

Chapitre 5 : DYNAMIQUE DES FLUIDES INCOMPRESSIBLES REELS

1 INTRODUCTION

Dans le chapitre précédent nous avons supposé que le fluide était parfait pour appliquer l'équation de conservation de l'énergie. L'écoulement d'un **fluide réel** est plus complexe que celui d'un fluide idéal. En effet, il existe des forces de frottement, dues à la viscosité du fluide, qui s'exercent entre les particules de fluide et les parois, ainsi qu'entre les particules elles-mêmes. Pour résoudre un problème d'écoulement d'un fluide réel, on fait appel à des résultats expérimentaux, en particulier ceux de l'ingénieur et physicien britannique **Osborne Reynolds**. Une méthode simplifiée de calcul des pertes de charge basée sur ces résultats expérimentaux est proposée. Elle est indispensable pour le dimensionnement des diverses installations hydrauliques (de pompage, de turbines, de machines hydrauliques et thermiques dans lesquelles est véhiculé un fluide réel...etc.)

2 FLUIDE REEL

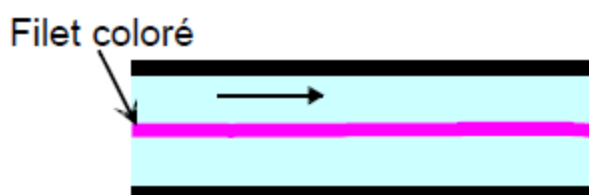
Un fluide est dit réel si, pendant son mouvement, les forces de contact ne sont pas perpendiculaires aux éléments de surface sur lesquelles elles s'exercent (elles possèdent donc des composantes tangentielles qui s'opposent au glissement des couches fluides les unes sur les autres). Cette résistance est caractérisée par la viscosité.

3 REGIMES D'ECOULEMENT - NOMBRE DE REYNOLDS

Les expériences réalisées par **Reynolds** en 1883 lors de l'écoulement d'un liquide dans une conduite cylindrique rectiligne dans laquelle arrive également un filet de liquide coloré, ont montré l'existence de deux régimes d'écoulement : régime laminaire et régime turbulent :

- Régime laminaire :

Les filets fluides sont des lignes régulières, sensiblement parallèles entre elles.



- Régime turbulent :

Les filets fluides s'enchevêtrent, s'enroulent sur eux-mêmes.



Vue instantanée



Vue en pose

Des études plus fines ont montré qu'il existe encore une subdivision entre :

- les écoulements turbulents lisses et
- les écoulements turbulents rugueux.

La limite entre ces différents types d'écoulements est évidemment difficile à appréhender.

En utilisant divers fluides à viscosités différentes, en faisant varier le débit et le diamètre de la canalisation, Reynolds a montré que le paramètre qui permettait de déterminer si l'écoulement est laminaire ou turbulent est un nombre sans dimension appelé nombre de Reynolds donné par l'expression suivante :

$$Re = \frac{V \cdot d}{\nu}$$

- V : Vitesse moyenne d'écoulement à travers la section considérée en (m/s)
- d : Diamètre de la conduite ou largeur de la veine fluide en (m).
- ν : Viscosité cinématique du fluide (m²/s).

Résultats empirique à titre indicatif :

Si $Re < 2000$ l'écoulement est laminaire

Si $Re > 2000$ l'écoulement est turbulent :

- Lisse si $2000 < Re < 100000$
- Rugueux si $Re > 100000$

4 PERTES DE CHARGES

4.1 Définition

Considérons un écoulement entre deux points (1) et (2) d'un fluide réel dans une conduite, tel que entre les points (1) et (2) il n'y ait pas de machine hydraulique. Reprenons le schéma de la veine fluide du paragraphe 4 du chapitre 3 avec les mêmes notations et les hypothèses suivantes :

- Le fluide est réel et incompressible : cela suppose l'existence de forces élémentaire de frottement visqueux $d\tau$ qui contribue dans l'équation de bilan par un travail négatif et donner naissance à des pertes de charges.

