

# Connaissance Avion

Laetitia Souteyat

Cours BIA Lycée Chevalier de Saint Georges session 2023



*BIA\_CDSG*

# Table des matières

I - CLASSIFICATION DES AERONEFS	3
1. Plus lourds que l'air (Aérodynes).....	3
2. Plus légers que l'air (Aérostats).....	4
II - DESCRIPTION DE L'AVION (1)	5
III - DESCRIPTION DE L'AVION (2) La voilure	6
IV - DESCRIPTION DE L'AVION (3) Les empennages	8
1. Empennage vertical.....	8
2. Empennage horizontal.....	8
3. Empennage papillon.....	9
V - DESCRIPTION DE L'AVION (4) Le train d'atterrissage	10
VI - DESCRIPTION DE L'AVION (5) Les gouvernes	11
VII - DESCRIPTION DE L'AVION (6) Les commandes	13
1. Les commandes.....	13
VIII - STRUCTURE & CONSTRUCTION (1) Matériaux de construction	15
1. Bois, toiles et dérivés.....	15
2. Métaux.....	15
3. Résines.....	15
4. Tissus de fibre.....	15
5. Matériaux composites.....	16
IX - STRUCTURE & CONSTRUCTION (2) Éléments de structure principaux	17
1. Construction d'une aile.....	17
2. Construction du fuselage.....	17
X - LE SYSTÈME PROPULSIF (1) Le moteur à pistons	19
XI - LE SYSTÈME PROPULSIF (2) Le moteur à pistons	21
XII - LE SYSTÈME PROPULSIF (3) L'hélice	23
XIII - LE SYSTÈME PROPULSIF (4) Les turbomachines	25
XIV - INSTRUMENT DE BORD (1) L'anémomètre	27
XV - INSTRUMENTS DE BORD (2) L'altimètre, le variomètre	28
XVI - INSTRUMENT DE BORD (3) L'horizon artificiel, l'indicateur de virage	30
XVII - INSTRUMENTS DE BORD (4) Le compas, le conservateur de cap	32

# CLASSIFICATION DES AERONEFS

## 1. Plus lourds que l'air (Aérodynes)

### Non motorisés

- Modèles réduits
- Cerfs-volants
- Planeurs ultra légers (PUL)  
parachutes  
parapentes  
deltaplans



### Motorisé

- Modèles réduits

#### A voilure fixe

- Avions
- Ultra légers motorisé (ULM)

Multi-axes



pendulaires



paramoteurs



#### A voilure tournante (giravions)

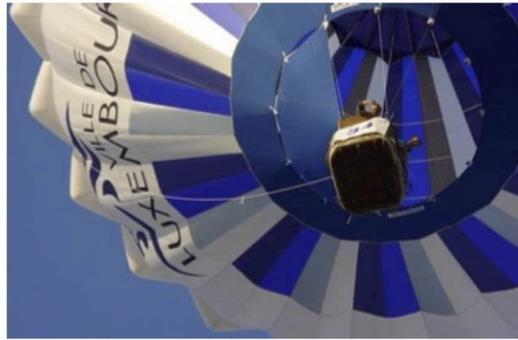
- Autogires
- Hélicoptères
- Hybrides



## 2. Plus légers que l'air (Aérostats)

### Ballons

- Captifs ou libres
- A air chaud
- A gaz (hélium)

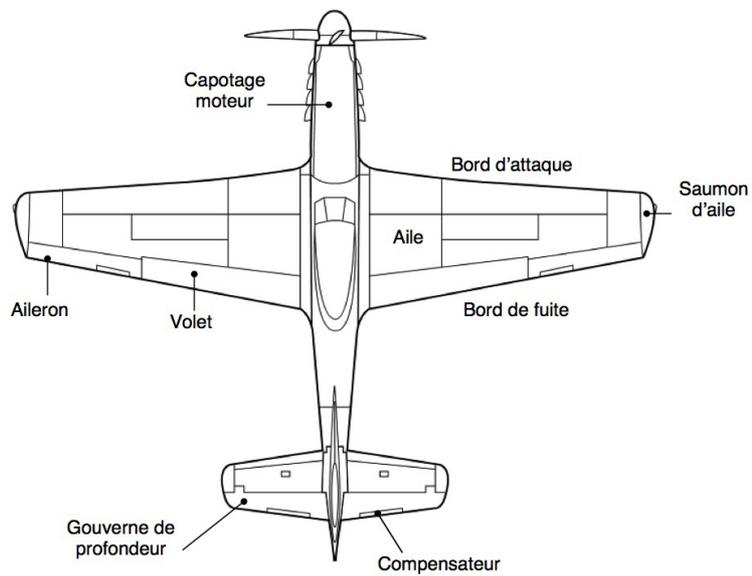
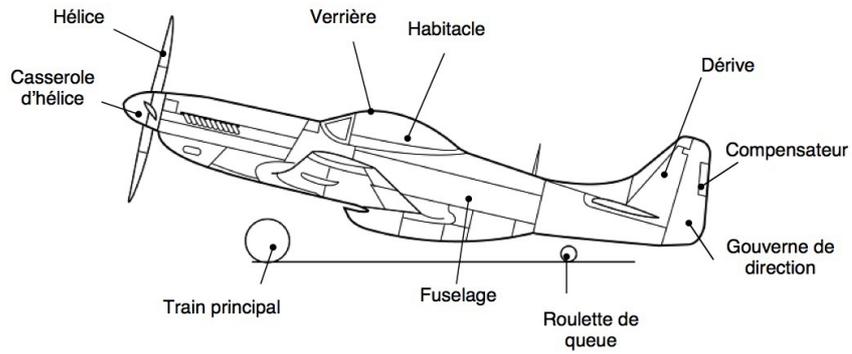


### Dirigeables

- A structure souple ou rigide
- Propulsés



# DESCRIPTION DE L'AVION (1)



# DESCRIPTION DE L'AVION (2) La voilure



## La voilure

La voilure est constituée de **deux ailes** ancrées sur le fuselage. Elles génèrent une force aérodynamique portante qui permet la sustentation de l'aéronef.

