pour parcourir cette distance, exprimé en **s**

cohérence des unités : **v = km . s.h⁻¹ . s⁻¹ = km.h⁻¹**

Exemple 1 : calculons la vitesse "chrono" d'une voiture ayant parcouru la distance d'un kilomètre en 36 secondes, à vitesse stabilisée :

$$v = 1 \times 3\,600 / 36 = 100 \text{ km.h}^{-1}$$

Vitesse "radar"

$$v = \Delta f \cdot c / (2 f_0 \cdot \cosinus \alpha)$$

v : vitesse "radar", exprimée en **m.s⁻¹**

Δf : variation de fréquence, exprimée en **Hz**

c : vitesse de propagation des ondes électromagnétiques (3×10^8 **m.s⁻¹**)

f₀ : fréquence du signal électromagnétique émis par le cinémomètre, exprimée en **Hz**

α : angle d'émission du signal par rapport à l'axe de circulation, grandeur sans dimension ;
cohérence des unités : $v = \text{m.s}^{-1} \cdot \text{s}^{-1} / \text{s}^{-1} = \text{m.s}^{-1}$

Exemple : un cinémomètre à effet Doppler-Fizeau installé sur l'accotement avec un angle de 25° par rapport à l'axe de circulation des véhicules ($\cosinus 25^\circ = 0,9$) émet un signal électromagnétique de fréquence 36 GHz (36×10^9 Hz) au passage d'une voiture. La comparaison entre la fréquence émise et celle de l'écho montre une différence de 8 640 Hz. Calculons la vitesse de la voiture :

$$v = 8\,640 \times 3 \times 10^8 / (2 \times 36 \times 10^9 \times 0,9)$$

$$v = 864 \times 3 \times 10^9 / (2 \times 36 \times 10^9 \times 0,9)$$

$$v = 864 \times 3 / (2 \times 36 \times 0,9)$$

$$v = 2\,592 / 64,8 = 40 \text{ m.s}^{-1} = 144 \text{ km.h}^{-1}$$

Imprécision du compteur

$$I = (V_c - V_r) / V_r$$

I : imprécision, grandeur sans dimension ;

V_c : vitesse compteur, exprimée en **km.h⁻¹**

V_r : vitesse réelle ("chrono" ou "radar"), exprimée en **km.h⁻¹**

cohérence des unités : $I = \text{km.h}^{-1} / \text{km.h}^{-1} = \text{grandeur sans dimension}$.

Exemple : calculons l'imprécision d'un tachymètre qui indique 130 km.h⁻¹ quand la vitesse réelle est 125 km.h⁻¹ :

$$I = (130 - 125) / 125 = 5 / 125 = 0,04 = 4/100 = + 4 \%$$

ASSOCIATION ADILCA www.adilca.com * * *

V. BIBLIOGRAPHIE

- ARES (André) et MARCOUX (Jules) : *Physique Tome 1*, Éditions LIDEC, Montréal 1983.

- ASSOCIATION ADILCA (ouvrage collectif édité à compte d'auteurs) : *Guide des Lois Physiques de l'Automobile*, Paris 2002.

- KITTEL (Charles), KNIGHT (Walter D.), RUDERMAN (Malvin A.) : *Cours de Physique de Berkeley, Tome 1 (traduction du texte original par Pierre Lallemand)*, Éditions DUNOD, Paris 2001.

ASSOCIATION ADILCA

www.adilca.com

* * *