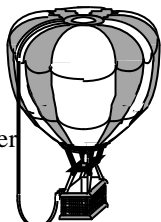


### AERONEFS

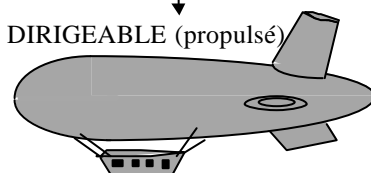
On désigne par aéronefs, tous les appareils capables de s'élever et de circuler dans l'espace aérien (article L.110-1 du code de l'aviation civile). Suivant la classification O.A.C.I., on désigne :

**BALLONS CAPTIFS**  
hauteur d'envol limitée  
par longueur de l'élingue

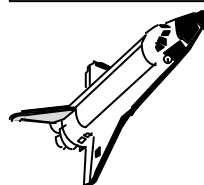
**BALLONS LIBRES**  
à air chaud  
(Montgolfière)  
ou à gaz, apte à circuler  
sans propulseur



**AEROSTATS**  
ou « plus légers que l'air ». La sustentation est principalement due à la « flottabilité »



**AEROSPATIAUX**  
Ils appliquent, à la fois, les lois d'aérodynamique et de balistique

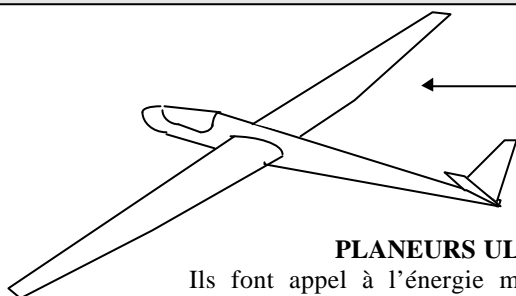


Lanceurs spatiaux  
missiles  
Modèles réduits

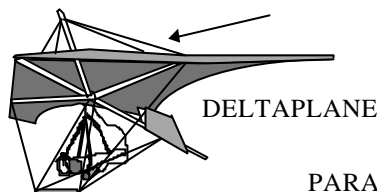
### AERODYNES

ou « plus lourd que l'air ». La sustentation est principalement obtenue par l'application de forces aérodynamiques

**PLANEURS**  
Appareils à voilure fixe (aile) utilisant les courants atmosphériques pour circuler dans l'espace aérien



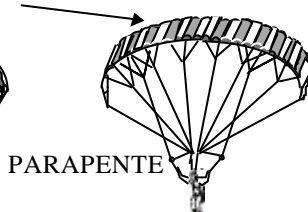
**PLANEURS ULTRA LEGERS (P.U.L.)**  
Ils font appel à l'énergie musculaire et énergie potentielle pour décoller, se maintenir en vol et atterrir



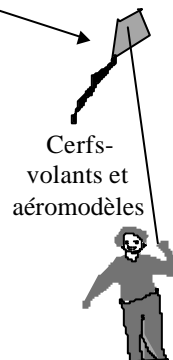
DELTA PLANE



PARACHUTE

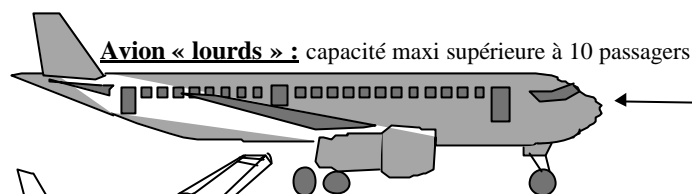


PARAPENTE

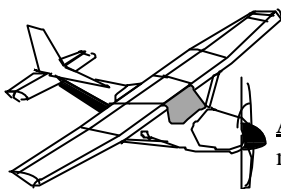


Cerfs-volants et aéromodèles

**AVIONS**  
Appareils à voilure fixe (aile) et dotés d'un ou plusieurs dispositifs de propulsion



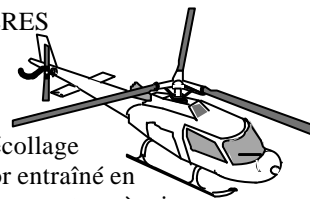
Avion « lourds » : capacité maxi supérieure à 10 passagers



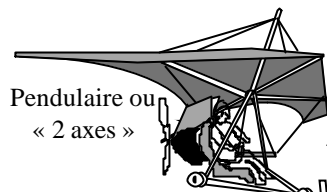
Avions légers : 5,7 tonnes maximum au décollage

**GIRAVIONS**  
appareils à voilures tournantes (rotor) assurant simultanément la sustentation et la propulsion

#### HELICOPTERES

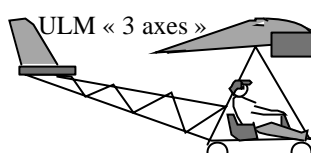


Giravion à décollage vertical (rotor entraîné en rotation par un moteur à piston ou une turbine)



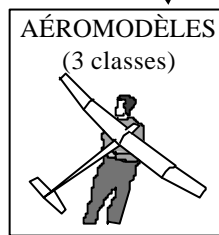
Pendulaire ou « 2 axes »

Ultra Légers Motorisés (ULM)



ULM « 3 axes »

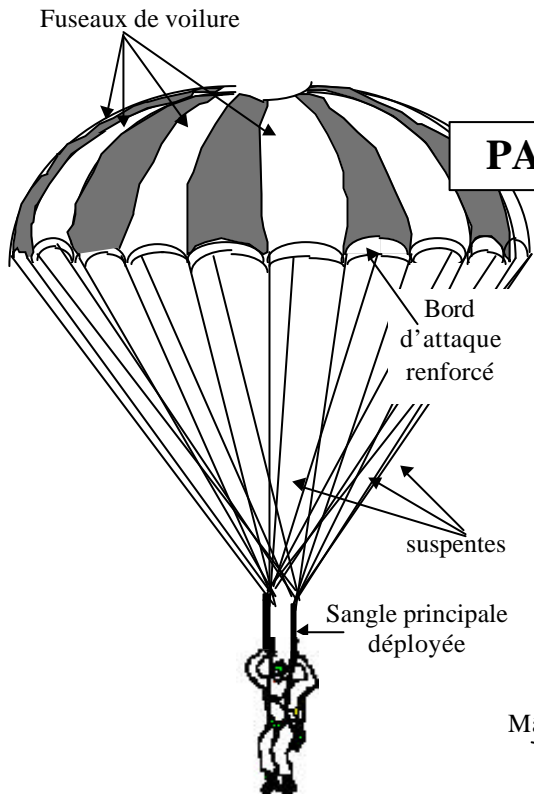
**PARAMOTEUR**  
sorte de parapente avec moteur dans le dos du pilote



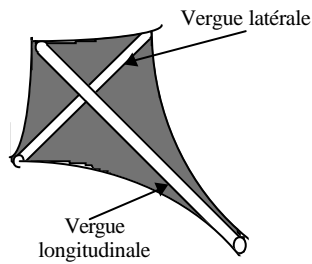
AÉROMODÈLES (3 classes)

#### AUTOGIRES (rotor libre)

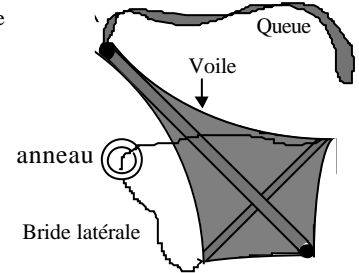
La rotation de la voilure est obtenue par la vitesse du vent relatif de l'aéronef propulsé par un moteur à hélice (pas de décollage)



**PARACHUTE**

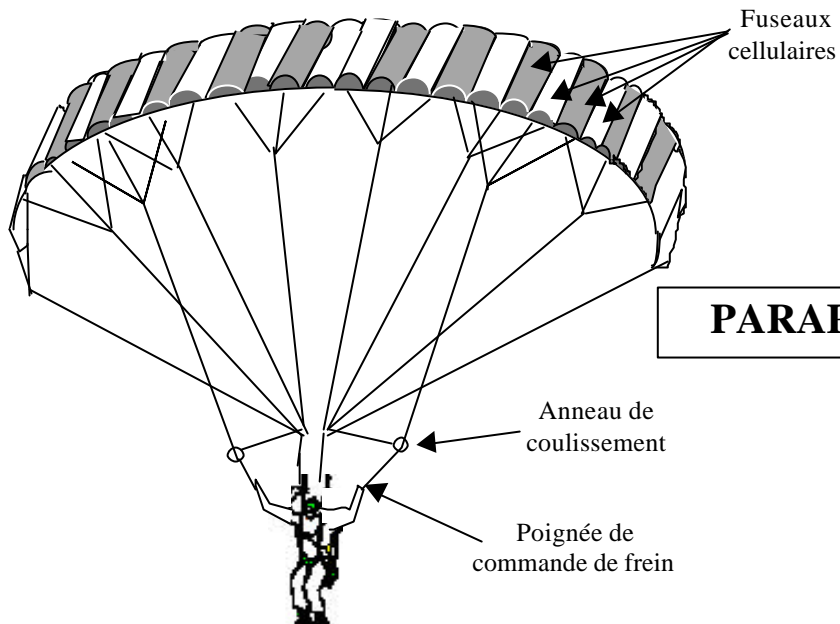
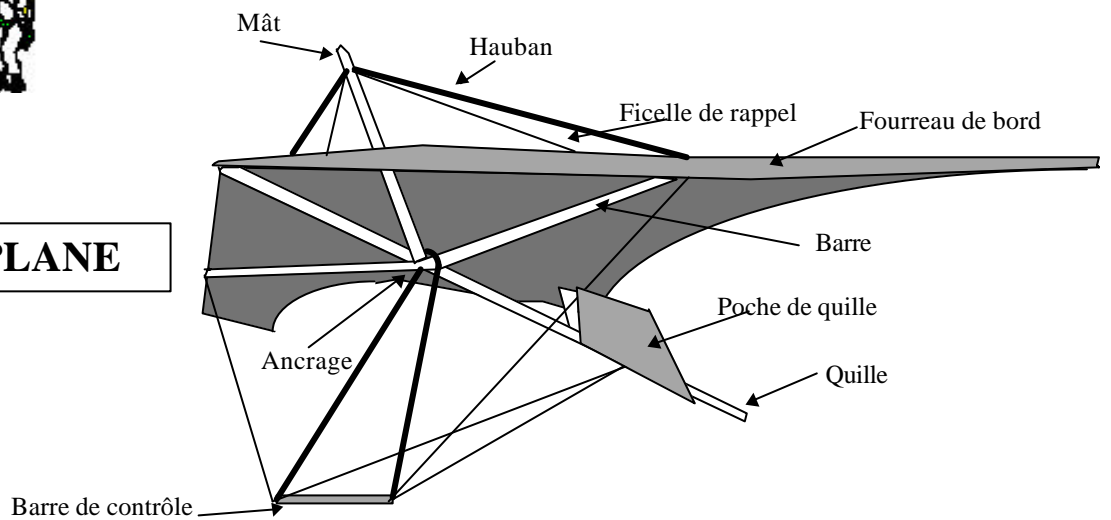


**EXTRADOS**

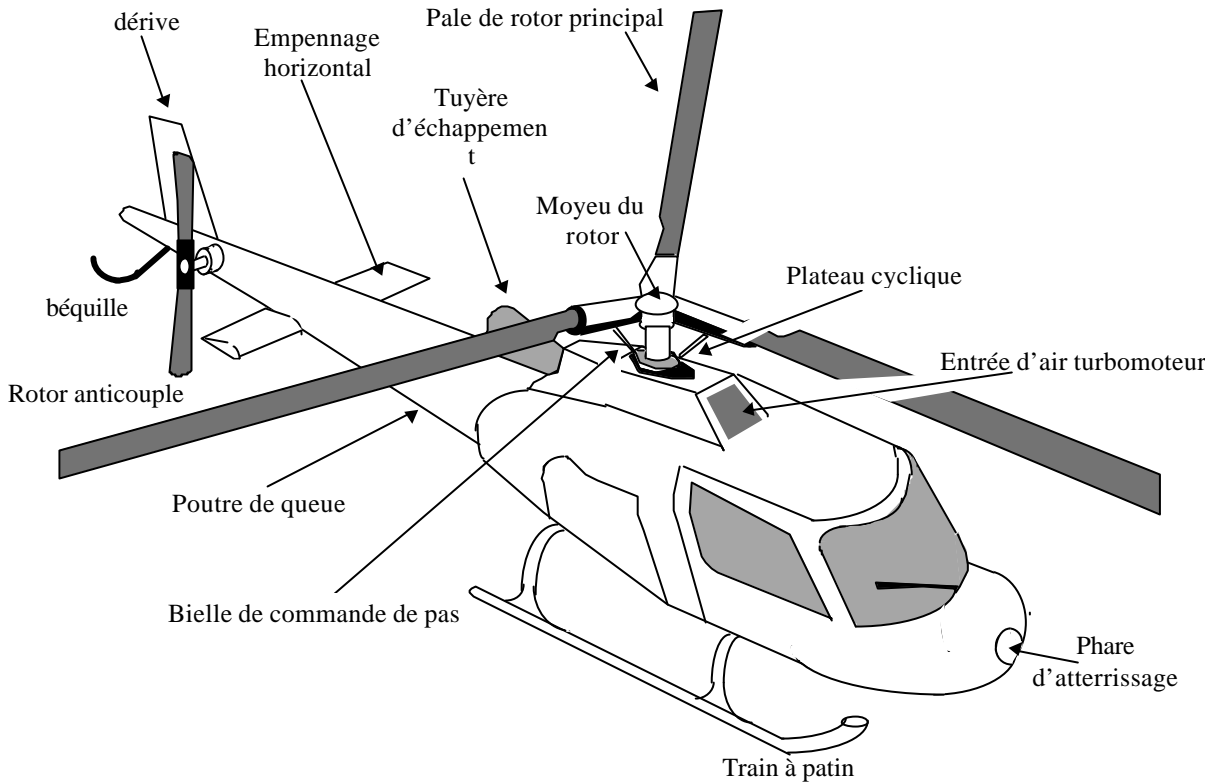
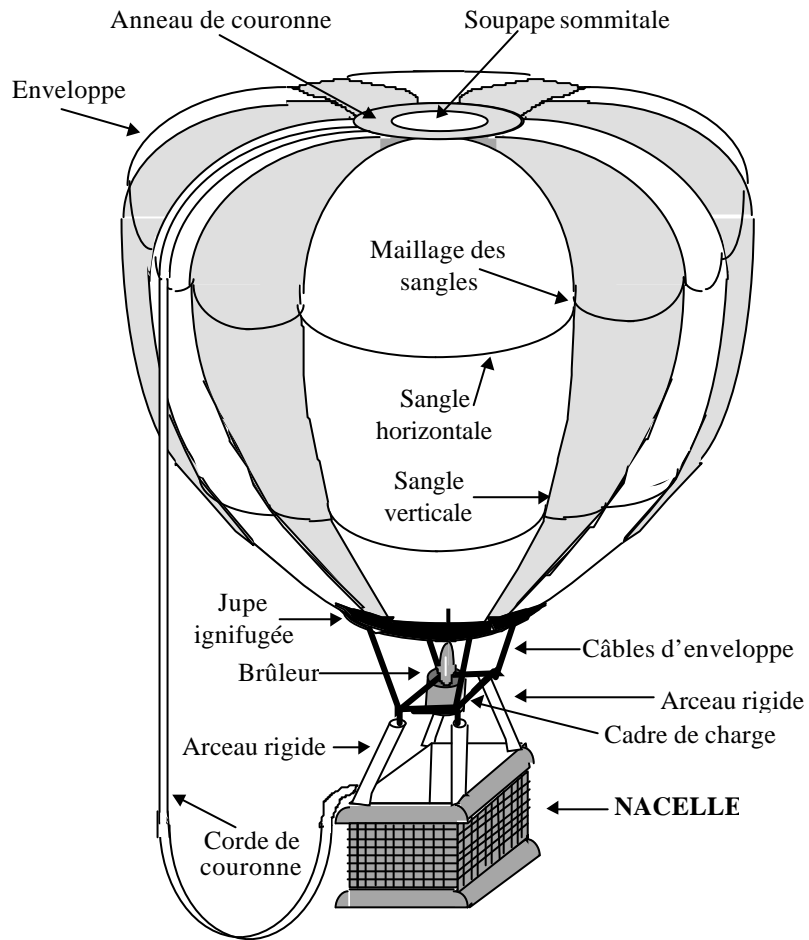