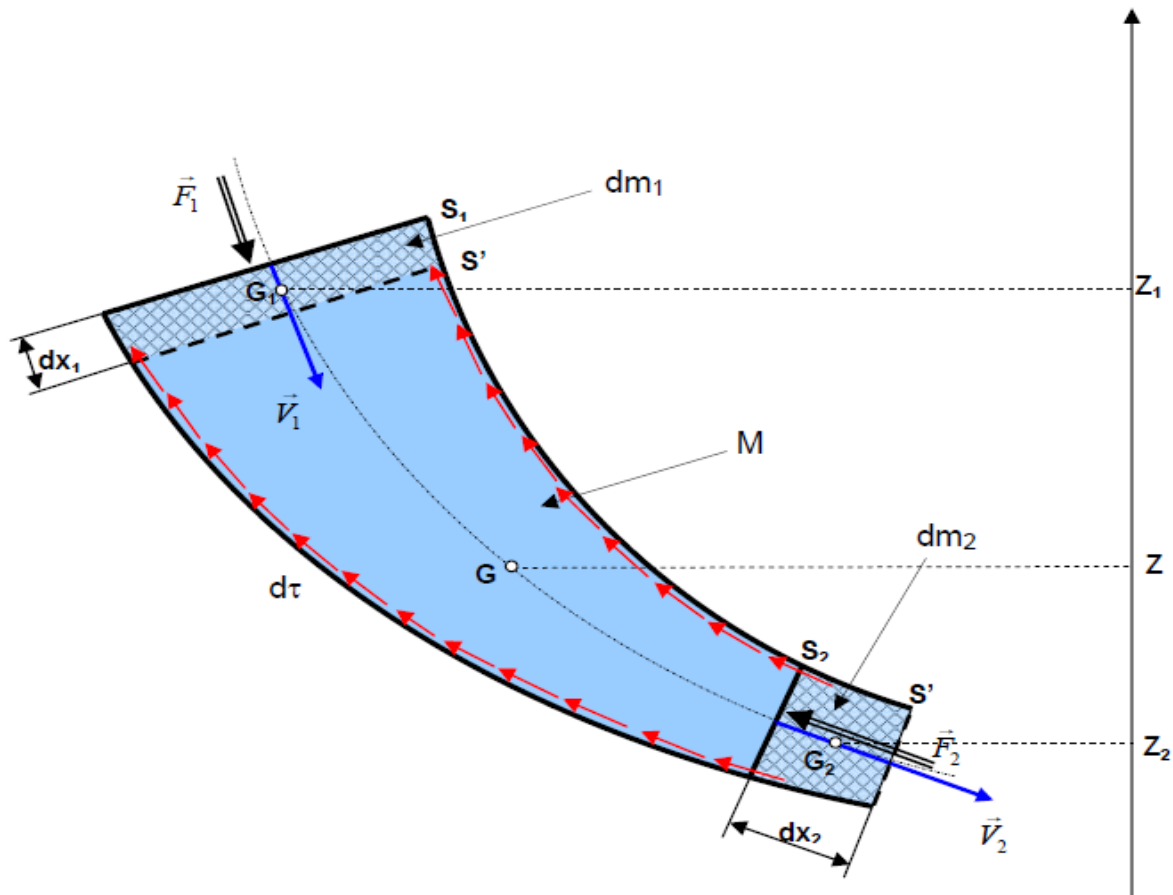
- L'écoulement est permanent.

On considère un axe Z vertical dirigé vers le haut. On désigne par Z_1, Z_2 et Z respectivement les altitudes des centres de gravité des masses dm_1, dm_2 et M .

On désigne par F_1 et F_2 respectivement les normes des forces de pression du fluide agissant au niveau des sections S_1 et S_2 .