En fonction de la façon dont elle est ancrée sur le fuselage elle est dite :



On peut y loger une partie du carburant.

On y ancre : un des ensembles de gouvernes : les ailerons

Si nécessaire :

- les dispositifs hypersustentateurs (becs et volets),
- les aérofreins,
- les moteurs,
- le train d'atterrissage.

## Ses différentes parties sont :

l'emplanture :	partie qui assure la jonction avec le fuselage
le saumon :	partie la plus extérieure de l'aile
l'extrados :	partie supérieure de l'aile
l'intrados :	partie inférieure de l'aile
le bord d'attaque :	partie avant de l'aile
le bord de fuite :	partie arrière de l'aile

## Elle peut avoir un dièdre :

**positif** si le saumon est plus haut que l'emplanture **néгатif** dans le cas contraire



Elle est de **forme** et de **profil** très variables.

Pour les formes on citera les ailes rectangulaires, trapézoïdales, elliptiques, en flèche, delta, à géométrie variable ...

Pour les profils on citera les profils plan-convexes, biconvexes, creux, à double courbure, super critiques ...

Il a existé des voilures biplan et triplan.

# DESCRIPTION DE L'AVION (3) Les empennages

## IV

Leur fonction principale est de supporter deux des trois ensembles de gouvernes de l'avion.

### 1. Empennage vertical

Il se trouve à l'arrière du fuselage.

Il se compose d'un plan fixe (dérive) et de la gouverne de **direction**.

### 2. Empennage horizontal

Il se trouve le plus souvent à l'arrière du fuselage. Il est quelquefois sur l'empennage vertical et dans ce cas on parlera d'empennage



**cruciforme** lorsqu'il est au milieu



**en T** s'il est au sommet

Il se compose d'un plan fixe et de la gouverne de profondeur.

Sur certains avions, il est constitué d'une seule surface entièrement mobile; on dit alors qu'il est "monobloc".

Lorsque l'empennage horizontal est placé à l'avant de l'appareil, on parle d'une formule "canard".



### 3. Empennage papillon

Deux surfaces obliques remplacent les empennages traditionnels et assurent de manière combinée les fonctions de gouverne de profondeur et de direction.



# DESCRIPTION DE L'AVION (4) Le train d'atterrissage

# V

Il permet à un avion de quitter et de retrouver le sol "en douceur".

Il peut être fixe ou rentrant. Il est constitué de roues, de flotteurs, de skis ou de patins.

**Il se compose :**

- d'un **train principal** :
  - les roues des avions légers sont en général sous les ailes.
  - les roues des gros porteurs sont en général sous le fuselage.
- d'un train auxiliaire pouvant consister en :

**une roulette de nez :**  
**train tricycle**



**une roulette de queue :**  
**train classique**



Dans les deux cas, la roulette commandée par les palonniers permet de diriger l'avion au sol.

Certains avions n'ont qu'un train principal situé sous le fuselage, il est alors appelé monorace. L'équilibre latéral est dans ce cas assuré par des balancines situées en bout d'ailes.

**En fonction de la charge à supporter on utilisera :**

une roue simple



un diabolos



un boggie



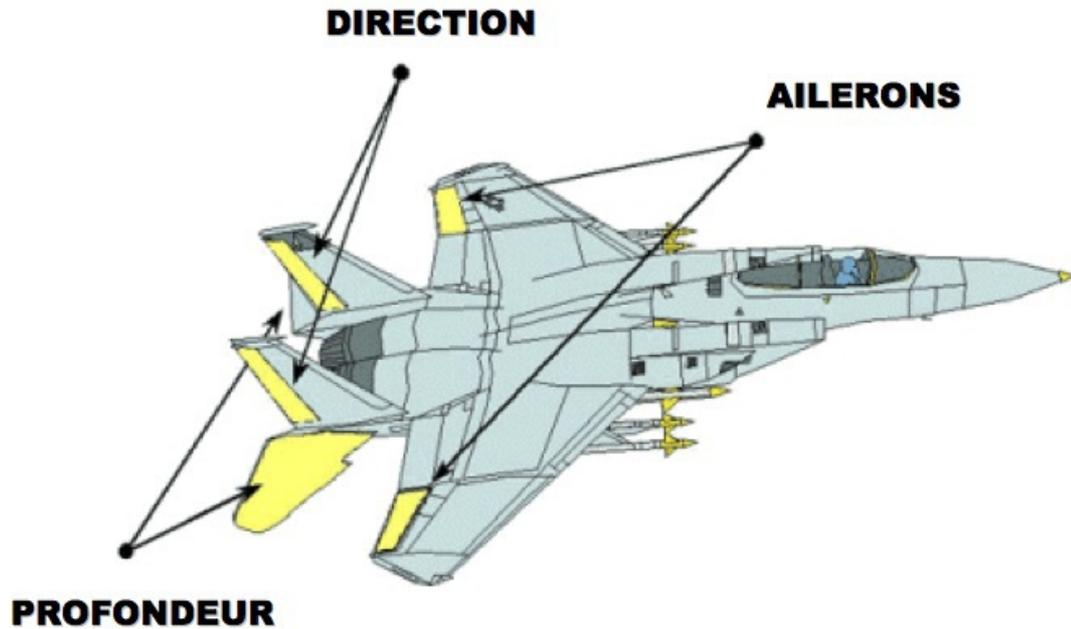
Le train est en général monté sur des dispositifs **amortisseurs** destinés à absorber l'impact à l'atterrissage.