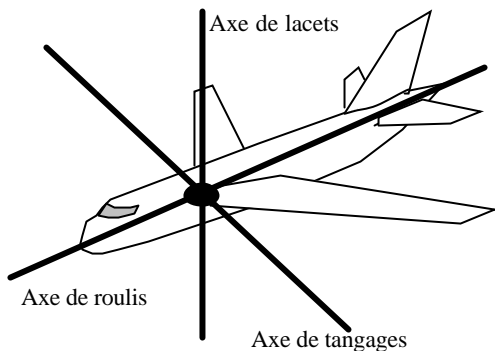
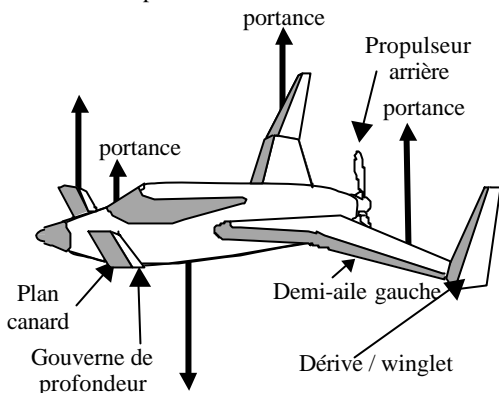
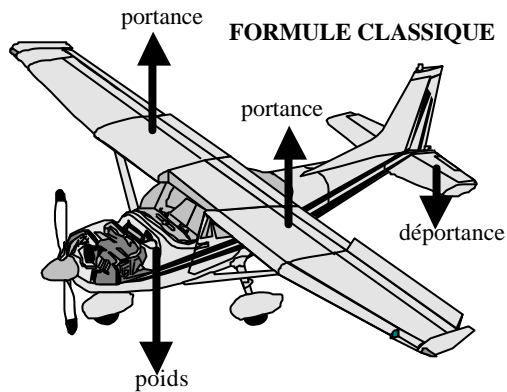
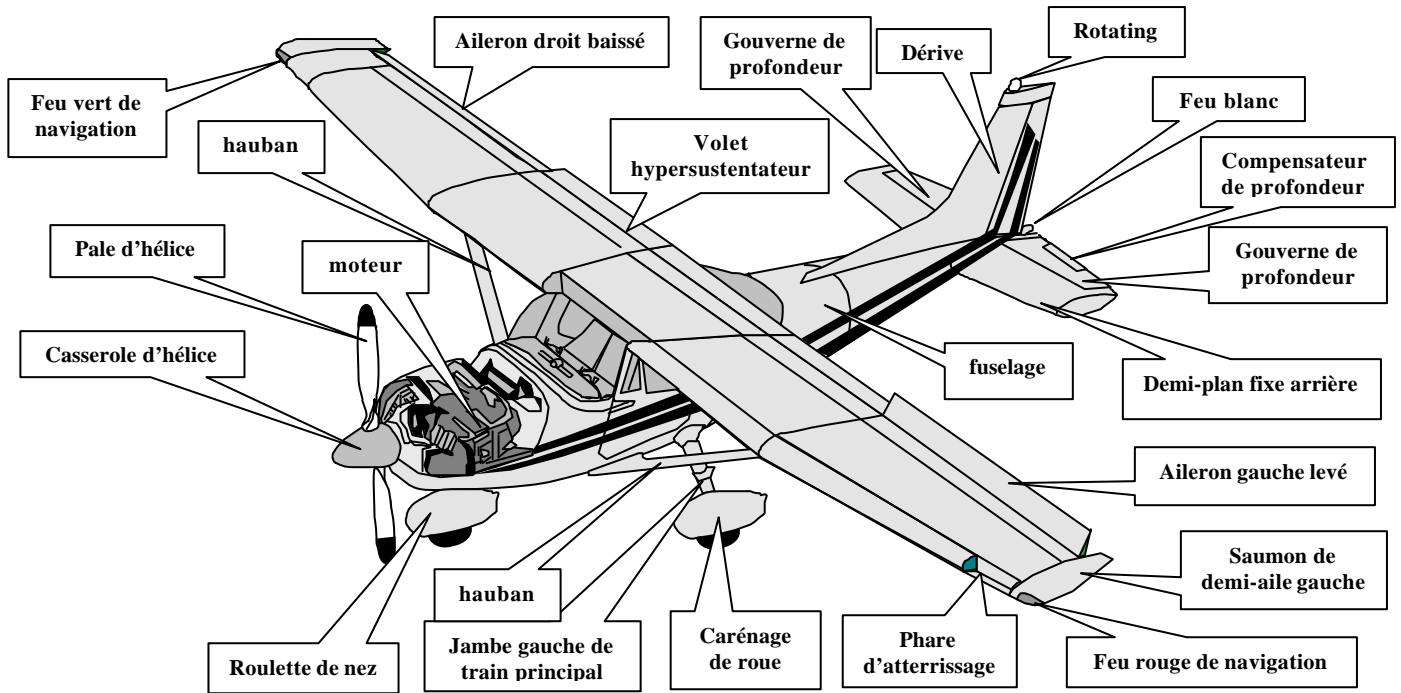
**INTRADOS**

**DELTAPLANE**



**PARAPENTE**





## FONCTIONS DES ÉLÉMENTS

**Le Groupe Motopropulseur (G.M.P.)** : composé du moteur et de l'hélice il \_\_\_\_\_

Les ailes : elles assurent la \_\_\_\_\_ aérodynamique de l'avion . cette sustentation est obtenue par la \_\_\_\_\_ de l'avion dans l'air.

Les gouvernes : elles ont pour rôle de permettre l'exécution des évolutions de l'avion autour du centre de \_\_\_\_\_ selon trois axes théoriques liés à l'avion :

a) la gouverne de direction commande la rotation de l'avion autour de l'axe de \_\_\_\_\_. On contrôle ainsi la \_\_\_\_\_ de l'écoulement.

b) les ailerons commandent la rotation de l'avion autour de l'axe de \_\_\_\_\_. On contrôle ainsi l' \_\_\_\_\_ et par conséquent l'équilibre \_\_\_\_\_

c) les gouvernes de profondeur commandent la rotation de l'avion autour de l'axe de \_\_\_\_\_. On contrôle ainsi l' \_\_\_\_\_ longitudinale (à piquer ou à cabrer) et par conséquent l'équilibre \_\_\_\_\_

Les empennages : surfaces aérodynamiques fixes de \_\_\_\_\_. On distingue :

a) la dérive qui assure une \_\_\_\_\_

b) empennage horizontal (ou plan fixe arrière) qui assure une \_\_\_\_\_

Les volets : ils permettent d'augmenter \_\_\_\_\_ aux \_\_\_\_\_

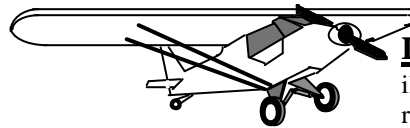
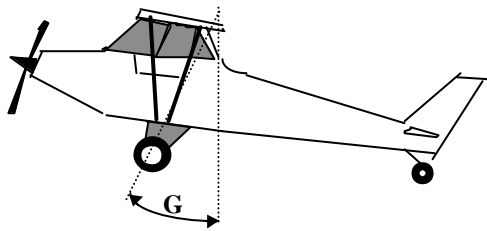
## LE TRAIN D'ATTERRISSAGE

Il a pour fonctions :

a/ au roulage il assure : \_\_\_\_\_

b/ à l'atterrissage, au moment de la prise de contact avec le sol, il absorbe \_\_\_\_\_

En vol, le train d'atterrissage présente une traînée importante qui peut être limitée par des carénages de roues sur atterrisseurs fixes, ou supprimée par un système d'escamotage (train rentrant). Lors de la rentrée du train il y a déplacement du centre de gravité.

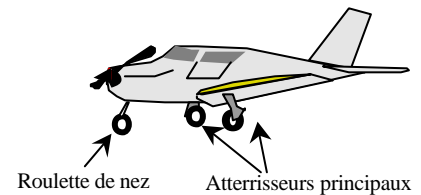
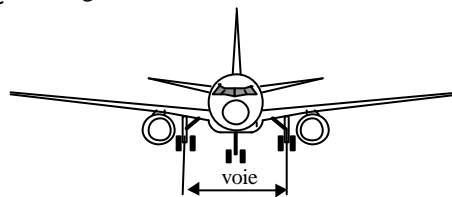
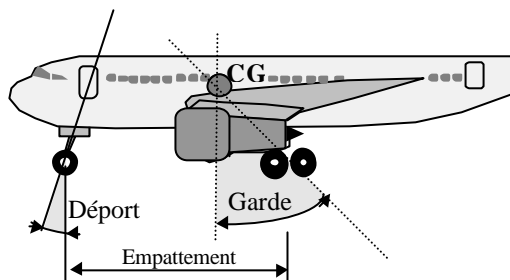


### Le train d'atterrissage classique :

il se compose d'un train principal et d'une roulette de queue. Simple et robuste, il présente un angle de garde d'environ 20° ce qui évite la mise en "pylône".

### Le train d'atterrissage tricycle :

L'angle de garde d'environ 15° évite le basculement sur la queue. L'angle de déport évite la casse de la roulette de nez lors d'une rencontre avec un obstacle au roulage



Plus coûteux, plus lourd, une roulette de nez fragile, il représente en contrepartie plusieurs avantages par rapport au train classique :

- au roulage, l'avion est en ligne de vol, le pilote a une meilleure visibilité
- meilleure stabilité et moins sensible au vent de travers
- bonne tenue au freinage
- plus faible influence du couple de l'hélice

## LES COMMANDES DE VOL

Elles transmettent, aux gouvernes, les ordres commandés par le pilote au moyen :

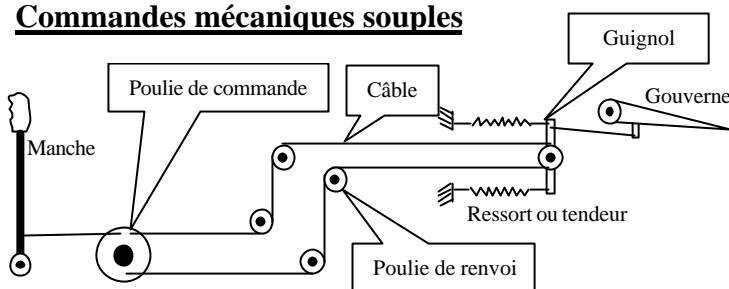
a/ du manche

1/ mouvement à droite ou à gauche : \_\_\_\_\_

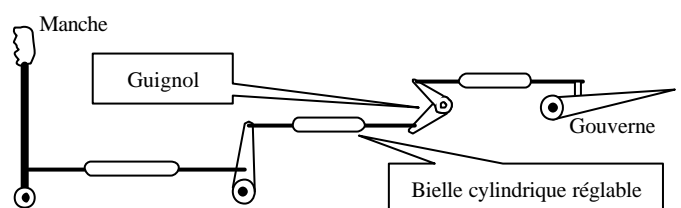
2/ mouvement avant ou arrière : \_\_\_\_\_

b/ des palonniers : \_\_\_\_\_

### Commandes mécaniques souples

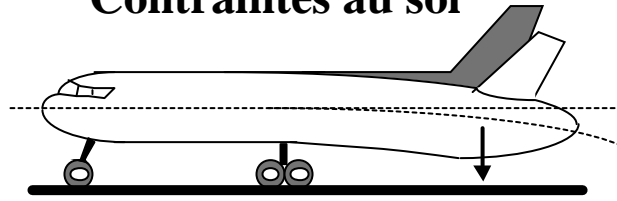


### Commandes mécaniques rigides



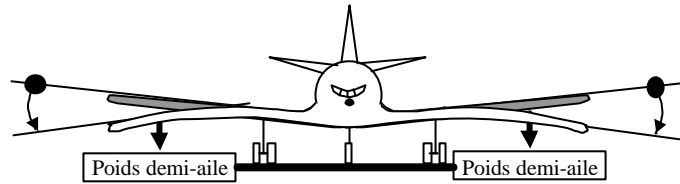
# CONTRAINTES DUES AUX CHARGES STATIQUES

## Contraintes au sol



L'extrados du fuselage subit une \_\_\_\_\_

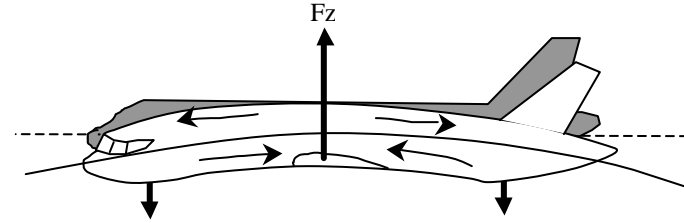
L'intrados du fuselage subit une \_\_\_\_\_



L'extrados de l'aile subit une \_\_\_\_\_

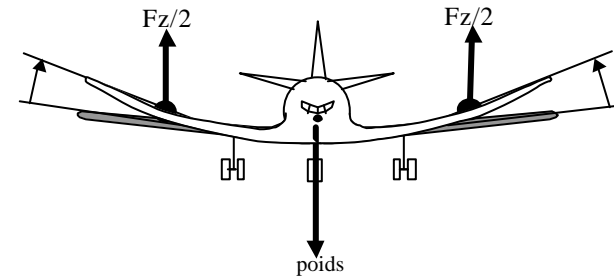
L'intrados de l'aile subit une \_\_\_\_\_

## Contraintes en vol



L'extrados du fuselage subit une \_\_\_\_\_

L'intrados du fuselage subit une \_\_\_\_\_

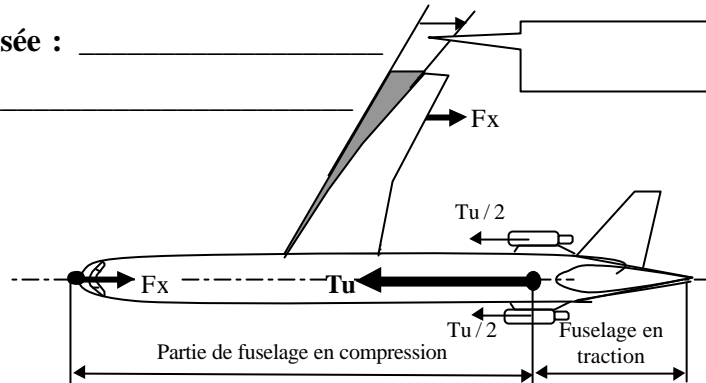


L'extrados de l'aile subit une \_\_\_\_\_

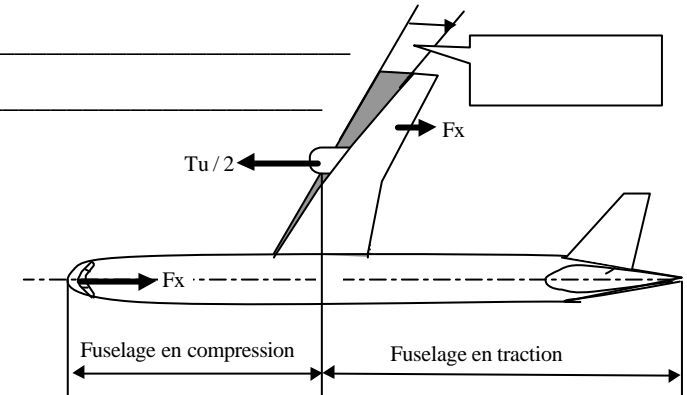
L'intrados de l'aile subit une \_\_\_\_\_

# INFLUENCE DU MODE DE PROPULSION SUR LA NATURE DES CONTRAINTES

1/ Aile poussée : \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_



2/ Ailes tractée \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_

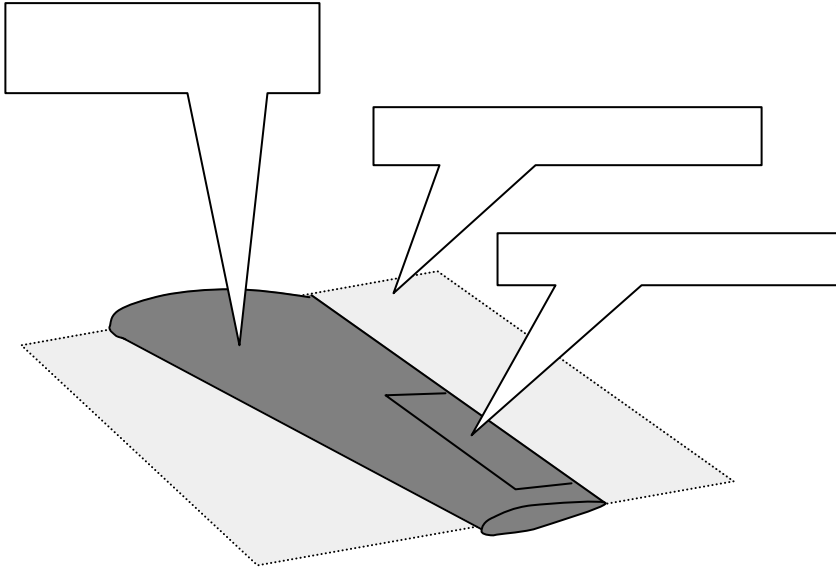


Dans les deux cas, l'aile subit une flexion, mais les parties du fuselage en compression et en traction sont fonction de la position des propulseurs.