A l'instant t le fluide de masse $(dm_1 + M)$ est compris entre S_1 et S_2 . Son énergie mécanique est :

$$E_{mec} = E_{pot} + E_{cin} = dm_1 \cdot g \cdot Z_1 + MgZ + \frac{1}{2} dm_1 \cdot V_1^2 + \int_{S_1}^{S_2} \frac{1}{2} dm \cdot V$$



A l'instant $t'=(t+dt)$ le fluide de masse $(M+dm_2)$ est compris entre S'_1 et S'_2 . Son énergie mécanique est :

$$E_{mec} = E_{pot} + E_{cin} = dm_2 \cdot g \cdot Z_2 + MgZ + \frac{1}{2} dm_2 \cdot V_2^2 + \int_{S_1}^{S_2} \frac{1}{2} dm \cdot V_2^2$$

On applique le théorème de l'énergie mécanique au fluide entre t et t' :

« La variation de l'énergie mécanique est égale à la somme des travaux des forces extérieures ».

On prendra en considération cette fois ci le travail des forces de frottement visqueux $W_{d\tau}$.

$$E_{mec} - E_{mec} = W_{Forces\ de\ pression} + \sum W_{d\tau} = F_1 dx_1 - F_2 dx_2 + \sum W_{d\tau}$$

En simplifiant (voir chapitre 4) on aboutie à l'équation de Bernoulli :

$$\frac{V_2^2 - V_1^2}{2} + \frac{P_2 - P_1}{\rho} + g(Z_2 - Z_1) = \frac{\sum W_{d\tau}}{dm}$$

On défini la perte de charge entre les points (1) et (2) par :

$$J_{12} = \frac{\sum W_{d\tau}}{dm} \text{ qui est la perte d'énergie par frottement visqueux par unité de masse qui passe.}$$

$$\boxed{\frac{V_2^2 - V_1^2}{2} + \frac{P_2 - P_1}{\rho} + g(Z_2 - Z_1) = J_{12}} \quad (4)$$

L'unité de chaque terme de la relation (4) est le joule par kilogramme (J/kg)

En divisant par g la relation (4) devient homogène à des longueurs en mètre :

$$\boxed{\frac{v_2^2}{2g} + \frac{P_2}{\varpi} + z_2 = \frac{v_1^2}{2g} + \frac{P_1}{\varpi} + z_1 + \frac{J_{12}}{g}}$$