Les **freins** sont disposés sur le train principal. La commande des freins est le plus souvent montée sur les palonniers.

# DESCRIPTION DE L'AVION (5) Les gouvernes

## VI

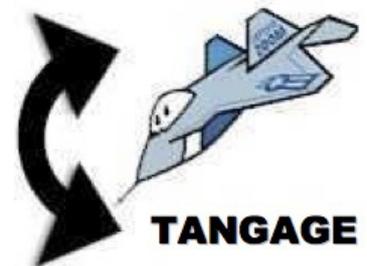
Une gouverne est une surface mobile située sur certains éléments de structure (voilure, empennages), permettant de créer les forces nécessaires pour modifier l'attitude de l'avion.



### La gouverne de profondeur

Elle est située sur l'empennage horizontal.

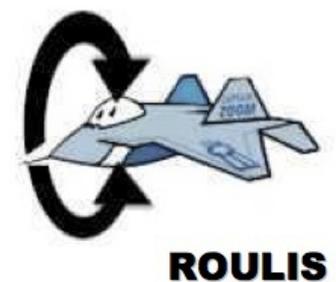
Elle permet le contrôle en **tangage** (modification de l'**assiette**)



### Les ailerons

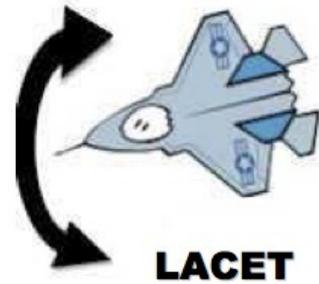
Ils sont situés à l'extrémité de chaque aile.

Ils permettent le contrôle en **roulis** (modification de l'**inclinaison**)



## La gouverne de direction

Elle est située sur l'empennage vertical. Elle permet le contrôle en **lacet**.



## Compensateur

C'est une petite surface qui s'apparente à une mini-gouverne placée à l'extrémité de la gouverne principale. Elle est réglable du cockpit à l'aide d'un volant.

Son rôle est d'annuler l'effort aux commandes produit lors d'un changement de trajectoire.



## Gouvernes secondaires



### Becs et Volets

Ils permettent de voler à basse vitesse pour les besoins de l'atterrissage et du décollage.

Pour maintenir la portance constante, la diminution de vitesse est compensée par une augmentation de la surface alaire et/ou une augmentation de la courbure



### Aérofreins/Spoilers

En vol, ils permettent de diminuer la vitesse et d'augmenter le taux de chute.

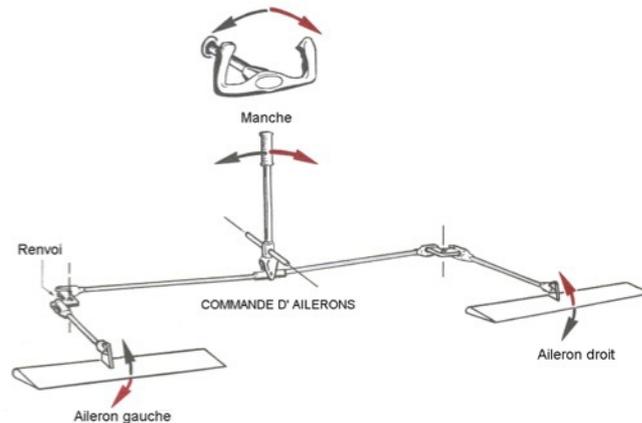
Au sol, ils contribuent au freinage afin de diminuer la longueur de roulement.

# DESCRIPTION DE L'AVION (6) Les commandes

## VII

Situées dans le **poste de pilotage** elles permettent d'**actionner** les gouvernes.

### 1. Les commandes



#### Le manche à balais (souvent un volant)

Se manipule avec les mains.

#### → Action latérale (droite - gauche)

Le **braquage du manche à droite** commande le mouvement :

- de l'aileron droit vers le haut
- de l'aileron gauche vers le bas

⇒ inclinaison à droite

Le **braquage du manche à gauche** commande le mouvement :

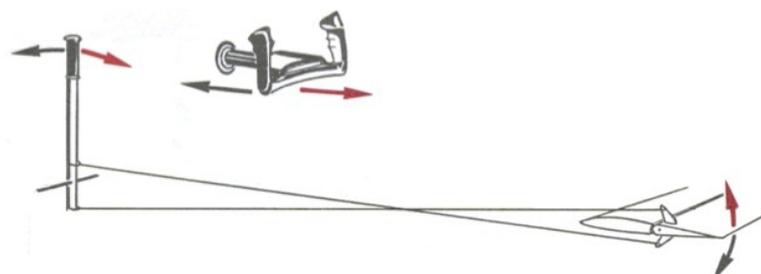
- de l'aileron droit vers le bas
- de l'aileron gauche vers le haut

⇒ inclinaison à gauche

#### → Action longitudinale (avant - arrière)

Le **braquage du manche vers l'avant** commande le mouvement de la gouverne de profondeur vers le bas. Ceci entraîne une **modification de l'assiette à piquer**.

Le **braquage du manche vers l'arrière** commande le mouvement de la gouverne de profondeur vers le haut. Ceci entraîne une modification de l'assiette à cabrer.