# CONTRAINTES DUES AUX CHARGES AERODYNAMIQUES

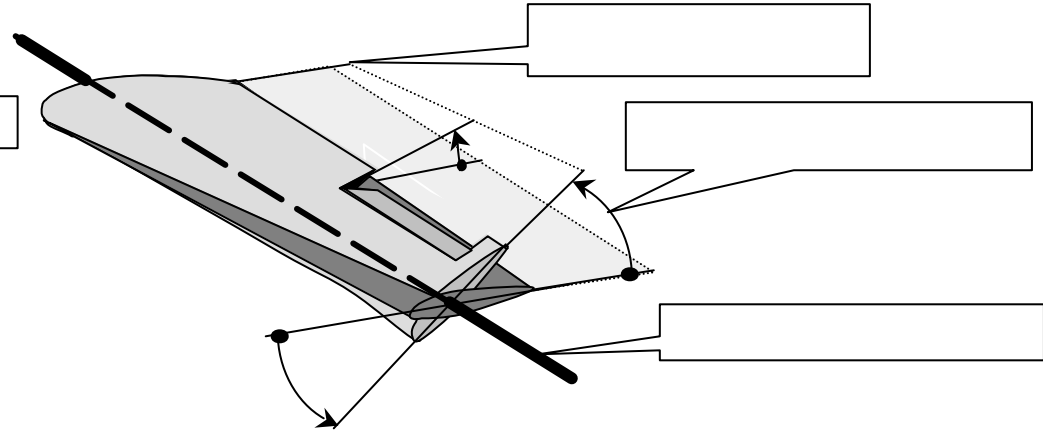
## Torsion de l'aile lors d'une variation de portance

### 1/ Aileron au neutre



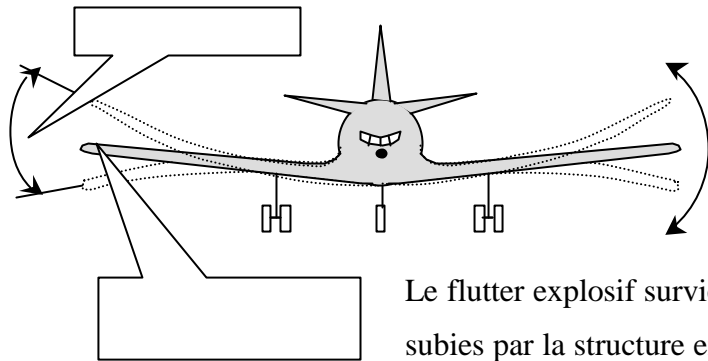
### 2/ Aileron baissé

La portance \_\_\_\_\_ en arrière de la ligne des foyers. Au niveau de l'emplanture, l'aile reste rigide par liaison mécanique avec le fuselage tandis qu'elle subit une \_\_\_\_\_ maximale à son extrémité libre..



## VIBRATIONS MÉCANIQUES ET FLUTTER EXPLOSIF

Les vibrations sont des mouvements \_\_\_\_\_ autour d'une position \_\_\_\_\_. Elles se caractérisent principalement par l'\_\_\_\_\_ et la \_\_\_\_\_ qui est le nombre d'oscillations par seconde.



Les principales origines de ces vibrations sont :

- \_\_\_\_\_
- \_\_\_\_\_
- \_\_\_\_\_

Le flutter explosif survient pour un nombre de Mach spécifique à chaque avion, lorsque les diverses vibrations subies par la structure entrent en \_\_\_\_\_ (vibrations simultanées et de même fréquence).



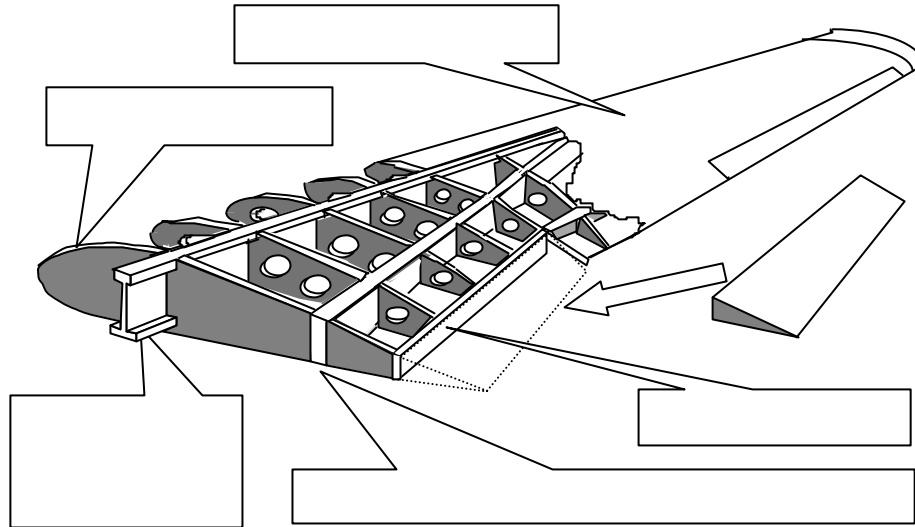
Les structures ont pour rôle de donner ses formes à l'avion. Elles doivent être : \_\_\_\_\_ et capable \_\_\_\_\_

Les modes de construction seront fonction des matériaux utilisés : a/ \_\_\_\_\_ b/ \_\_\_\_\_ c/ \_\_\_\_\_

### AILE METALLIQUE DE STRUCTURE TYPE « CAISSON »

L'aile a pour fonction d'assurer la \_\_\_\_\_ en résistant aux contraintes dont elle fait l'objet. Elle doit en outre permettre :

- permettre le logement des \_\_\_\_\_
- permettre le passage des éléments de \_\_\_\_\_
- être pourvue de trappes de visite pour la \_\_\_\_\_



Nervures : \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

Longerons : \_\_\_\_\_

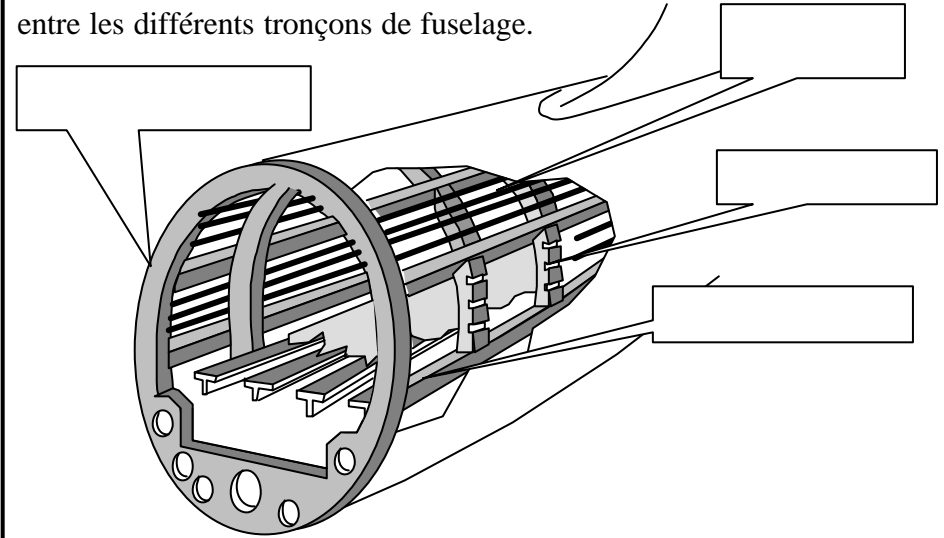
\_\_\_\_\_

Revêtement : \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

### FUSELAGE DE STRUCTURE TYPE « CAISSON »

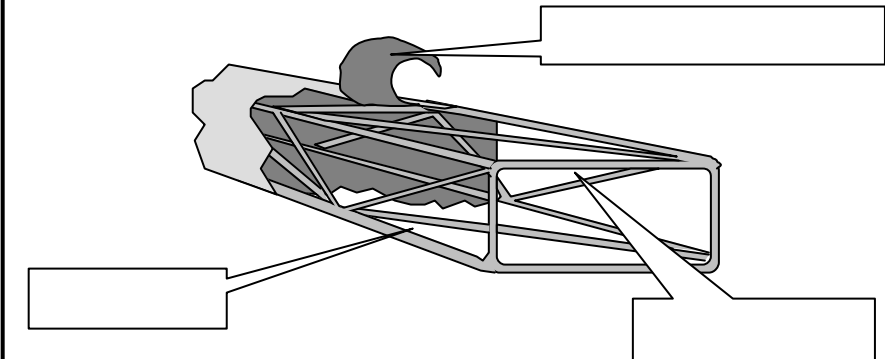
Les couples donnent la \_\_\_\_\_ du fuselage et absorbent les efforts de \_\_\_\_\_. Le couple fort permet le raccordement entre les différents tronçons de fuselage.

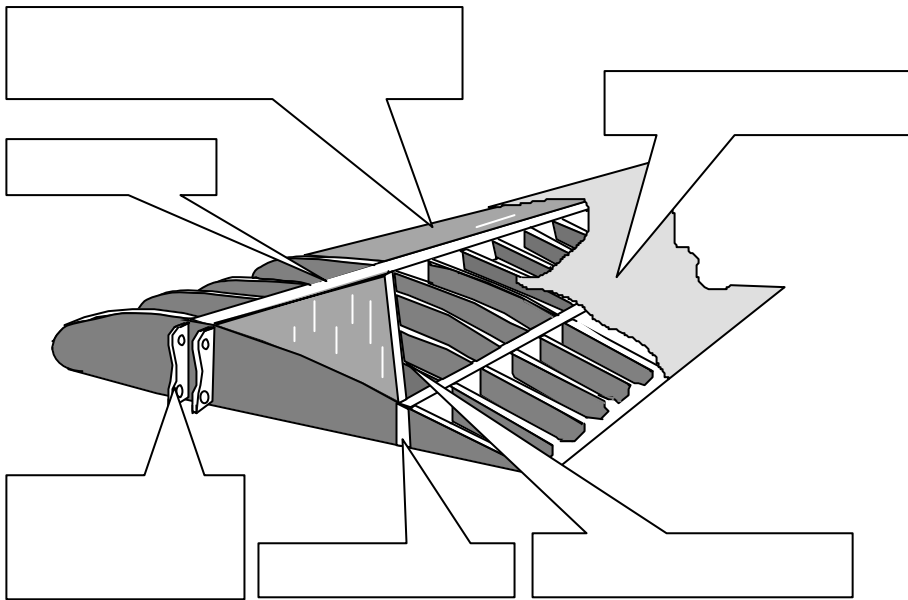


Les longerons encaissent les efforts de \_\_\_\_\_

Les lisses raidissent le \_\_\_\_\_

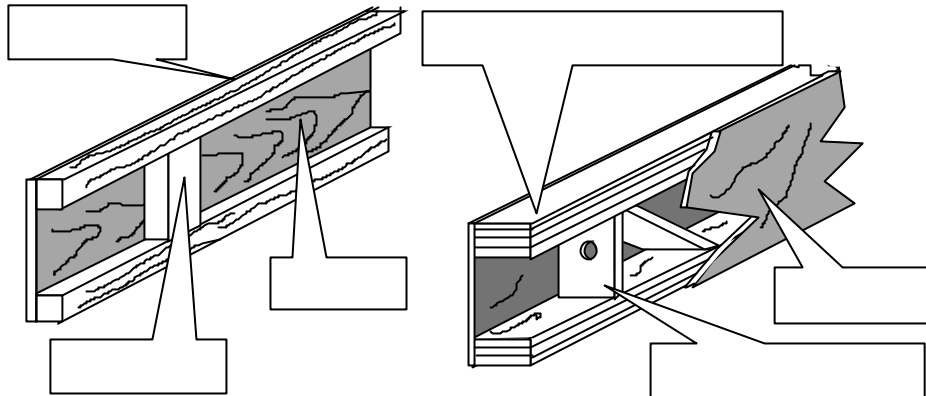
### STRUCTURE METALLIQUE TYPE « TREILLIS »



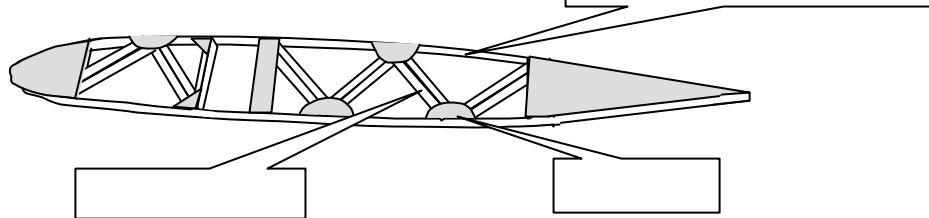


LONGERONNET

LONGERON



NERVURE



Les bois utilisés pour la construction aéronautique doivent être sans défauts (nœuds, vermoulures, fibres torses gerçures...) et bien secs. La réglementation impose que ces bois soit visés par le GSAC. Il est cependant possible d'utiliser des bois de 2<sup>me</sup> choix pour les pièces n'ayant pas une fonction maîtresse.

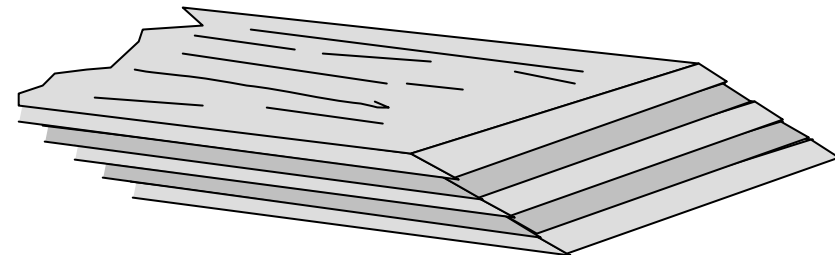
Catégorie	Particularités	Utilisation
<b>RESINEUX</b>	Fibres serrées et parallèles	Pièces maîtresses
	Résistent bien aux efforts de flexion et de traction	
	Résistent moins bien aux efforts aérodynamiques.	Pièces secondaires
<b>FEUILLUS</b>	Bonne résistance à la traction	Contre-plaqué
	léger, presque toujours sans nœud	
	Meilleur contre-plaqué de revêtement	Remplissages, raccordements, aéromodèles
Tendres	Très léger	fixations de train, hélice, patins et cales
Durs	Bonne résistance à la compression	

Le bois est deux fois moins résistant aux efforts de compression qu'aux efforts de traction. L'extrados de l'aile subissant des efforts de \_\_\_\_\_ alors l'intrados subit des efforts de \_\_\_\_\_, la semelle d'extrados d'un longeron sera plus \_\_\_\_\_ que la semelle d'intrados.

#### Les contre-plaqués (Ctp)

Ils sont obtenus par collage de feuilles de bois de faible épaisseur appelées \_\_\_\_\_ et toujours en nombre \_\_\_\_\_.

Les fibres des plis extérieurs sont toujours \_\_\_\_\_.