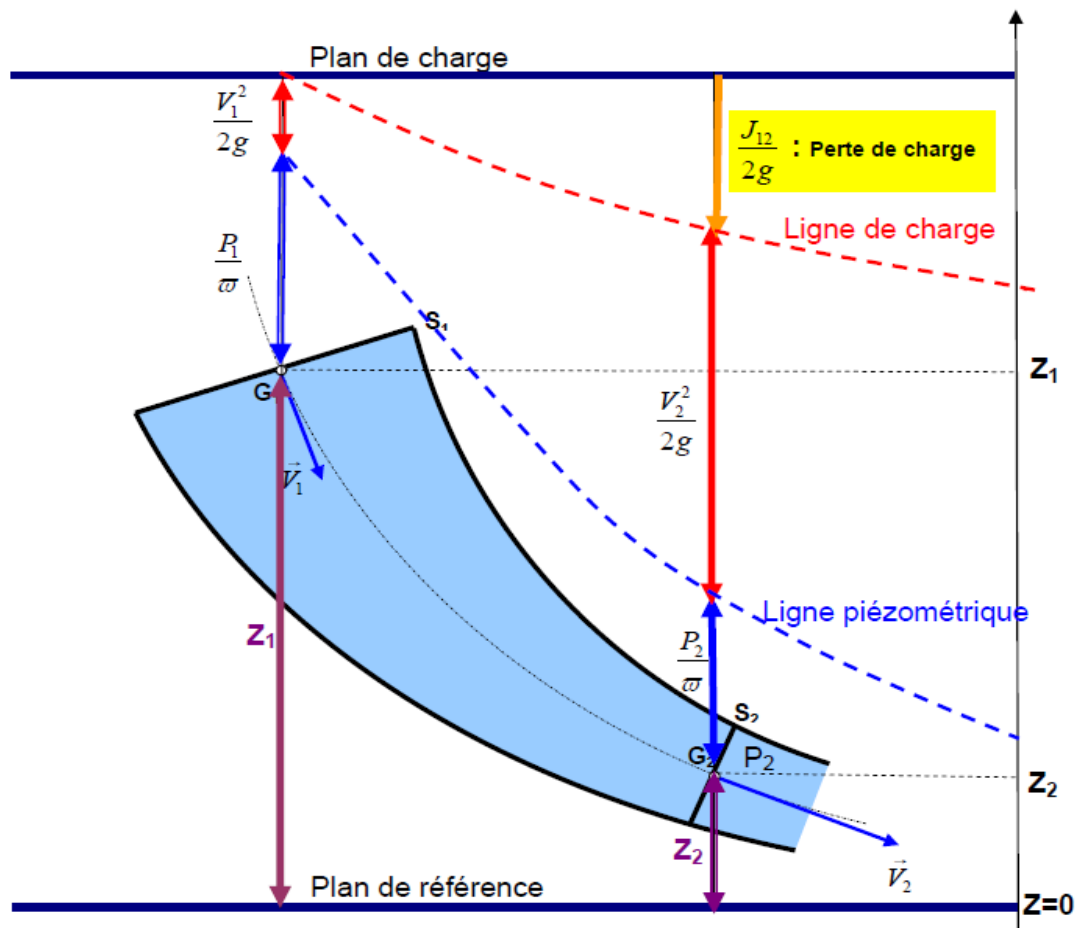
Elle peut être interprétée graphiquement de la manière suivante :

Portons sur la verticale, à partir du centre de gravité G_1 de la section S_1 une distance égale à

$\frac{P}{\varpi}$. Le lieu de toutes les extrémités de ces segments s'appelle **ligne piézométrique**.

Portons sur la verticale au dessus de la ligne piézométrique la quantité $\frac{1}{2g} \cdot V^2$. Le lieu de toutes

les extrémités de ces segments représente **la ligne de charge**.