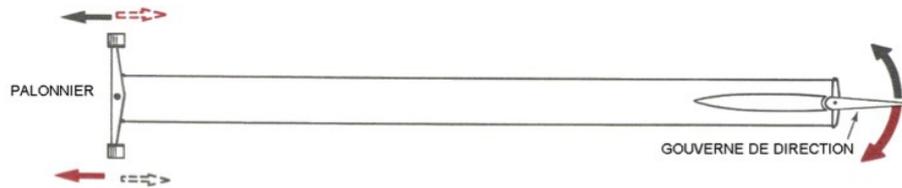


## Le palonnier

Se manipule avec les pieds. Action latérale (droite, gauche).

Le **braquage du palonnier vers la droite** commande le mouvement de la gouverne de direction vers la droite. Ceci entraîne une **rotation à droite autour de l'axe de lacet**.

Le **braquage du palonnier vers la gauche** commande le mouvement de la gouverne de direction vers la gauche. Ceci entraîne une rotation à **gauche autour de l'axe de lacet**.



## Transmission des consignes de pilotage

- Transmission mécanique (Souples par câbles, poulies, renvois et guignols, ou rigides, par tubes, renvois et guignols).
- Transmission électrique. C'est celle qu'utilisent les Airbus.

# STRUCTURE & CONSTRUCTION (1)

## Matériaux de construction

# VIII

### 1. Bois, toiles et dérivés

#### Bois

Principalement utilisés dans les débuts de l'aviation.  
Encore utilisés dans l'aviation légère.

Les essences sont choisies en fonction de leurs caractéristiques :

- pièces maîtresses : spruce et épicéa.
- pièces secondaires : sapin et pin d'orégon.
- patins, fixation de trains : frêne et hêtre.



#### Toiles :

Lin et coton dans les débuts, dacron aujourd'hui.

### 2. Métaux

Zical , Duralinox, Aciers, Alliages de Magnésium, Alliages de Titane, Monel, Duralumin, Alpax



### 3. Résines

Produits liquides constitués d'une "base" et d'un "durcisseur" qui, mélangés en proportion adéquate, permettent un durcissement irréversible sous certaines conditions de température.

### 4. Tissus de fibre

Tissus réalisés à partir de fibres de verre, carbone ou bore.

## 5. Matériaux composites

On désigne sous ce nom des matériaux constitués par l'assemblage de matériaux de base (résines et tissus de fibres). On obtient ainsi des propriétés mécaniques et physiques performantes.



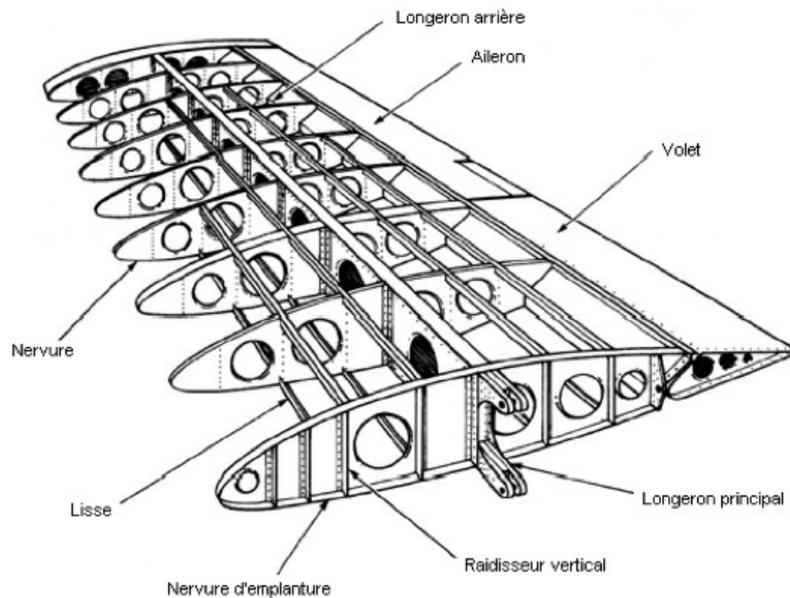
# STRUCTURE & CONSTRUCTION (2)

## Éléments de structure principaux

# IX

### 1. Construction d'une aile

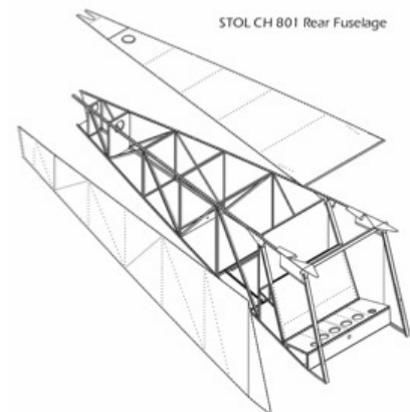
Longerons et nervures constituent le squelette de la voilure, sur lequel est fixé le revêtement.



### 2. Construction du fuselage

#### Treillis

Il s'agit de "longerons" assemblés entre eux par des "traverses" pour donner la forme souhaitée. Ces poutres, longerons, traverses et entretoises peuvent être en bois et dans ce cas ils seront collés, ou métalliques et là ils seront soudés.



Le revêtement est souple (toile ou tôle mince).

Il est **non travaillant**.