### LES MATERIAUX COMPOSITES

On désigne sous ce nom, les matériaux constitués par l'assemblage de matériaux de base qui se différencient par leurs propriétés. On obtient ainsi des propriétés mécaniques et physiques de hautes performances. On distingue :

#### MATERIAUX AGGLOMERES

Ils sont constitués de fibres de verre, de carbone ou de bore, liées par une "matrice" de résine organique ou d'alliage métallique. On les utilise en particulier

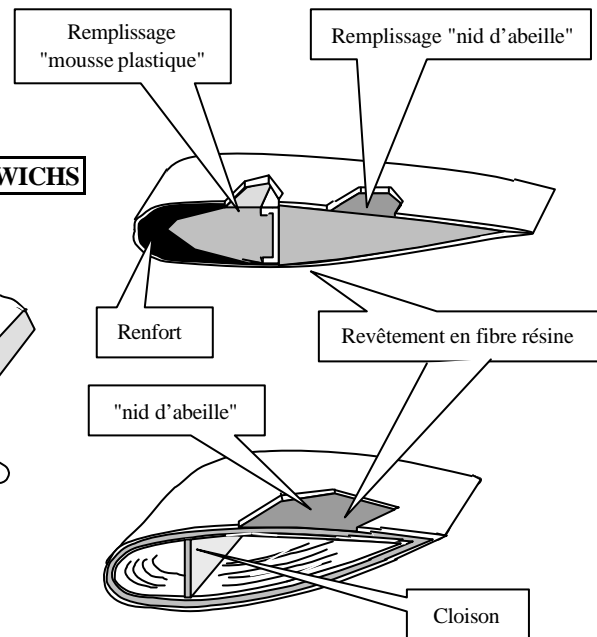
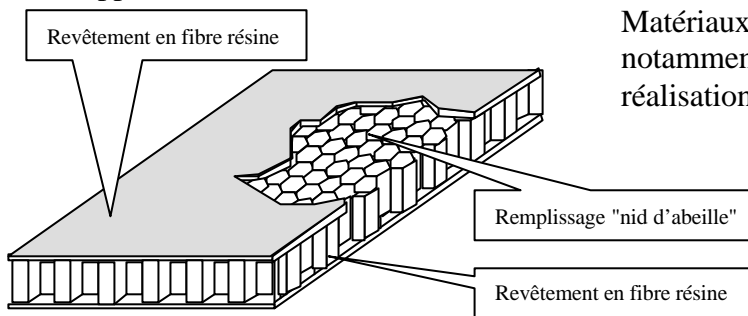
- revêtements de voilure
- revêtement pales d'hélicoptère
- renforcement de bord d'attaque
- trappes de visite

COMPOSITE		PROPRIÉTÉS	UTILISATIONS
matrice	fibre		
Résine époxyde	Verre	Densité : 1,99 Rr : 120 daN/mm <sup>2</sup>	Pales d'hélicoptère
	carbone	Densité : 1,55 Rr : 140 daN/mm <sup>2</sup>	Pales d'hélicoptère, aubes de compresseur de réacteur
	bore	Densité : 2,1 Rr : 195 daN/mm <sup>2</sup>	Cellule, carters, aubes de compresseur de réacteur

#### MATERIAUX SANDWICHS

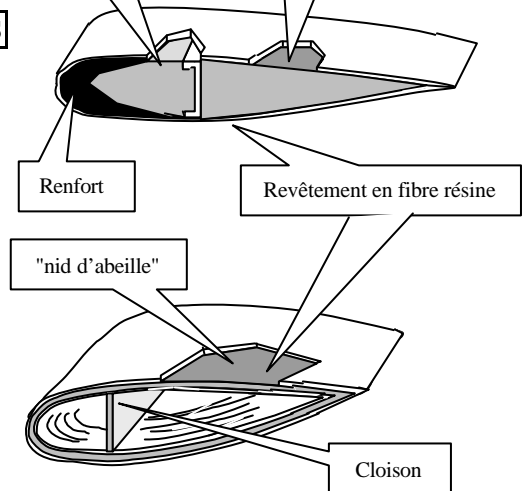
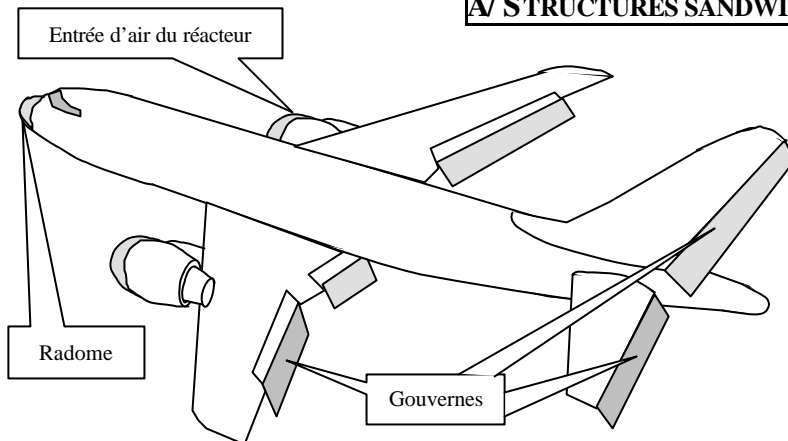
Matériaux légers et de grandes résistances. Ils sont notamment utilisés sans nécessité de raidisseurs, pour la réalisation d'organes à fonctions aérodynamiques :

- gouvernes
- pales d'hélicoptères
- spoilers

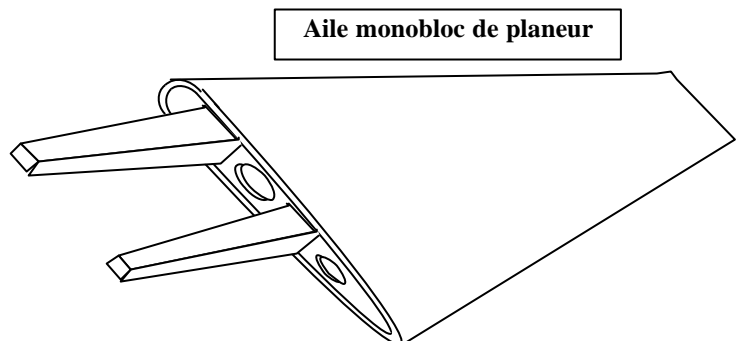
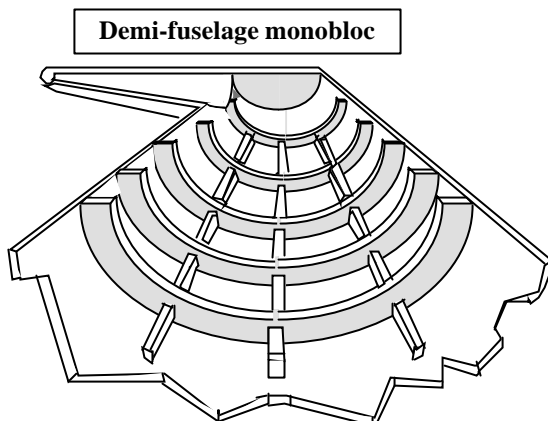


### STRUCTURES COMPOSITES

#### A/ STRUCTURES SANDWICHS



#### B/ STRUCTURES MONOCOQUES FIBRES RESINES



Nom de l'alliage	Désignations normalisées	Utilisations aéronautiques
<b>ZICRAL</b>	33-7075 AZ 5 GU DIN N° 3.4364	Revêtements d'extrados – longerons d'ailes – lisses – empennages – trains d'atterrissage
<b>DURALUMIN</b>	33 – 2024 AU 4 G 1 AU 2 GN 33 – 2017 33 – 2618 DIN N° 3 – 1305	Revêtements d'intrados - circuits hydrauliques – circuits pneumatiques – canalisations d'huile – nids d'abeilles – fuselages – longerons et nervures d'intrados – structures coque – ailettes de compresseurs axiaux – roue de compresseur centrifuge
<b>ALPAX</b>	AS 12 UN	Pistons de moteurs – pistons de compresseurs
<b>DURALINOX</b>	AG 3 DIN N° 3.3524.1	Nids d'abeille – circuits hydrauliques – circuits pneumatiques – circuits d'huile
<b>ACIERS</b>	Z 10 CNT 18_8 36 NCD 16 SAE 2330 SAE 1095 SAE 4130	Becs de bord d'attaque d'avions supersoniques – ailettes médianes de compresseur réacteur – cheminées et tubulures d'échappement – collecteurs – amortisseurs de trains d'atterrissage – pièces structurelles usinées – tiges d'accouplement – câbles de commandes – ressorts – tubes hydrauliques extérieurs
<b>ALLIAGES DE MAGNESIUM</b>	GA 9 GZ 4	Boîtiers d'instruments de bord - arter de moteur – éléments de systructure – sièges – roues d'avion – tableau de bord – stator et carter de compresseurs de turbomachines – mât radio
<b>ALLIAGES DE TITANE</b>	T-A 6 V 4 T-A 3 Cr	revêtement sur avion supersonique - train d'atterrissage – attache de voilure – cadres – lisses – cloison parefeu
<b>MONEL</b>	Ni Cu 29 Fe	Rivets – collecteurs d'échappement – soupapes

Les propulseurs sont des machines composées d'un moteur thermique ayant pour fonction de fournir l'énergie nécessaire à :

- la propulsion de l'aéronef
- l'entraînement des équipements et servitudes de bord (production d'électricité.....)

## PROPULSEURS

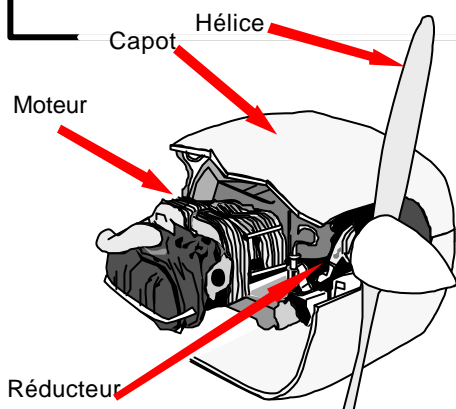
### FUSEES

### A MOTEURS A PISTONS

#### A HELICES

#### GRUPE MOTOPROPULSEUR

Groupe à moteur à combustion interne (moteur à pistons) couplé a une hélice tractive ou propulsive  
**G.M.P.**



Délivre une puissance « w » :  
 $w = Tu \cdot V$   
avec  $Tu$  = force de traction utile  
et  $v$  = vitesse aéronef

#### CARACTERISTIQUES TECHNIQUES

**Basse vitesse de rotation** imposée par l'utilisation de l'hélice (2 500 tr/mn)

**Carburant** : essence

#### PERFORMANCES

Rendement de 25% à 35 %  
Utilisation aux basses altitudes  
Basses vitesses (jusqu'à 150 kt/200 kt)

#### UTILISATION PREFERENTIELLE

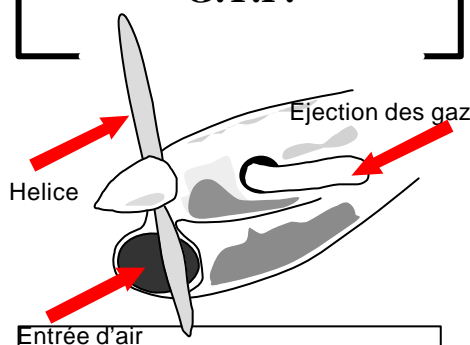
- Aviation légère et sportive
- Travail aérien

### A TURBOMACHINES

#### A HELICES

#### TURBOMOTEUR (Hélicoptères)

Groupe turbopropulseur (turbomachine couplée à une hélice tractive ou propulsive)  
**G.T.P.**



Délivre une puissance « w » (90 % de l'énergie utile)  
 $w = Tu \cdot v$   
et une force de propulsion appelée poussée résiduelle (10% de l'énergie)

#### CARACTERISTIQUES TECHNIQUES

**Basse vitesse de rotation** imposée par l'utilisation de l'hélice  
**Carburant** : kérosène

#### PERFORMANCES

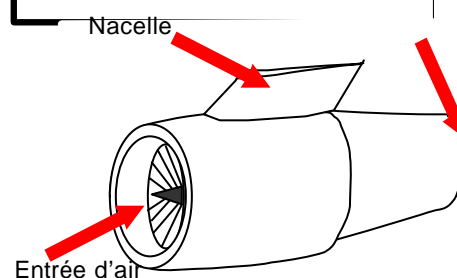
Meilleur rendement aux moyennes altitudes  
vitesses moyennes (300 kt à 400 kt environ)

#### UTILISATION PREFERENTIELLE

- FRET
- Transport passagers courts courriers
- transport militaire en opération

#### SANS HELICE

#### GRUPE TURBOREACTEUR G.T.R.



Délivre une force de propulsion indépendante de la vitesse et appelée « poussée »

#### CARACTERISTIQUES TECHNIQUES

**Grandes vitesses de rotation**

(> 8 000 tr/mn)

**Carburant** : kérosène

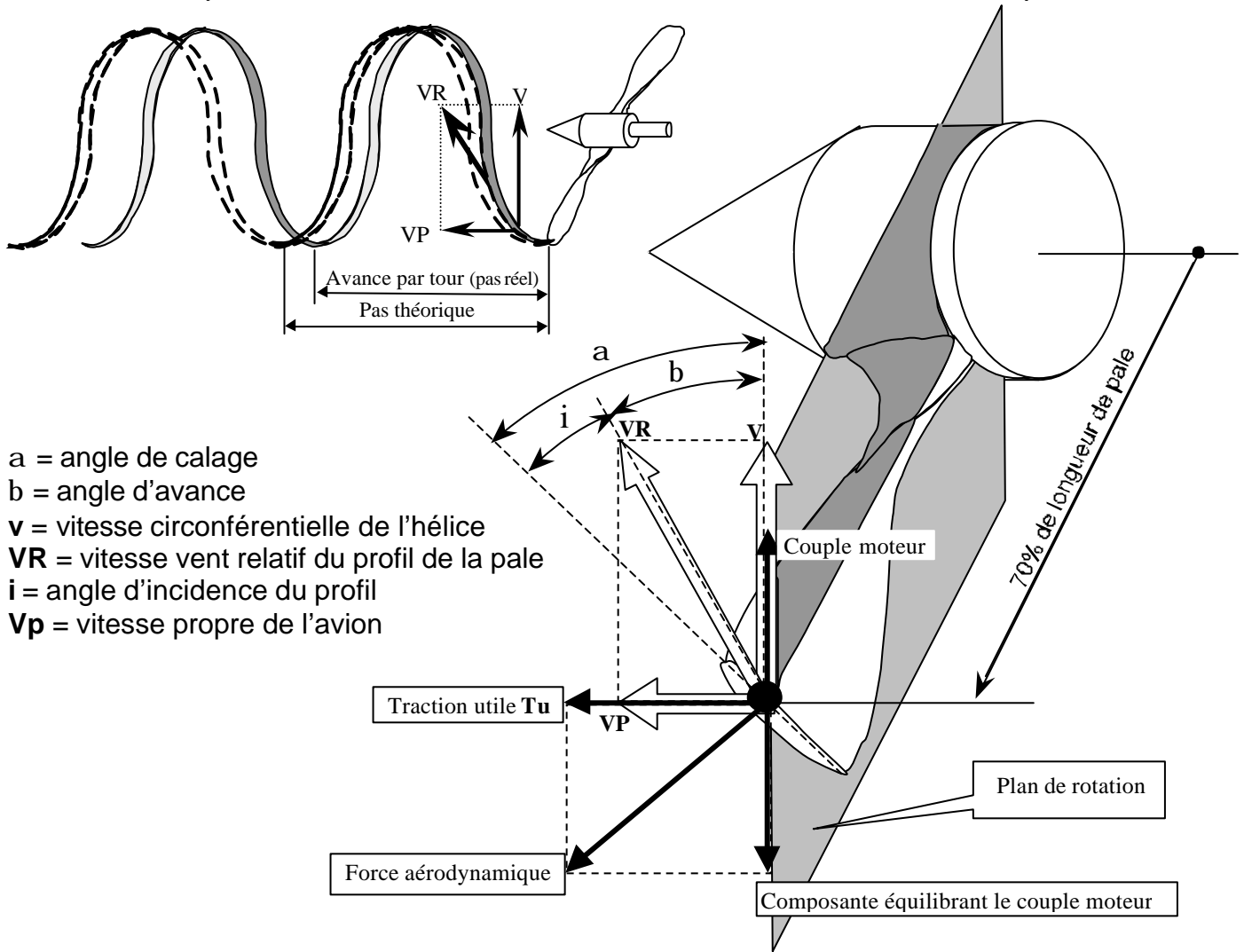
#### PERFORMANCES

Meilleur rendement aux hautes altitudes  
Grande vitesses pouvant aller à des vitesses supersoniques

#### UTILISATION PREFERENTIELLE

- transport Fret ou passagers en moyens et longs courriers.
- Opérations tactiques militaires

*Écriture cursive à compléter*



**RÔLE DE L'HELICE :** \_\_\_\_\_

**DEFINITION ET DESCRIPTION DE L'HELICE :** \_\_\_\_\_

Elle se compose d'un minimum de deux pales réunies par la partie centrale appelée moyeu. Elle se comporte comme une aile dont la force aérodynamique se décompose en une traction et en un couple équilibrant le couple moteur. L'extrémité de pale ayant une vitesse linéaire plus importante que les sections de pale plus au centre, il faut répartir l'effort de traction sans déformation de la pale. Pour cela l'angle de calage est d'autant plus petit que la section est éloignée du moyeu. Chaque hélice est définie par sa corde de référence située à 70% de sa longueur en partant du centre de rotation.