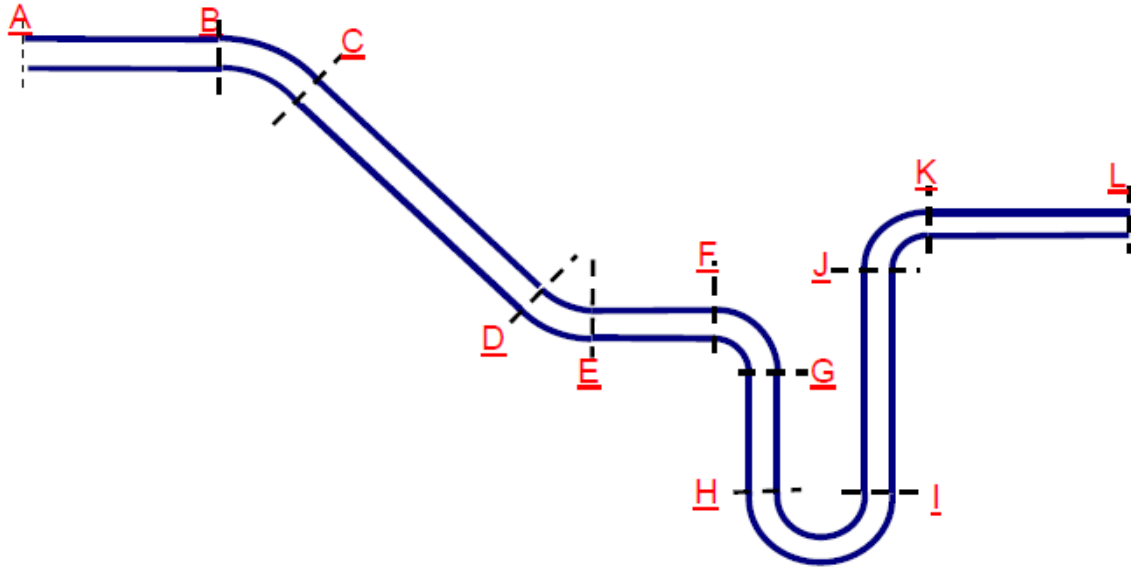


En l'absence de pertes de charge, la ligne de charge est confondue avec le plan de charge. Ce plan de charge donne une représentation graphique de la constance tirée de l'équation de Bernoulli pour un fluide parfait. La perte de charge totale exprimée en hauteur de liquide depuis le début de l'écoulement, est égale à la distance entre la ligne de charge et le plan de charge, mesurée sur la verticale passant par le point G_1 . La perte de charge entre deux points G_1 et G_2 de l'écoulement est donnée par la différence de cote de la ligne de charge sur les verticales passant par les points précédents.

La perte de charge J_{12} peut être due à une perte de charge linéaire et une perte de charge singulière :

$$J_{12} = J_s + J_L$$

Par exemple, dans le circuit représenté dans la figure ci-dessous, les tronçons BC, DE, FG, HI et JK sont des coudes de différents angles, donc elles présentent des pertes de charge singulières. Les tronçons AB, CD, EF, GH, IJ et KL sont des conduites rectilignes, donc elles présentent des pertes de charge linéaires.



4.2 Pertes de charge singulières

Quand la conduite subit de brusque variation de section ou de direction, il se produit des pertes de charges dites singulières, elles sont généralement mesurable et font partie des caractéristiques de l'installation. On les exprime par :

$$J_s = -K_s \frac{V^2}{2} \text{ où } s : \text{ indice de l'accident de forme de la conduite.}$$

K_s : Coefficient (sans unité) de pertes de charge. Il dépend de la nature et de la géométrie de l'accident de forme. Les valeurs de K_s sont données par les constructeurs dans leurs catalogues.

4.3 Pertes de charges linéaires :

Les pertes de charges linéaires, sont des pertes de charge réparties régulièrement

le long des conduites. En chaque point d'un écoulement permanent, les caractéristiques de l'écoulement sont bien définies et ne dépendent pas du temps.

La représentation **graphique** de l'écoulement prend l'allure ci-dessous.

La vitesse étant constante, la ligne piézométrique et la ligne de charge sont parallèles. La variation de hauteur piézométrique, évaluée en hauteur de liquide est égale à la perte de charge linéaire entre les deux points de mesure.

Les pertes de charge linéaires sont proportionnelles à la longueur L de la conduite, inversement proportionnelles à son diamètre d , proportionnelle au carré de la vitesse débitante V du fluide.