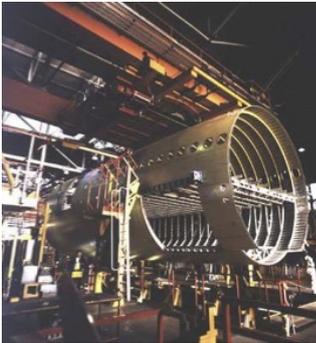
#### Caisson semi-monocoque :

Il s'agit de "cadres" assemblés entre eux par des "longerons" et agrémentés de "lisses" pour donner la forme souhaitée. Les cadres absorbent les efforts de torsion, les longerons ceux de flexion.

Le revêtement préalablement mis en forme, est vissé ou riveté sur cette coque et participe à la transmission des efforts. Il est **travaillant**.



**Caisson monocoque :**



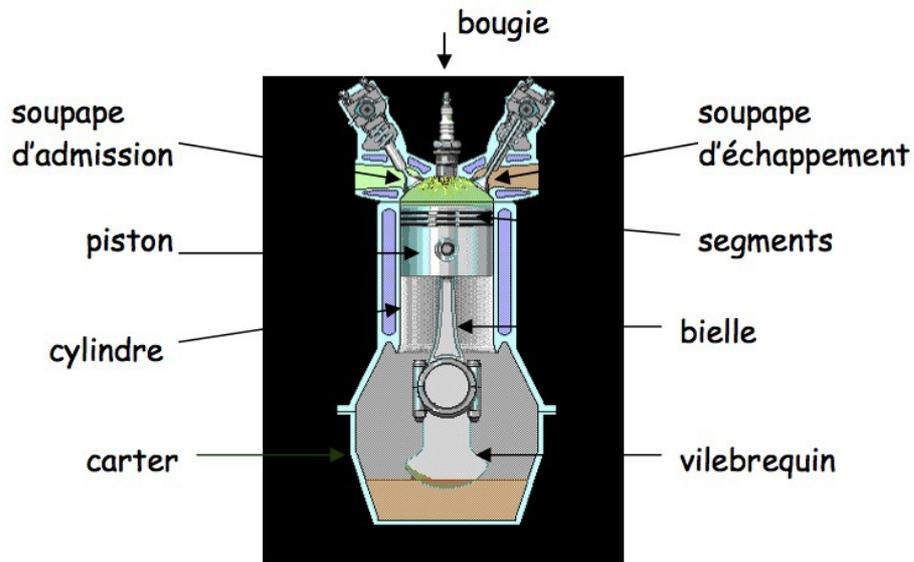
Il n'y a plus de longerons ni de lisses.

Le revêtement est directement vissé ou riveté sur les cadres et participe à la transmission et à l'absorption des efforts.

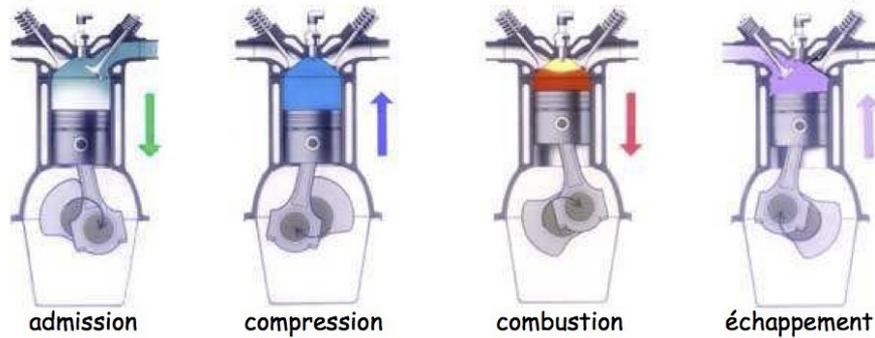
# LE SYSTÈME PROPULSIF (1) Le moteur à pistons

X

Description

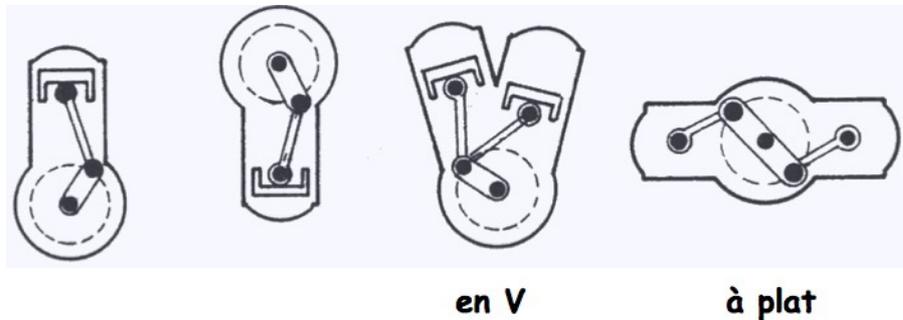


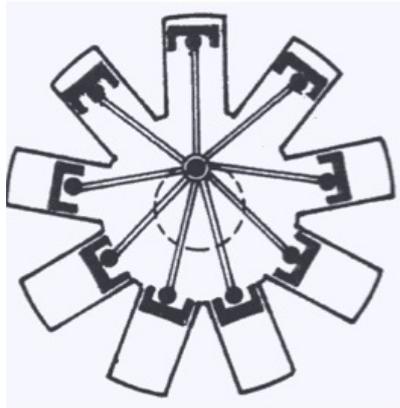
Fonctionnement :



Montage des cylindres :

Très varié...