**LE PAS DE L'HELICE :** c'est la distance théorique parcourue par l'avion quand l'hélice a effectué un tour.  
**L'AVANCE PAR TOUR :** c'est la distance réellement parcourue par l'avion quand l'hélice a effectué un tour. L'avance par tour est toujours inférieure au pas théorique. La perte d'avance est due à la compressibilité de l'air. On peut calculer le pas réel pour chaque avion en effectuant le rapport :

$$\text{Avance par tour} = \frac{\text{Pas théorique}}{\text{Rapport}}$$

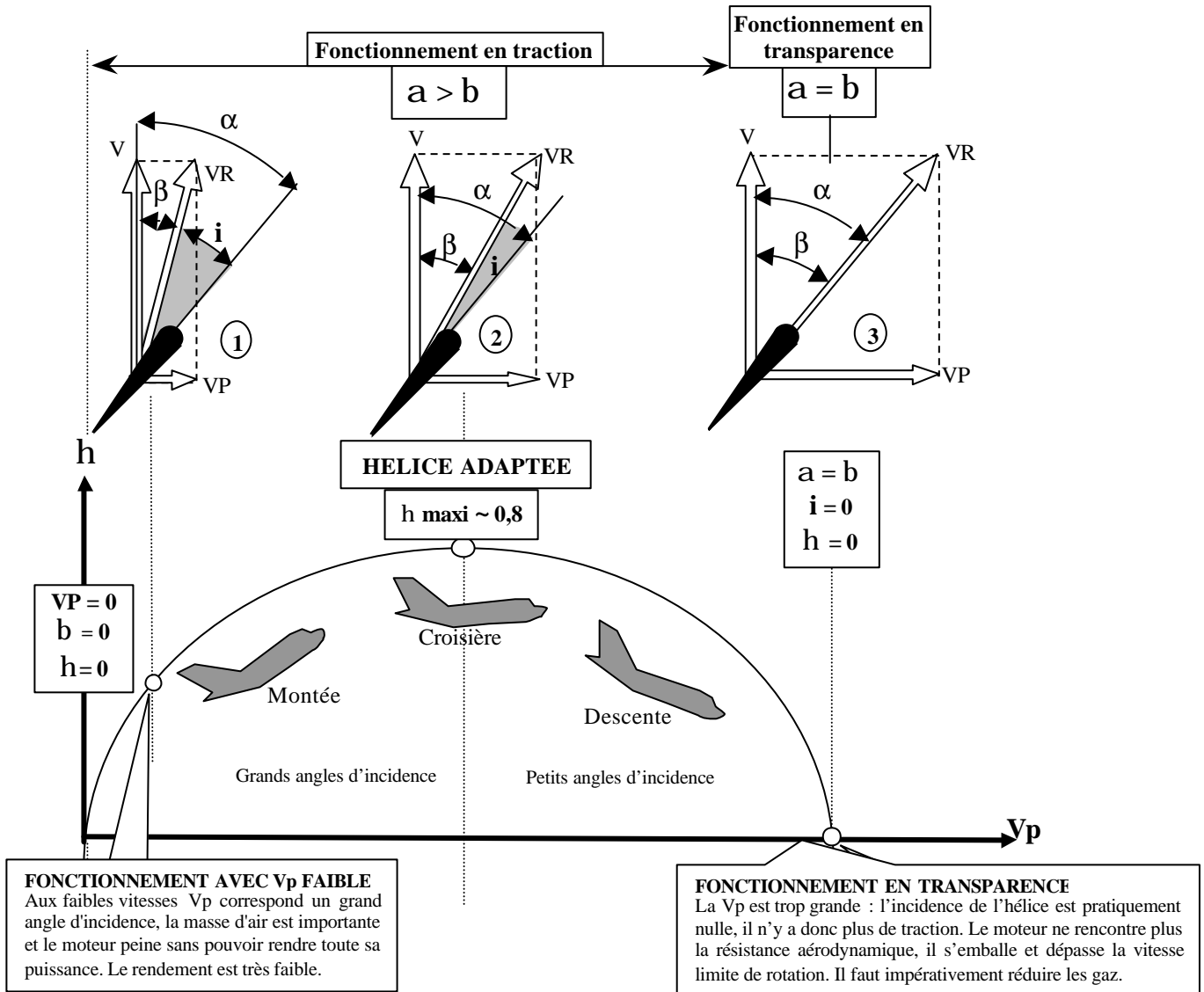
**LE RENDEMENT DE L'HELICE :** il se définit comme le rapport de la puissance restituée par la puissance fournie :

$$\text{Rendement } \eta = \frac{\text{Puissance restituée}}{\text{Puissance absorbée}}$$

$$\eta = \frac{\text{Puissance restituée}}{\text{Puissance absorbée}}$$

### L'HELICE A CALAGE FIXE

Le calage de l'hélice est déterminé une fois pour toute lors de sa construction ou de sa mise en place sur avion (hélice à calage réglable au sol)



On constate que l'angle d'incidence de l'hélice est inversement proportionnel à la vitesse propre et proportionnel à la vitesse de rotation. Nous retiendrons :

Au point fixe (avion à l'arrêt) le rendement est \_\_\_\_\_

Aux grandes vitesses le rendement \_\_\_\_\_ et peut devenir \_\_\_\_\_

Le rendement est optimum pour \_\_\_\_\_

### HELICE A CALAGE VARIABLE ET HELICE A VITESSE CONSTANTE

Ces deux systèmes ont pour fonction de permettre au pilote d'adapter l'hélice en fonction du régime adopté.

#### L'HELICE A CALAGE VARIABLE

---



---

#### L'HELICE A VITESSE CONSTANTE

---



---



---



### FONCTIONS DU GMP

#### DESCRIPTION ET FONCTIONNEMENT

Pour fonctionner, chaque piston effectue 4 opérations :

- 1 - \_\_\_\_\_ 2 - \_\_\_\_\_  
 3 - \_\_\_\_\_ 4 - \_\_\_\_\_

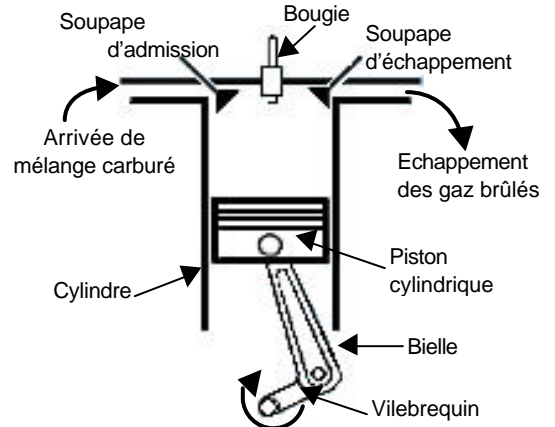
Dans un moteur « 2 temps », ces opérations s'effectuent en :

- \_\_\_\_\_ courses de piston soit \_\_\_\_\_ tours de vilebrequin

Dans un moteur « 4 temps », ces opérations s'effectuent en :

- \_\_\_\_\_ courses de piston soit \_\_\_\_\_ tours de vilebrequin

#### MOTEUR « 4 TEMPS avec 4 CYLINDRES en ligne »



##### 1/ ADMISSION

La soupape d'admission est en position d'ouverture. La descente du piston provoque l'aspiration du mélange carburé. Au démarrage du moteur, le mouvement du piston est assuré par le démarreur électrique.

##### 2/ COMPRESSION

Les deux soupapes sont en position de fermeture. La remontée du piston a pour effet de comprimer le mélange carburé.

##### 3/ EXPLOSION-DETENTE

La bougie enflamme le mélange carburé comprimé. La combustion exerce, par dilatation du mélange, une pression sur le piston. Le piston est donc repoussé, et les gaz brûlés se détendent.

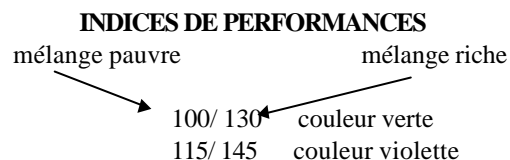
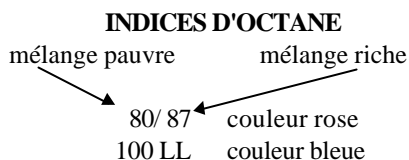
##### 4/ ECHAPPEMENT

La soupape d'échappement est en position ouverte. La remontée du piston contribue à l'évacuation des gaz brûlés.

vilebrequin

Réducteur de vitesse de rotation

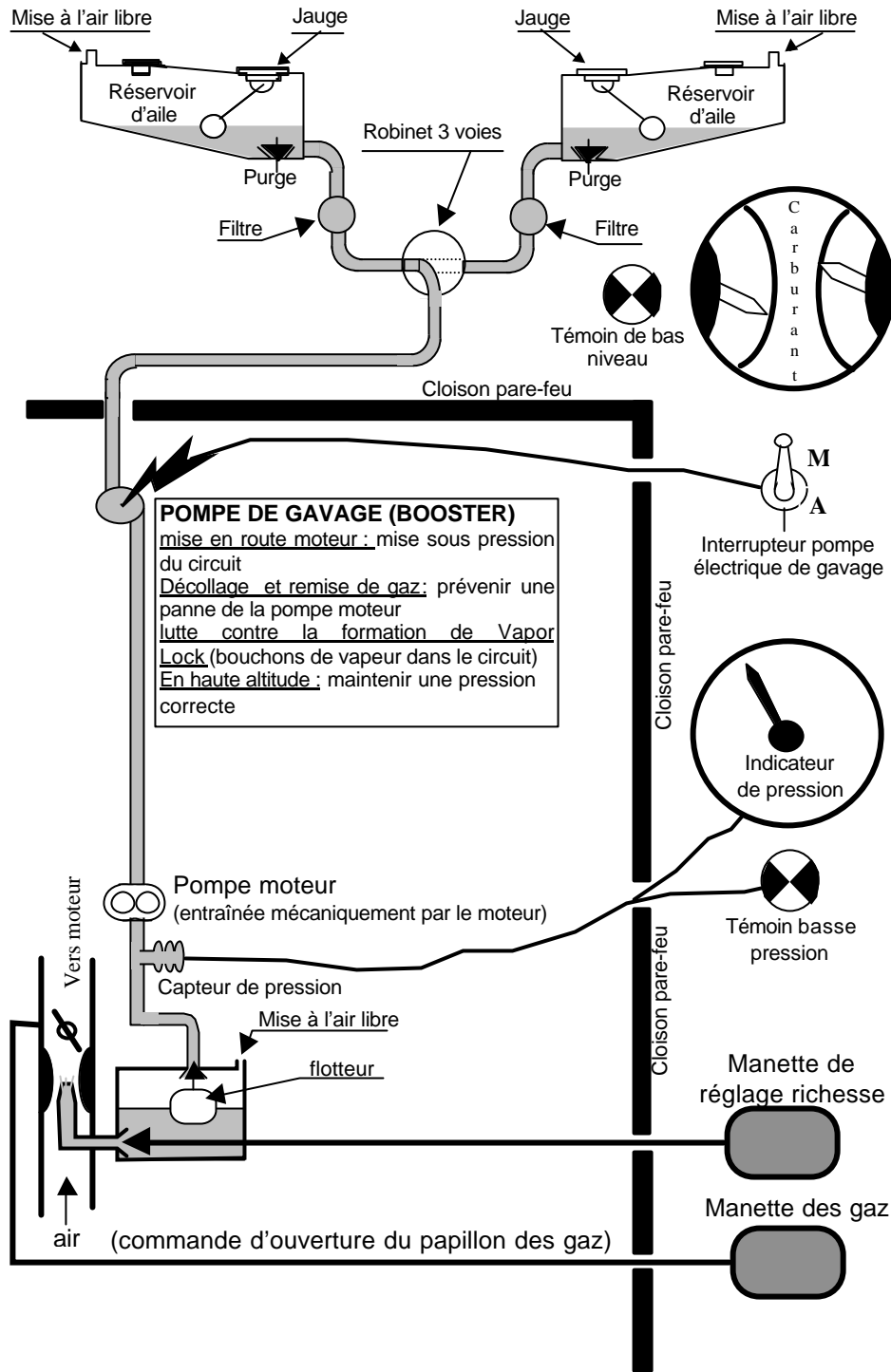
### CARBURANT



**NE JAMAIS UTILISER UNE ESSENCE D'INDICE INFÉRIEUR A CELUI PRÉCONISÉ**

### LUBRIFICATION

**ON NE PEUT MELANGER QUE DES HUILES DE MEME ORIGINE NATURELLE**



**RÔLE DE L'ALIMENTATION :**

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

les réservoirs sont mis à \_\_\_\_\_ de manière à compenser la baisse du niveau carburant par un volume d'air équivalent. Lorsque l'avion est équipé de 2 réservoirs (un dans chaque aile), un robinet sélecteur permet au pilote de passer d'un l'un à l'autre pour limiter le déséquilibre dû aux masses de carburant de chaque aile.

**LA CARBURATION**

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

La proportion air-essence du  mélange est de :

On appelle mélange riche lorsque \_\_\_\_\_

On appelle mélange pauvre lorsque \_\_\_\_\_

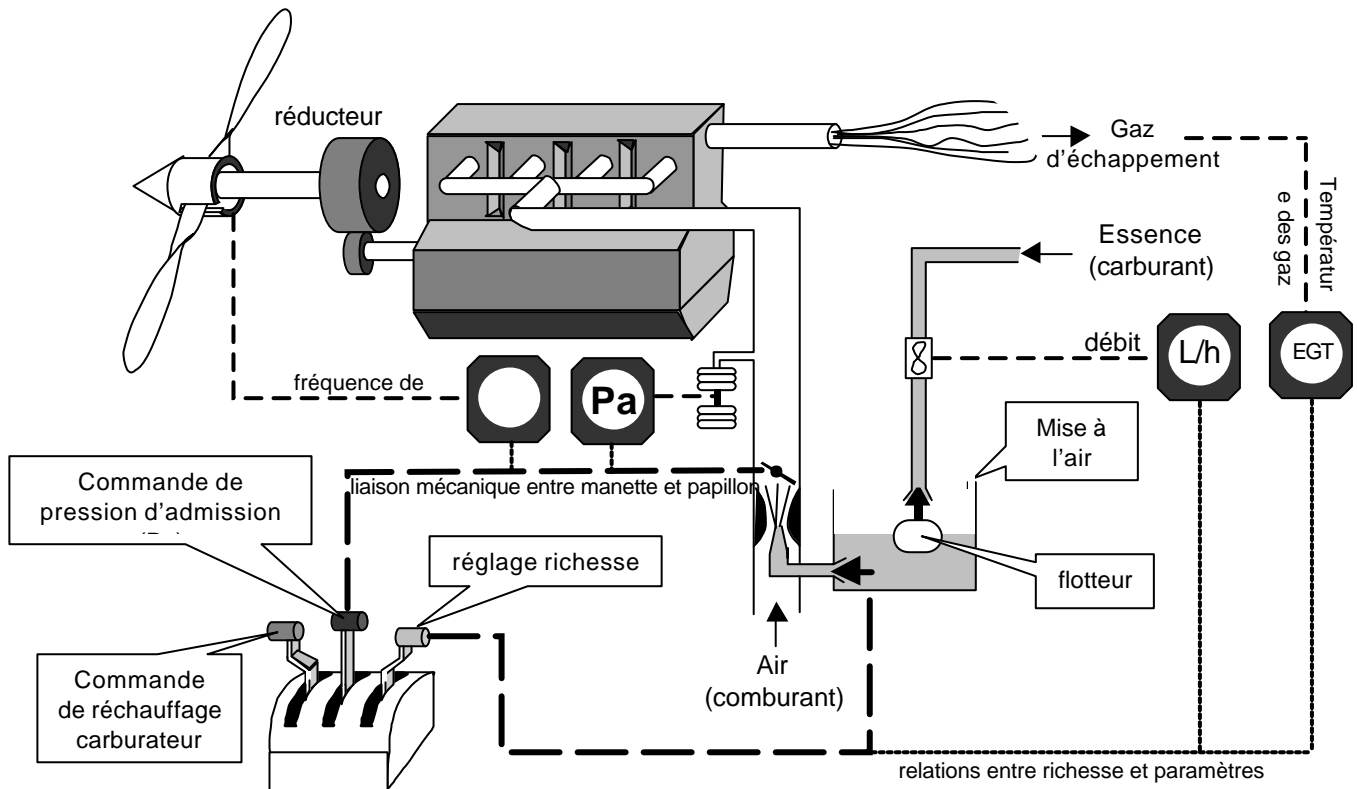
**La manette de richesse :** elle permet au pilote d'ajuster la richesse en fonction de la masse volumique de l'air qui varie avec \_\_\_\_\_

**La manette de gaz ou manette de pression d'admission :** en commandant l'ouverture du \_\_\_\_\_, elle permet de modifier à volonté la \_\_\_\_\_ moteur qui est proportionnelle à la \_\_\_\_\_ admise dans les cylindres.