$$J_L = -\lambda \frac{V^2}{2} \left(\frac{L}{d} \right)$$

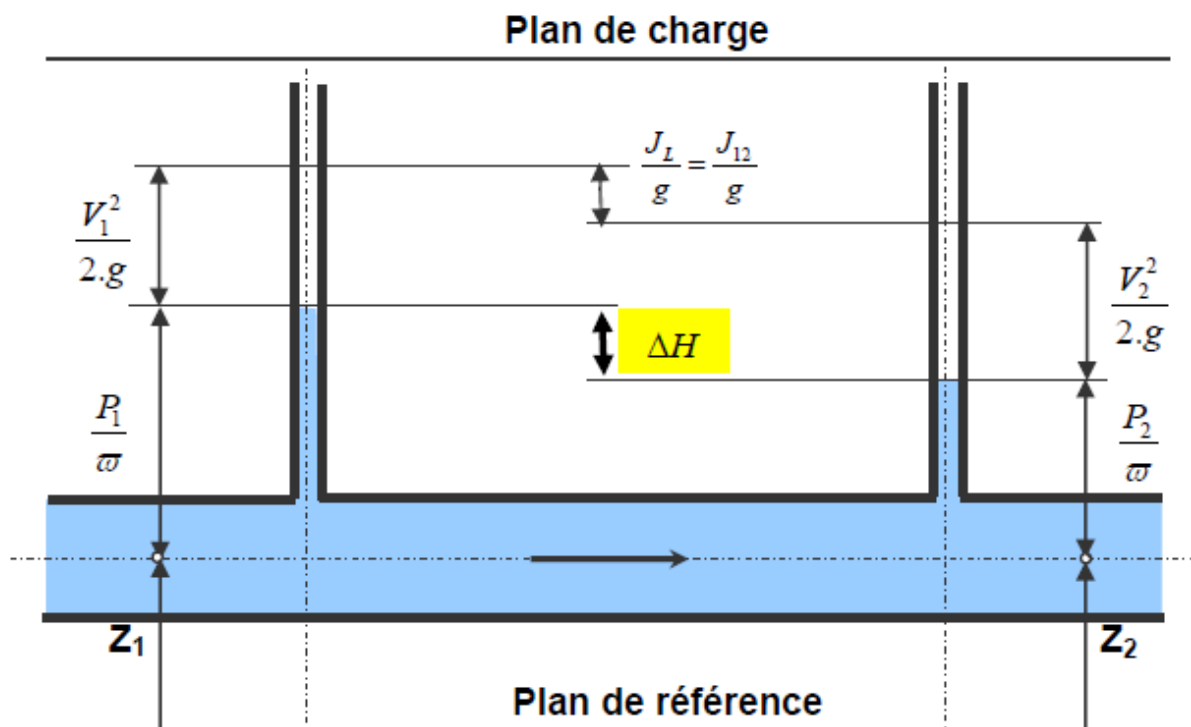
avec

- V : vitesse moyenne d'écoulement dans la conduite (m/s)

- L : longueur de la conduite (m)

- d : diamètre de la conduite (m)

- λ : coefficient de perte de charge linéaire. Il dépend du régime d'écoulement et notamment du nombre de Reynolds Re .



Dans un régime d'écoulement laminaire : $Re < 2000$

$$\lambda = \frac{64}{Re} \text{ (Formule de Poiseuille)}$$

Dans un régime d'écoulement turbulent lisse : $2000 < Re < 10^5$

$$\lambda = 0.316 \cdot (Re)^{-0.25} \text{ (Formule de Blasius)}$$

Dans un régime d'écoulement turbulent rugueux : $Re > 10^5$

$$\lambda = 0.79 \sqrt{\frac{\varepsilon}{d}} \text{ (Formule de Blench)}$$

avec :

- ε : rugosité de la surface interne de la conduite (mm)

- d : diamètre intérieur de la conduite (mm)

Parfois, on lit la valeur de λ sur un abaque établi par Moody.

5 THEOREME DE BERNOULLI APPLIQUE A UN FLUIDE REEL

Considérons un écoulement entre deux points (1) et (2) d'un fluide réel dans une conduite. On suppose éventuellement, qu'il existe entre (1) et (2) des machines hydrauliques.

On note :

J_{12} : Somme de toutes les pertes de charge, singulière et linéaires entre les sections (1) et (2).

P_n : Puissance mécanique échangé entre le fluide et les machines éventuellement placées entre (1) et (2).

Le Théorème de Bernoulli prend la forme générale suivante :

$$\frac{1}{2}(v_2^2 - v_1^2) + \frac{1}{\rho} \cdot (P_2 - P_1) + g \cdot (z_2 - z_1) = J_{12} + \frac{P_n}{q_m}$$

6 CONCLUSION

Les formules exposées dans ce chapitre relatives aux pertes de charge constituent un outil de calcul grossier permettant d'obtenir des valeurs approximatives. Même s'il demeurerait grossier, il serait néanmoins très utile pour une tâche de conception où l'on privilégie la simplicité et la rapidité d'exécution quitte à perdre un peu de précision.