**en étoile**



# LE SYSTÈME PROPULSIF (2) Le moteur à pistons

## XI

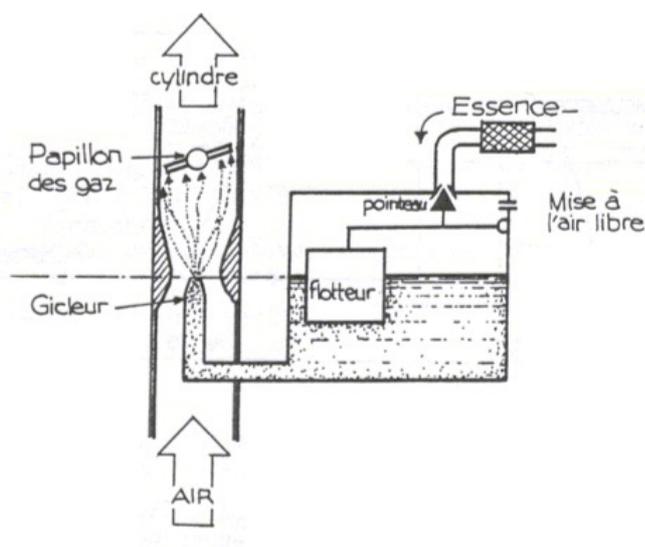
### Alimentation en carburant :

Pour que l'essence parvienne des réservoirs jusqu'au dispositif de mélange, on utilise une pompe mécanique entraînée par le moteur, doublée d'une pompe électrique de secours.

### Élaboration du mélange air-essence :

Deux procédés sont utilisés pour produire un mélange air – essence qui permette l'inflammation dans les cylindres :

- l'**injection**, qui consiste à injecter de fines gouttelettes d'essence directement dans la chambre du cylindre
- la **carburation**, qui assure l'élaboration du mélange air – essence avant son entrée dans les cylindres.



Le carburateur est sujet au **givrage**, qui peut obstruer complètement le conduit d'admission du mélange air – essence, et provoquer l'arrêt du moteur.

Pour éviter le givrage lorsque le risque d'apparition existe, il faut actionner le **réchauffage carburateur**. L'air extérieur est alors préalablement réchauffé par circulation autour des cylindres pour arriver au carburateur avec une température de 50 à 70°C.

La commande qui permet de faire varier la pression du mélange air – essence entrant dans les cylindres est la **manette des gaz**.

Le taux du mélange air – essence est réglé à l'aide de la commande de **richesse**.

### Allumage :

Production d'une étincelle permettant de démarrer la combustion du mélange.

Il est réalisé par une **bougie** alimentée par une **magnéto**.

Il est quasiment toujours doublé (2 bougies par cylindre).

**Servitudes :**

En opération normale, le moteur entraîne les dispositifs de production des énergies et éléments de confort nécessaires.

**Énergie électrique** Alternateurs divers.

**Énergie hydraulique** Pompes haute pression diverses.

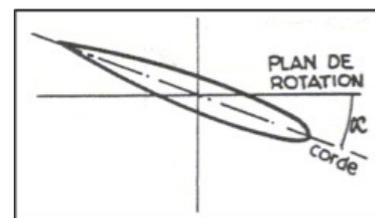
**Énergie pneumatique** Pompes à vide. Climatisation et pressurisation



C'est un dispositif qui permet de transformer l'énergie mécanique fournie par le moteur en une force tractive ou propulsive directement utilisable par l'avion pour se déplacer.

**Elle est constituée :**

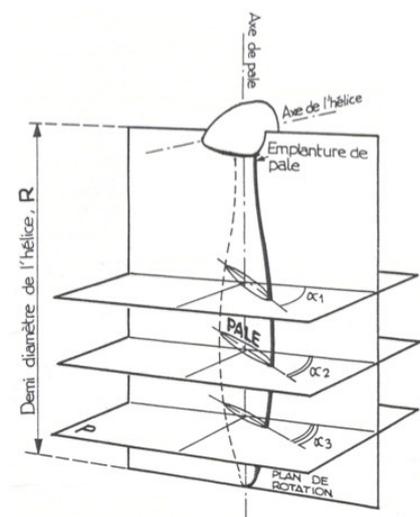
- D'un moyeux centré sur l'arbre de sortie du moteur,
- De deux ou plusieurs pales fixées sur le moyeu.



On appelle **Pas** la **distance** parcourue par l'hélice le long de son axe de rotation en un tour.

On appelle **Calage** l'**angle** formé par la corde de l'un des profils et le plan de rotation de l'hélice.

La pale étant vrillée, par convention on dit que le **calage** est celui du profil se situant à **70%** du rayon maximum.



### Fonctionnement :

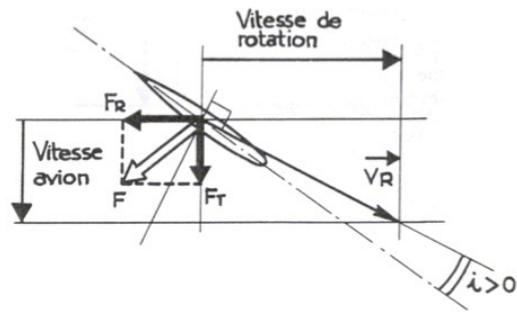
Le fonctionnement de l'hélice est tout à fait analogue à celui d'une aile d'avion.

Le vent relatif VR issu :

- u déplacement de l'avion (Vitesse avion)
- de la rotation de l'hélice (Vitesse de rotation)

créée sur chaque pàle une force aérodynamique F qui se décompose :

- en traction FT
- en traînée FR



Dans le cas du vol stabilisé, la traction de l'hélice équilibre la traînée de l'avion, et le couple résistant de l'hélice équilibre le couple du moteur.

### Hélice à calage variable (ou pas variable) :

Un avion devant pouvoir évoluer sur une plage de vitesses assez étendue, il est nécessaire de faire varier l'angle de calage des pales de l'hélice afin de maintenir le régime moteur optimal.