**Le givrage du carburateur,** dangereux car il peut obstruer l'arrivée des gaz vers les cylindres. Il peut se produire par détente des gaz au niveau du papillon. Ce risque est favorisé par :

- \_\_\_\_\_
- \_\_\_\_\_
- \_\_\_\_\_
- \_\_\_\_\_

On remédie à cet inconvénient par la possibilité de commander un système de réchauffage par \_\_\_\_\_ autour \_\_\_\_\_



### UTILISATION DE L'HELICE

Elle est liée à la puissance du moteur qui est définie par la pression \_\_\_\_\_ commandée par la manette des gaz pour une fréquence de \_\_\_\_\_ (N). Il faudra éviter le surrégime \_\_\_\_\_ . La vitesse maximale est repérée sur le tachymètre par trait \_\_\_\_\_

### UTILISATION DE LA COMMANDE DE MELANGE

#### Pleine puissance :

manette sur \_\_\_\_\_ pour maintenir l'équilibre \_\_\_\_\_  
(refroidissement du moteur par \_\_\_\_\_)

#### Puissance de croisière :

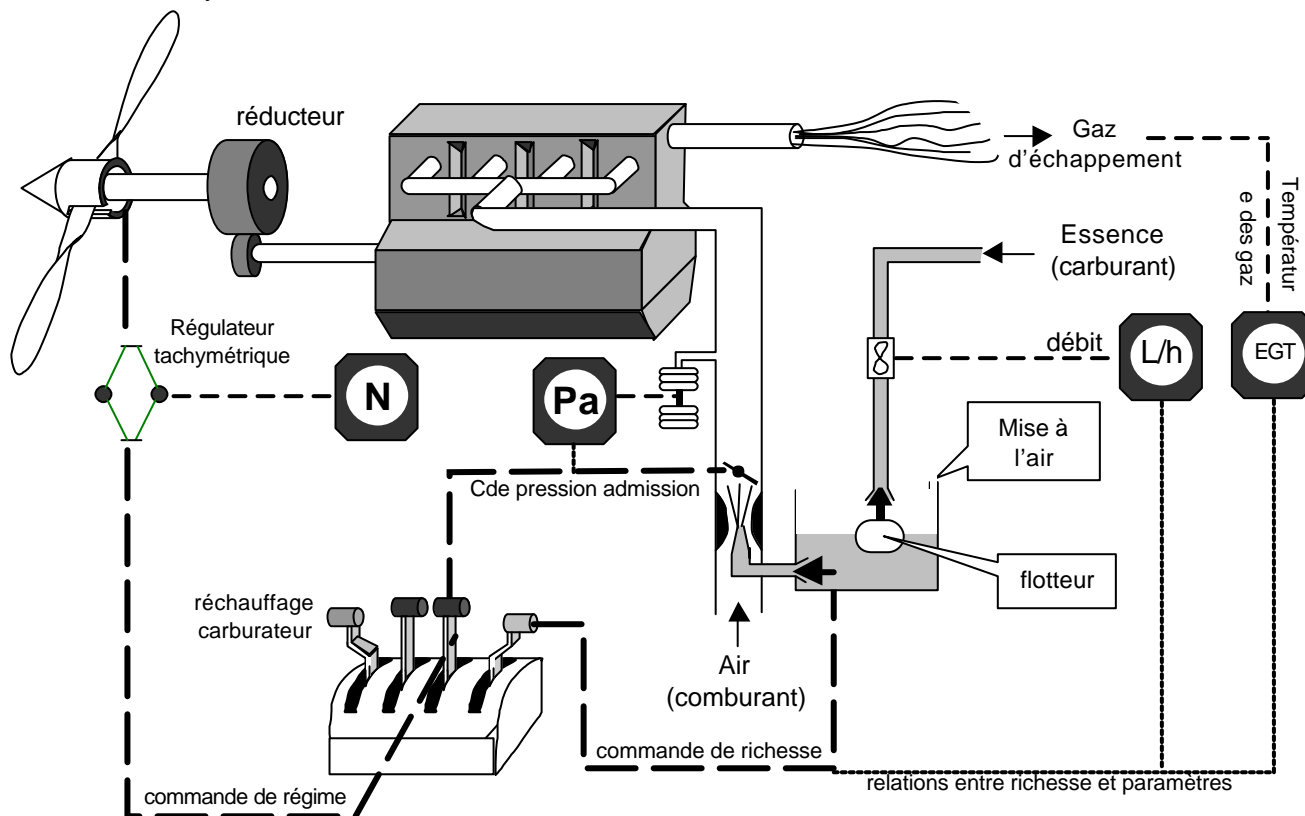
- 1/ \_\_\_\_\_ le mélange jusqu'à constater une chute de \_\_\_\_\_
- 2/ \_\_\_\_\_ le mélange jusqu'à obtenir le régime \_\_\_\_\_
- 3/ contrôler les températures \_\_\_\_\_

### UTILISATION DE LA COMMANDE DE RECHAUFFAGE CARBURATEUR

Le réchauffage a pour effet de diminuer \_\_\_\_\_ de l'air, ce qui se traduit par une perte de \_\_\_\_\_, il ne faudra le mettre en service que pour les bas \_\_\_\_\_ et uniquement lorsqu'il y a risque de givrage. On utilisera cette commande en « \_\_\_\_\_ ou \_\_\_\_\_ » et avant de réduire la \_\_\_\_\_

### ORDRE DES OPERATIONS

AUGMENTATION DE PUISSANCE		DIMINUTION DE PUISSANCE	
1		1	
2		2	
3		3	



### UTILISATION DE L'HELICE

**1/ Décollage (pleine puissance) :** manette de régime sur plein « \_\_\_\_\_ pas », soit régime \_\_\_\_\_

**2/ Croisière :** manette de régime sur « \_\_\_\_\_ pas », soit régime \_\_\_\_\_

### UTILISATION DE LA COMMANDE DE MELANGE

#### Pleine puissance :

manette sur \_\_\_\_\_ pour maintenir l'équilibre \_\_\_\_\_

#### Puissance de croisière :

1/ \_\_\_\_\_ le mélange jusqu'à constater une chute de \_\_\_\_\_

2/ \_\_\_\_\_ le mélange jusqu'à obtenir le régime \_\_\_\_\_

3/ contrôler les températures \_\_\_\_\_

### UTILISATION DE LA COMMANDE DE RECHAUFFAGE CARBURATEUR

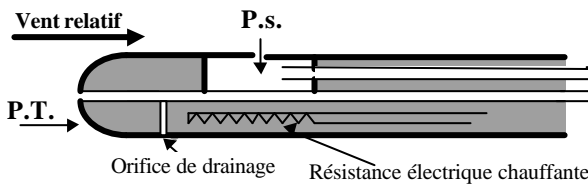
Le réchauffage a pour effet de diminuer \_\_\_\_\_ de l'air, ce qui se traduit par une perte de \_\_\_\_\_, il ne faudra le mettre en service que pour les bas \_\_\_\_\_ et uniquement lorsqu'il y a risque de givrage. On utilisera cette commande en « \_\_\_\_\_ ou \_\_\_\_\_ » et avant de réduire la \_\_\_\_\_

**ORDRE DES OPERATIONS :** Dans tous les cas il faut éviter \_\_\_\_\_ l'arbre moteur

AUGMENTATION DE PUISSANCE		DIMINUTION DE PUISSANCE	
1		1	
2		2	
3		3	
4		4	

## RÔLE

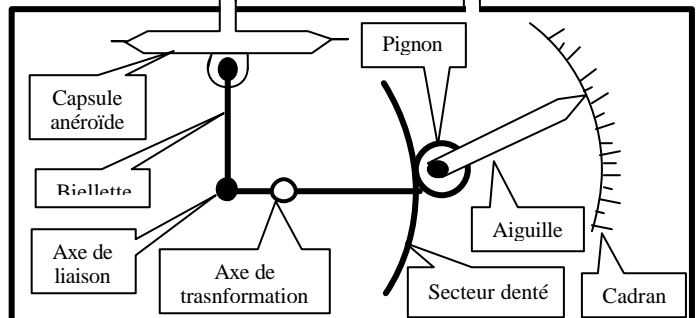
On appelle « VI », la vitesse indiquée en Kt<sub>(nœud)</sub> ou éventuellement en Km/h. 1 nœud = 1,852 Km/h  
On appelle « Vv », la vitesse vraie de l'aéronef :  $Vv = VI + \text{erreurs}$ . La vitesse propre « Vp » est la composante horizontale de la vitesse vraie Vv.



Mesure effectuée : \_\_\_\_\_

Réalisation des graduation selon la relation :

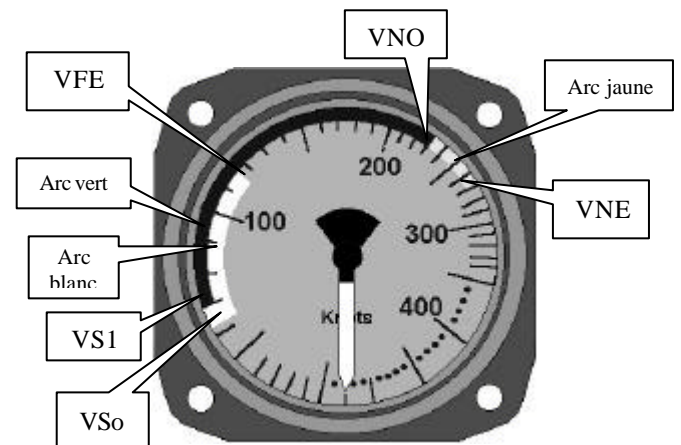
$$EV = \sqrt{\frac{2Pd}{r_0}}$$



**ERREUR DE PRINCIPE :** l'étalonnage ne tient pas compte de la variation de la masse volumique « r » de l'air en fonction de l'altitude et de la température. Nous effectuerons une correction approximative de la manière suivante : 1% de VI pour 600 ft d'altitude (2% pour 200 ft, etc....)

### LES VITESSES REMARQUABLES :

- Vso = vitesse de décrochage volets et trains sortis
- VS1 = vitesse de décrochage en « lisse »
- VFE = vitesse maximale volets sortis
- VNO = vitesse normale maximale en opération
- VNE = vitesse à ne jamais dépasser



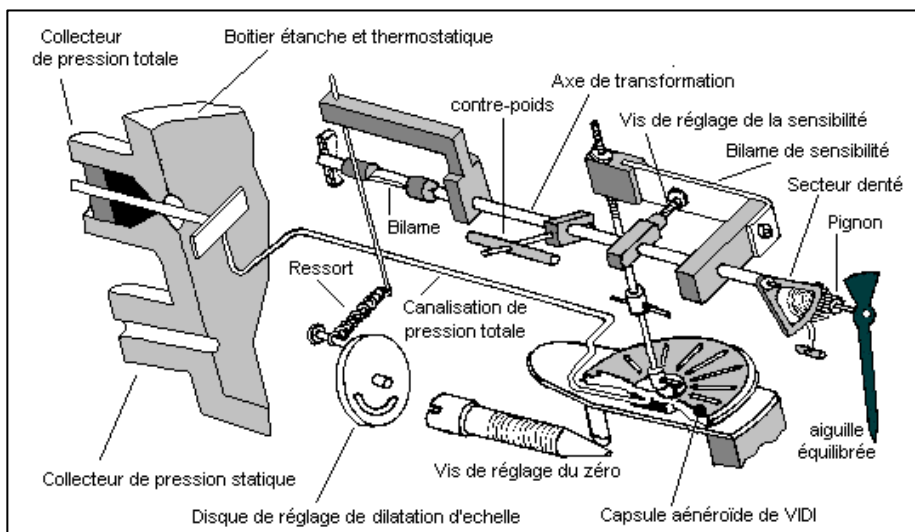
### DELIMITATION DES ARCS DE COULEURS

Arc Blanc : \_\_\_\_\_

Arc vert : \_\_\_\_\_

Arc jaune : \_\_\_\_\_

Arc rouge : \_\_\_\_\_



La capsule anéroïde de Vidi subit une déflexion proportionnelle à la pression mesurée (Pression – pression statique)

Les bilames ont pour fonction d'effectuer des compenser les erreurs dues à l'influence de la température sur le système mécanique.

L'axe de transformation transforme la déflexion linéaire de la capsule en un déplacement angulaire amplifié.

Le ressort hélicoïdal modifie la sensibilité de mesure en fonction de l'intensité de la pression

Vis de réglage du zéro, permet le réglage de la position en hauteur de la capsule

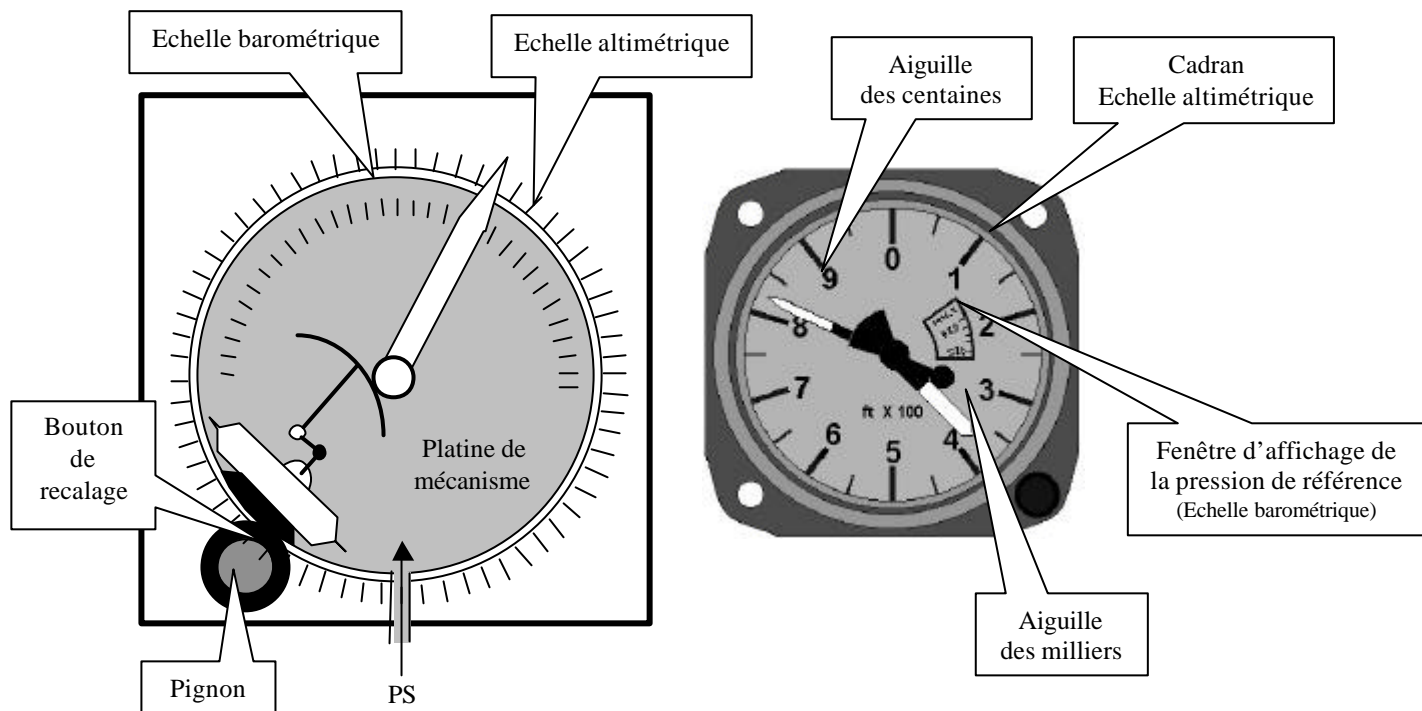
RÔLE : \_\_\_\_\_

## PRINCIPE

C'est un baromètre mesurant la pression atmosphérique et la traduit en valeur altimétrique par un cadran gradué en pieds (ft) ou parfois en mètres (m)

On retiendra que, dans les basses couches de l'atmosphère, une variation de 28 ft correspond à une variation de pression 1 hectopascal (hpa).

Un bouton de recalage permet de sélectionner la pression de référence en faisant tourner l'ensemble du mécanisme (et son aiguille) par rapport au cadran altimétrique.



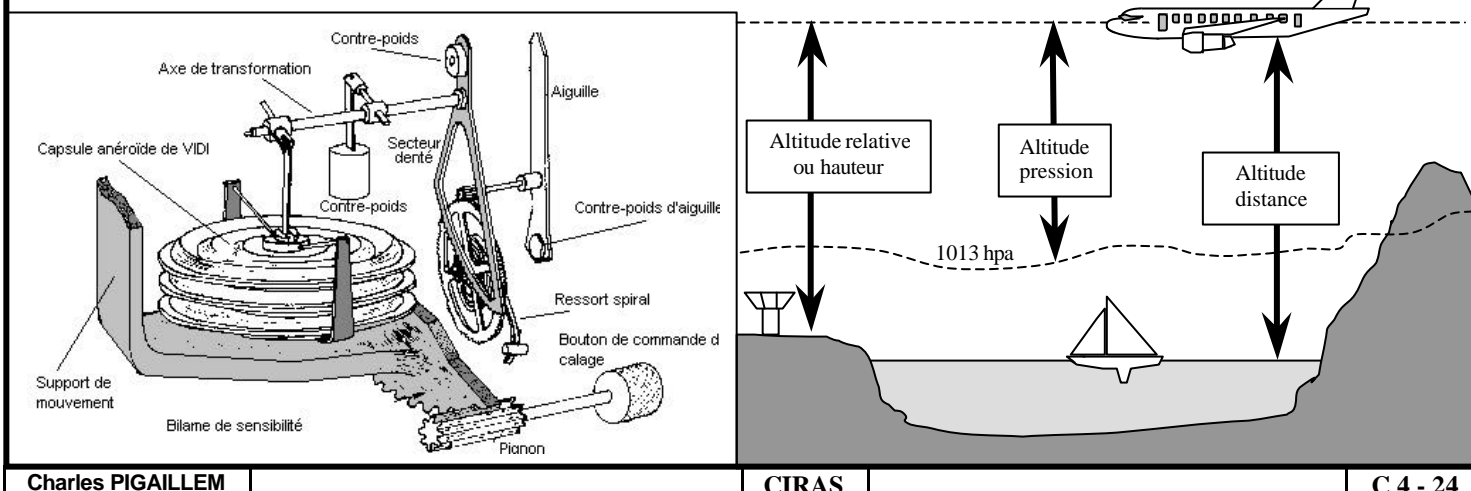
## CALAGES ALTIMETRIQUES

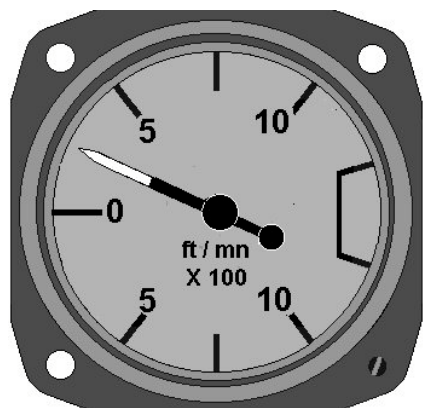
Caler l'altimètre consiste à afficher, dans la fenêtre de l'instrument, la pression de référence choisie. A chaque calage barométrique correspond une altitude de référence.

Calage au QNE : \_\_\_\_\_

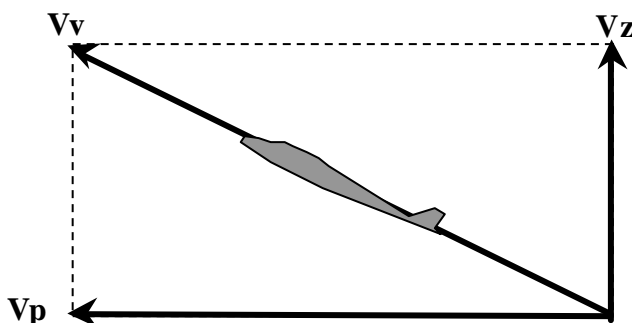
Calage au QFE : \_\_\_\_\_

Calage au QNH : \_\_\_\_\_





**RÔLE :** il évalue les vitesses \_\_\_\_\_ ( $V_z$ ) de \_\_\_\_\_  
ou de \_\_\_\_\_ par rapport \_\_\_\_\_



## PRINCIPE DU VARIOMÈTRE A "BOÎTIER CAPACITÉ"

Lors d'une variation d'altitude, et par conséquent lors d'une variation de \_\_\_\_\_, l'orifice calibré retarde la variation de pression dans le boîtier :

**En palier :**  $P.s. = P'$

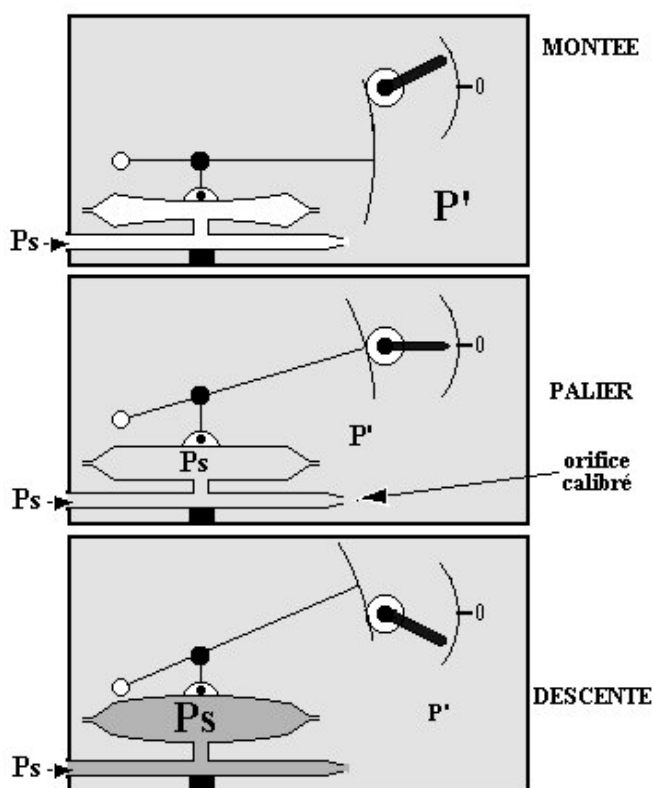
**En montée :**  $P.s.$  \_\_\_\_\_  
la capsule \_\_\_\_\_

**En descente :**  $P.s.$  \_\_\_\_\_  
la capsule \_\_\_\_\_

La différence entre les deux pressions  $P_s$  et  $P'$  est fonction

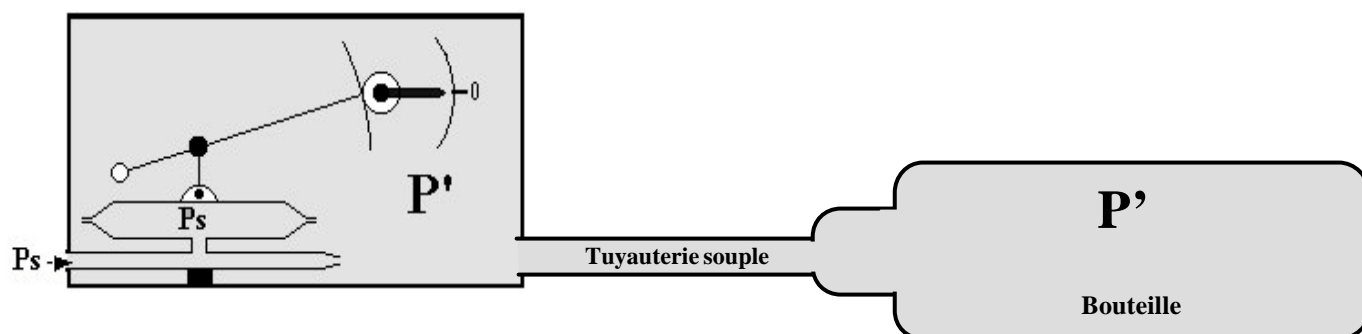
- \_\_\_\_\_ de l'avion
- \_\_\_\_\_ du boîtier
- de la viscosité de l'air qui est proportionnelle à sa masse volumique

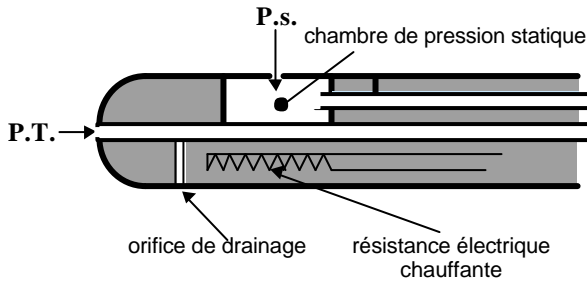
Sa précision n'est que de l'ordre de 10% et ses indications présentent un retard lors des variations de vitesse verticale. En particulier, après une mise en palier, l'équilibre entre les deux pressions s'effectue lentement et l'aiguille revient progressivement et lentement à zéro. Ce retard s'appelle \_\_\_\_\_. Les informations ne peuvent donc être exploitées que lors d'un vol stabilisé sur une trajectoire rectiligne .



## VARIOMÈTRE SENSIBLE A CAPACITÉ SÉPARÉE

La bouteille constitue une capacité importante de pression  $P'$  (principe utilisé sur planeur). Cette pression variera donc moins rapidement pour une même vitesse verticale, ce qui a pour effet d'augmenter la différence entre  $P'$  et  $P_s$  et par conséquent la sensibilité de l'appareil.



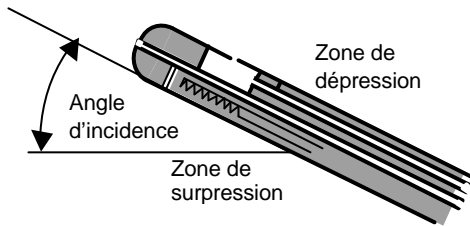


## RECAPITULATION DES ERREURS DE MESURE

Erreurs de principe : \_\_\_\_\_

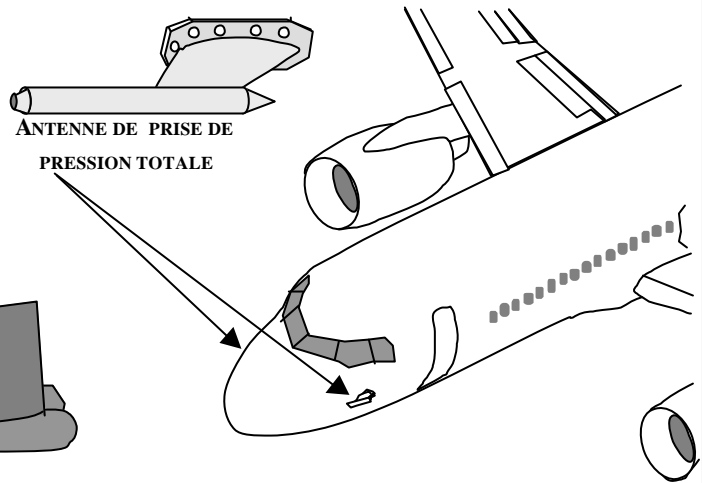
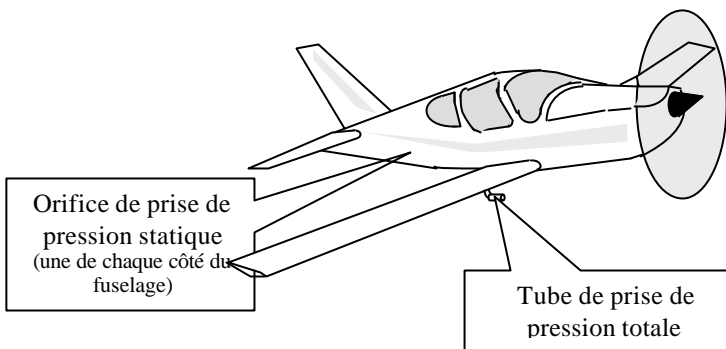
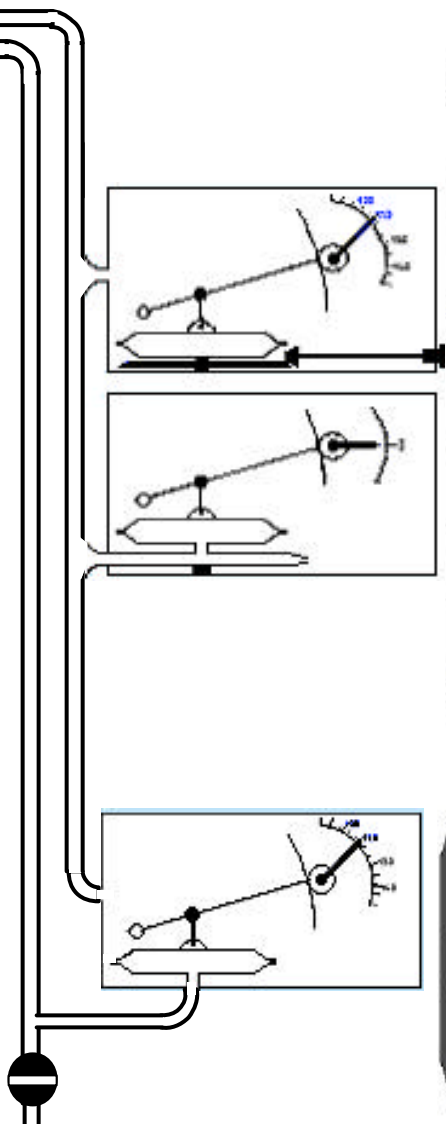
Erreurs instrumentales : \_\_\_\_\_

Erreurs d'installation : \_\_\_\_\_



Erreurs d'évolutions : \_\_\_\_\_

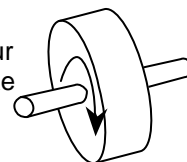
Erreurs humaines : \_\_\_\_\_





## DEFINITION D'UN GYROSCOPE

Un gyroscope est un solide de révolution animé d'une grande vitesse de rotation. Il a pour propriété fondamentale de s'opposer à toute force qui tendrait à modifier l'orientation de son axe de rotation (loi de fixité).



## PREMIERE LOI GYROSCOPIQUE : loi de fixité

FIGURE N°1

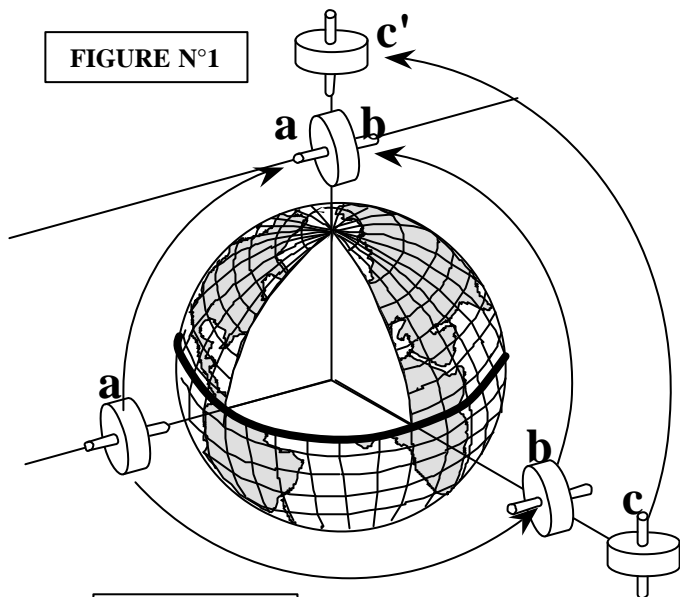
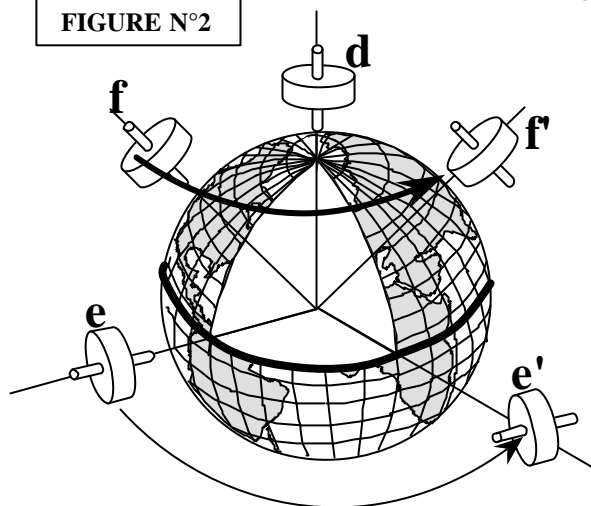


FIGURE N°2



Un gyroscope libre animé d'une grande vitesse de rotation a pour propriété fondamentale de conserver son axe de rotation selon une orientation fixe dans l'espace absolu.

Cela signifie que son orientation n'est pas liée aux références terrestres. On constate sur la figure N°1 :

L'axe de gyroscope "a" suspendu dans le vide au-dessus de l'équateur, est orienté suivant la verticale locale. Si on le transporte vers le pôle nord en « a' », son axe de rotation reste orienté parallèlement à son orientation initiale et l'on constate alors qu'il est cette fois-ci \_\_\_\_\_ à la verticale polaire soit \_\_\_\_\_

Ce même gyroscope « a » se déplaçant vers l'Est (position « b »), voit son axe passer de la position verticale à la position horizontale après un déplacement \_\_\_\_\_ autour de l'équateur.

Le gyroscope « b » dont l'axe horizontal est orienté dans le sens \_\_\_\_\_, conservera son axe horizontal si on le déplace vers l'un des deux pôles.