A chaque régime de vol correspondra donc un pas approprié.

- Décollage : **petit pas.**
- Croisière : **grand pas** adapté au régime de vol.
- Panne moteur ou vol à voile : **drapeau.**
- A l'atterrissage, après le poser des roues : **revers**



# LE SYSTÈME PROPULSIF (4) Les turbomachines

## XIII

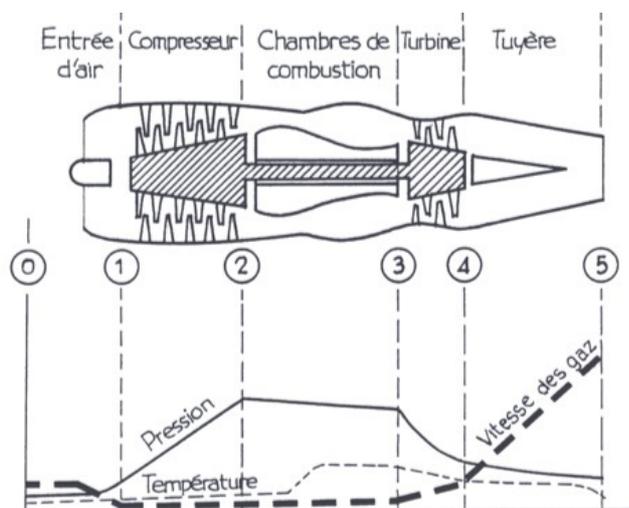
Elles utilisent l'éjection à grande vitesse des gaz de combustion soit :

- Dans une direction appropriée (turboréacteurs).
- Sur des turbines pour en récupérer l'énergie (turbopropulseurs et turbomoteurs).

### Turboréacteur



Description :

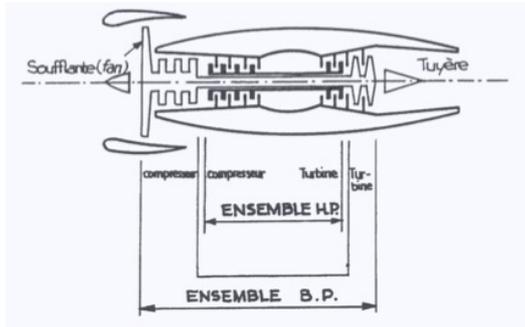


**Différents types :**

**Simple flux :** Un, deux ou trois corps ou étages.

Avec ou sans Post-combustion

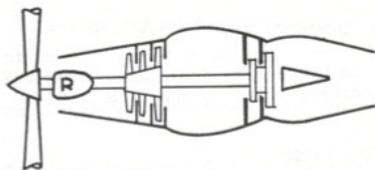
Double flux :



**Turbopropulseur**

C'est un turboréacteur dont la turbine du second étage est conçue pour récupérer le maximum de l'énergie des gaz de combustion sous forme de couple.

Ce couple est transmis à une **hélice** au moyen d'un réducteur permettant la réduction de la vitesse de rotation



**Turbomoteur**

Utilisé sur les hélicoptères.

C'est un turbopropulseur dont le réducteur entraîne non plus l'hélice mais une boîte de transmission commandant à la fois le rotor principal et le rotor anticouple.

# INSTRUMENT DE BORD (1)

## L'anémomètre

# XIV

L'anémomètre, que l'on appelle plus communément **badin**, nom de son inventeur, indique la vitesse de l'aéronef par rapport à l'air qui l'entoure.

Elle est exprimée en **nœuds** (un **mile nautique** par **heure**) ou en **kilomètres par heure**.

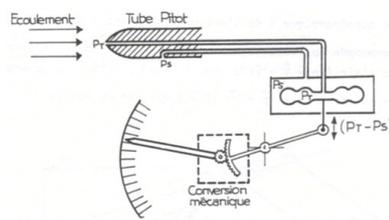


Il comporte des arcs de couleur qui correspondent à des vitesses caractéristiques :

- **Arc blanc** : zone d'utilisation des volets, allant de la vitesse de décrochage volets sortis à la **VFE**, vitesse maximale d'utilisation des volets.
- **Arc vert** : vitesses normales d'utilisation, allant de la vitesse de décrochage en lisse à la **VNO**, vitesse à ne pas dépasser en atmosphère turbulente.
- **Arc jaune** : vitesses à ne pas utiliser en atmosphère turbulente, allant de la **VNO** à la **VNE**, vitesse maximum à ne jamais dépasser (*trait rouge*).

### Principe :

Il mesure la différence entre la pression totale **Pt** et la pression statique **Ps** et la convertit en vitesse.



# INSTRUMENTS DE BORD (2)

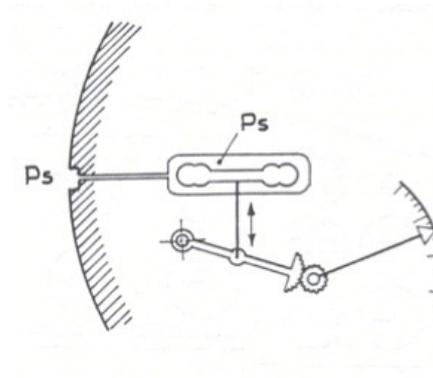
## L'altimètre, le variomètre

# XV

### L'altimètre

L'altimètre indique l'altitude en  **pieds** (ft) ou en **mètres**. Rappel : 1 ft ~ 0.3 m.

La grande aiguille indique les centaines de pieds, la petite les milliers de pieds.



### Principe :

Il mesure la pression atmosphérique aux environs de l'aéronef : c'est la pression statique  $P_s$ .

On sait que celle-ci diminue suivant une loi théorique précise en fonction de l'augmentation d'altitude. Il suffit donc de graduer l'indicateur qui rend compte de cette variation en unité d'altitude.

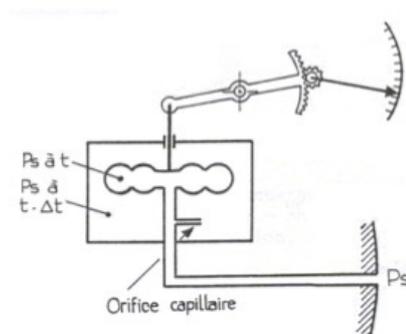
L'altimètre fonctionne par rapport à une référence de pression atmosphérique que le pilote affiche dans la petite fenêtre à l'aide de la molette.

### Les différentes références altimétriques

- *Le niveau de la mer (calage QNH)* : l'altimètre mesure une **altitude**.
- *La piste (calage QFE)* : l'altimètre mesure une **hauteur** par rapport à l'aérodrome.
- *La pression 1013,25 hP (calage standard)* : l'altimètre mesure un **niveau de vol**.

### Le variomètre

Le variomètre indique une vitesse verticale de montée ou de descente en  **pieds par minute** (ft/mn) ou **mètres par seconde** (m/s).



**Principe :**

Il mesure la différence entre la pression atmosphérique aux environs de l'aéronef à l'instant  $t$  et celle de l'instant  $t-\Delta t$ .

Ces deux pressions sont disponibles dans l'avion, ce sont :

- la pression statique instantanée **Ps**.
- la pression statique à l'instant  $t-\Delta t$  mise «en mémoire».

# INSTRUMENT DE BORD (3) L'horizon artificiel, l'indicateur de virage

## XVI

### L'horizon artificiel:

Il restitue la position de l'horizon naturel lorsque celui-ci n'est pas visible (vol de nuit et dans les nuages).

Il devient alors possible de contrôler l'attitude de l'avion par une parfaite similitude avec le vol à vue.

Il est constitué d'une :

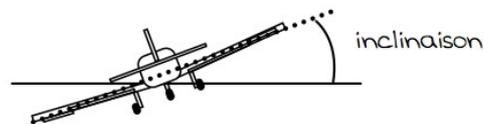
- maquette centrale qui représente l'avion
- sphère intérieure sur laquelle figure la ligne d'horizon en blanc, le ciel en bleu, et la terre en marron.
- couronne sur laquelle figurent des traits correspondant aux valeurs de l'inclinaison : 10°, 20°, 30°, 60°, 90°.



10° d'assiette à cabrer et  
5° d'inclinaison à gauche

Lors d'un mouvement de l'avion, c'est l'ensemble avion - maquette qui se déplace autour de la sphère + couronne, ces dernières étant rendues fixes dans l'espace par la toupie d'un **gyroscope**.

Les pilotes disposent donc d'informations sur l'assiette et sur l'inclinaison de l'avion par simple lecture de l'horizon artificiel.



### L'indicateur de virage / la bille :

L'**indicateur de virage** indique le **sens** et le **taux du virage**. Il est associé à un **gyroscope** dont la référence est la verticale.

Lorsque la maquette avion est positionnée sur le trait L ou R, l'avion vire au **taux 1**, soit **180°/mn**.



La **bille** est constituée d'une bille métallique enfermée dans un tube en verre incurvé vers le bas et rempli d'un liquide amortisseur.

Elle rend compte de la **symétrie du vol**.

Bille centrée, l'écoulement de l'air est **symétrique** par rapport à l'axe longitudinal de l'avion.



Si la bille s'écarte de sa position centrale, l'avion est en **dérapiage**.



La symétrie du vol se contrôle avec la gouverne de direction, en poussant la **pédale de palonnier** du côté vers lequel s'écarte la bille.

# INSTRUMENTS DE BORD (4) Le compas, le conservateur de cap

## XVII

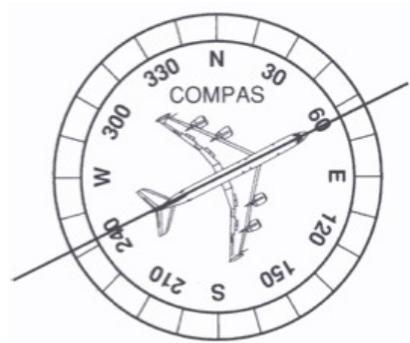
### Le compas



Il se compose d'un plateau circulaire gradué de 0 à 360°, associé à un aimant orienté sur l'axe Nord-Sud. L'ensemble est posé sur un pivot et baigne dans un liquide amortisseur qui limite les oscillations.

La lecture s'effectue en dizaine de degrés et certaines directions particulières sont repérées par des lettres :

- N pour le Nord (360°)
- E pour l'Est (90°)
- S pour le Sud (180°)
- W pour l'Ouest (270°)



Il présente des imprécisions gênantes en virage, en accélération, ou en décélération. Pour être exploité, il doit être lu en ligne droite, à vitesse à peu près constante.



Cap 133

### Le conservateur de cap, ou directionnel

Il donne également le cap magnétique et permet de s'affranchir des erreurs du compas dues aux conditions de vo



Cap 327

Cependant, au bout d'un certain temps, le **gyroscope** du directionnel perd sa référence d'orientation. Il faut donc périodiquement (tous les quarts d'heure) recalibrer le directionnel sur la référence du compas, à l'aide de la molette. Cette opération s'effectue en ligne droite et à vitesse à peu près constante.