Le gyroscope « c » dont l'axe horizontal est orienté dans le sens \_\_\_\_\_, voit passer son axe à la position \_\_\_\_\_, si on le déplace dans le sens \_\_\_\_\_

## DEUXIEME LOI GYROSCOPIQUE

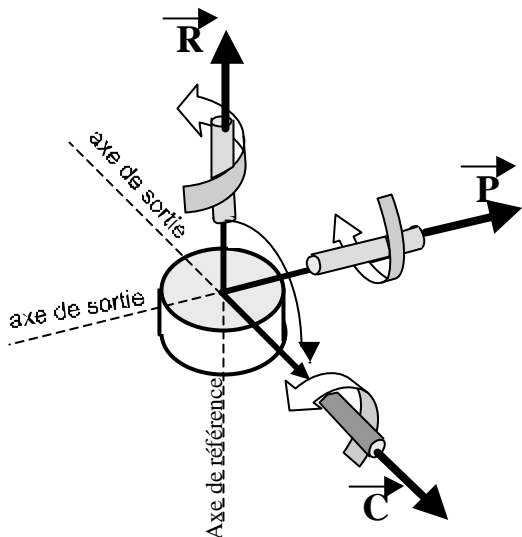
Si l'on applique un couple à un gyroscope libre en rotation, sur un axe différent de son axe de rotation, il réagit à ce couple de manière à amener son axe et son sens de rotation parallèle à celui du couple appliqué, et ce ci par le plus court chemin.

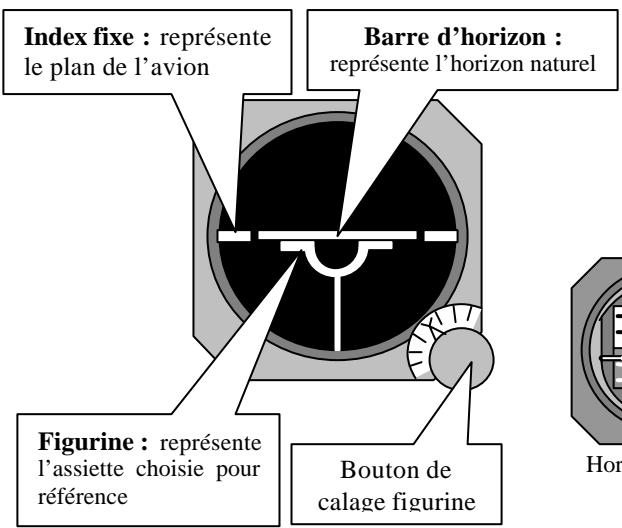
Ce mouvement est dit « mouvement de précession » lorsqu'il est provoqué volontairement, et « dérive » lorsqu'il est dû à un élément perturbateur.

Le vecteur « R » représente le sens de l'avance d'un tire-bouchon tournant dans le même sens que le gyroscope.

Le vecteur « C » représente le sens de l'avance d'un tire-bouchon tournant dans le même sens que le couple appliqué.

Le vecteur « R » représente le sens de l'avance d'un tire-bouchon tournant dans le même sens que la précession.



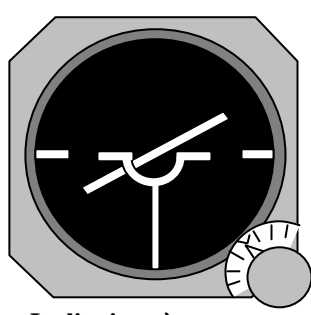
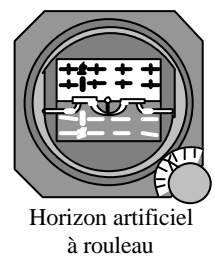


### L'HORIZON ARTIFICIEL

L'horizon artificiel est un instrument utilisant la loi de fixé dans l'espace d'un gyroscope. Ce gyroscope étant asservi à la verticale locale, le principe consiste à mesurer les angles compris entre l'axe du gyroscope et les axes liés à l'avion.

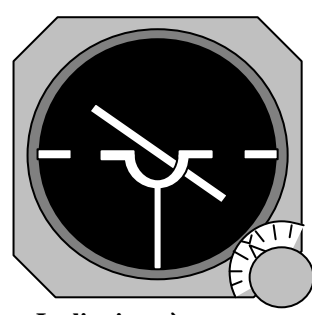
On obtient ainsi les sens et degrés d'inclinaison et d'attitude longitudinale à cabré ou à piqué.

Certaines erreurs d'indications subsistent en virage et lors d'accéléérations.



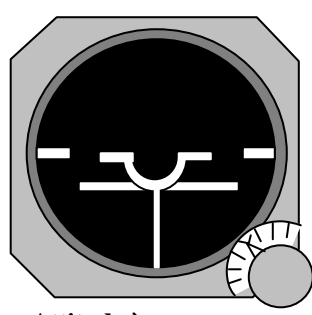
Inclinaison à :

\_\_\_\_\_



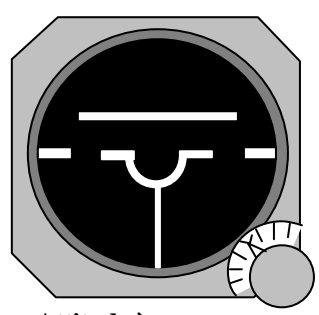
Inclinaison à :

\_\_\_\_\_



Attitude à :

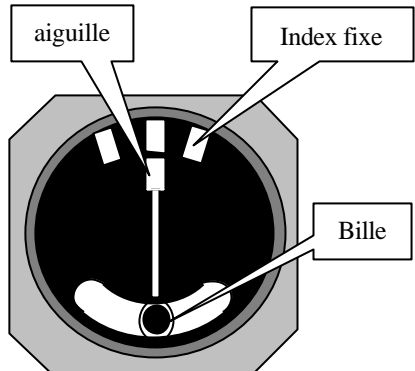
\_\_\_\_\_



Attitude à :

\_\_\_\_\_

### INDICATEUR DE VIRAGE



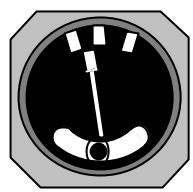
**Vol rectiligne symétrique :**  
L'aiguille et la bille sont toutes deux au milieu.

L'indicateur de virage est un gyromètre utilisant la loi de précession d'un gyroscope à un degré de liberté. Il indique le \_\_\_\_\_ et le \_\_\_\_\_ du virage.

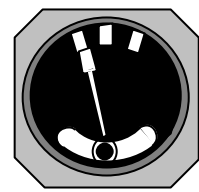
**1/ Virages en vols symétriques :** la verticale apparente est perpendiculaire au plan de l'avion, la bille est au \_\_\_\_\_.

Virages à \_\_\_\_\_

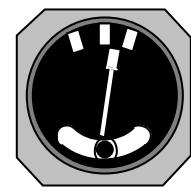
Virages à \_\_\_\_\_



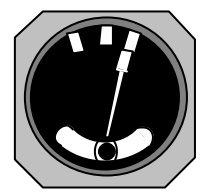
Taux \_\_\_\_\_



Taux \_\_\_\_\_

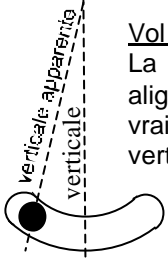


Taux \_\_\_\_\_



Taux \_\_\_\_\_

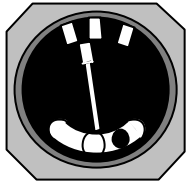
### VOLS DISSYMETRIQUES



**Vol à plat :**  
La bille n'est pas alignée sur la verticale vraie mais sur la verticale apparente

Virages à gauche dissymétriques

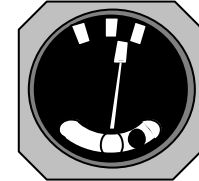
Virages à droite dissymétriques



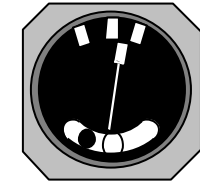
Virage dérapé



Virage glissé



Virage glissé



Virage dérapé

**1/ Qu'est-ce que la cellule d'un avion :**

- a) la partie du fuselage où se trouvent pilotes et passagers
- b) le fuselage
- c) tout l'avion sauf les équipements et propulseurs
- d) les parties mécaniques de l'avion

**2/ La gouverne de profondeur est une surface :**

- a) mobile située à l'arrière de l'avion
- b) fixe et verticale à l'arrière de l'avion
- c) fixe et horizontale à l'arrière de l'avion
- d) mobile située au bord de fuite de part et d'autre du fuselage

**3/ Une gouverne est :**

- a) une partie mobile permettant une rotation de l'avion autour de l'un de ses 3 axes
- b) un règlement d'utilisation d'un aéronef
- c) un axe de piste
- d) un additif au manuel de vol

**4/ Les ailes d'avion :**

- a) assurent l'équilibre longitudinal de l'avion
- b) assurent la sustentation aérodynamique
- c) commandent la rotation de l'avion sur de l'axe de roulis
- d) les réponses "a" et "c" sont exactes

**5/ Un saumon d'aile est :**

- a) la pièce maîtresse de l'aile
- b) l'extrémité de l'aile appelée aussi bord marginal
- c) une pièce en forme de poisson qui sert à équilibrer l'aileron
- d) une pièce renforcée de l'aile qui sert de marchepied

**6/ La dérive est :**

- a) une surface empêchant l'avion de dériver par vent de travers
- b) une commande dans la cabine
- c) le plan fixe vertical
- d) l'orientation des roues lors de l'atterrissage

**7/ La gouverne de profondeur :**

- a) fait partie des systèmes hypersustentateurs
- b) est la partie fixe de l'empennage horizontal
- c) est la partie mobile de l'empennage horizontal
- d) est une partie mobile de l'empennage horizontal commandée par le palonnier

**8/ Dans un train d'atterrissage tricycle, la roulette de nez :**

- a) assure le freinage au sol
- b) permet d'assurer une conduite aisée au sol
- c) ne sert qu'à poser l'avion au sol sur 3 points
- d) ne sert qu'à protéger l'hélice

**9/ Le train classique d'un avion se compose :**

- a) de 2 roues directives et d'une roulette de nez
- b) de 2 roues principales et d'une roulette de nez
- c) de 2 roues principales et d'une roulette de queue
- d) de 2 roues directives d'une roulette de queue

**10/ Le train d'atterrissage tricycle comprend :**

- a) des atterrisseurs principaux et une roulette de queue
- b) une roulette de nez et des atterrisseurs principaux
- c) un atterrisseur principal et deux balancines
- d) deux roues directrices et une roulette de nez

**11/ Un train d'atterrissage classique comprend :**

- a) deux atterrisseurs principaux et une roulette de queue
- b) deux atterrisseurs principaux et une roulette de nez
- c) deux atterrisseurs principaux, une roulette de nez non orientable
- d) un atterrisseur principal et deux balancines

**12/ L'angle de garde d'un train d'atterrissage :**

- a) assure la stabilité au roulage
- b) évite la mise en pylône d'un avion à train tricycle
- c) s'appelle également angle de déport
- d) est un angle dont le sommet est le centre de gravité de l'avion

**13/ Par rapport au train d'atterrissage classique, le train d'atterrissage tricycle a pour avantage :**

- a) une meilleure visibilité au roulage
- b) une traînée plus faible en vol
- c) une meilleure stabilité au roulage
- d) les propositions a et c sont exactes

**14/ Un déplacement du manche vers la droite :**

- a) lève l'aileron droit et baisse l'aileron gauche
- b) baisse l'aileron droit et lève l'aileron gauche
- c) abaisse simultanément les ailerons
- d) relève simultanément les ailerons

**15/ Lorsque le pilote tire le manche à balais ou le volant, il agit sur :**

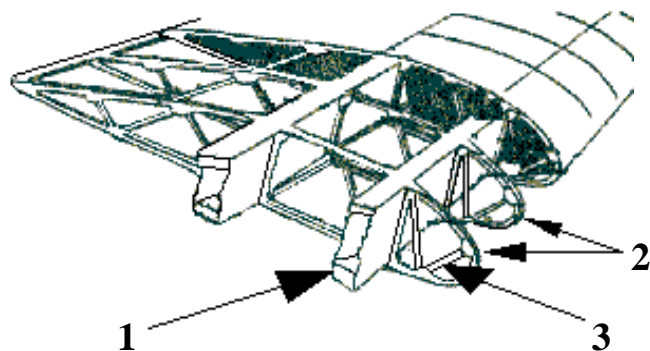
- a) les ailerons
- b) les volets
- c) la gouverne de direction
- d) la gouverne de profondeur

**16/ Le pilote braque le manche (ou le volant) à gauche :**

- a) la gouverne de direction de braque à gauche
- b) la gouverne de profondeur se braque vers le haut
- c) l'aileron gauche se lève
- d) l'aileron gauche s'abaisse

**17/ Dans une aile d'avion, les efforts de flexion sont encaissés par :**

- a) La poutre longitudinale
- b) le longeron d'aile
- c) les nervures
- d) les traverses

**18/ La structure : identifier les éléments 1, 2 et 3**

- |                 |                |                |
|-----------------|----------------|----------------|
| a) 1 = nervure  | 2 = couple     | 3 = lisse      |
| b) 1 = longeron | 2 = nervure    | 3 = entretoise |
| c) 1 = poutre   | 2 = traverse   | 3 = semelle    |
| d) 1 = couple   | 2 = entretoise | 3 = traverse   |

**19/ Quels sont les bois utilisés en construction aéronautique**

- a) le sapin, le pin d'orégon et le pin d'épice
- b) le sapin, le fêt néant, l'épicéa
- c) le bouleau, le hêtre et le sapin
- d) le balsa, le haut Koumé et le fresne

**20/ Dans une structure de fuselage dite "caisson" les couples (ou cadres) :**

- a) sont les systèmes d'accouplement rapides entre ailes et fuselage
- b) donnent la forme de la section du fuselage et encaissent certains efforts
- c) sont des lisses accouplées par deux afin de supporter, sans déformation, les efforts longitudinaux du fuselage
- d) aucune des affirmations ci-dessus n'est exacte

**21/ Les entoilages d'avions légers sont actuellement réalisés en : (quelle est la réponse fausse)**

- a/ coton    b/ soie    c/ polyester    d/ lin

**22/ La résistance mécanique des bois utilisés en construction aéronautique est plus importante dans le sens axial des fibres :**

- a/ en flexion                      b/ en traction
- c/ en cisaillement                d/ en compression

**23/ Quelle technologie n'est plus employée dans la construction des avions légers :**

- a) construction bois et toile
- b) construction en matériaux composites
- c) structure géodésique
- d) structure métallique

**24/ L'emplanture d'une aile est :**

- a/ la partie assurant la jonction aile-fuselage
- b/ l'extrémité de l'aile également appelée « saumon »
- c/ le dessous de l'aile
- d/ le logement des aérofreins

**25/ Un empennage monobloc :**

- a/ comporte un plan fixe et une gouverne mobile
- b/ comporte une seule partie
- c/ comporte deux parties
- d/ comporte trois parties

**26/ Un turbopropulseur est :**

- a) un moteur à piston équipé d'un turbo
- b) un réacteur accouplé à une fusée pour le décollage
- c) une turbomachine couplée à une hélice
- d) un turboréacteur à double entrée

**27/ Un turboréacteur :**

- a) sert à compresser l'air admis dans les cylindres d'un moteur à pistons
- b) augmente la pression aux injecteurs d'un moteur à pistons à injection
- c) est une turbomachine sans turbine couplée à une hélice
- d) est un propulseur sans hélice

**28/ la casserole d'hélice :**

- a/ favorise la mise en température du moteur
- b/ améliore l'écoulement de l'air
- c) évite le souffle hélicoïdal autour du fuselage
- d/ les affirmations "a" et "c" sont exactes

**29/ Le rendement d'une hélice est défini par le rapport :**

- a/ Puissance utile / puissance absorbée
- b/ Puissance absorbée / puissance utile
- c/ Traction / puissance
- d/ Puissance / traction

**30/ Le rendement d'une hélice est :**

- a) nul lorsque le moteur tourne à plein régime et que l'avion est immobilisé
- b) maximal lorsque l'avion effectue un « piqué » et que le moteur est au ralenti
- c) maximal lorsque l'avion effectue un « piqué » et que le moteur tourne à plein régime
- c) aucune des réponses ci-dessus n'est exacte

**31/ Le calage (ou angle de calage) d'une hélice est :**

- a) l'angle formé entre les pales (180° pour une bipale, 120° pour une tripale, etc.....)
- b) le diamètre de l'hélice multiplié par le coeff. de plénitude
- c) l'angle formé par la corde de profil de la pale à un endroit donné et le plan de rotation de l'hélice
- d) la position occupée par l'une des pales de l'hélice lorsque le moteur est arrêté, mesurée en degrés par rapport à la verticale.

**32/ Le calage (ou angle de calage) d'une hélice est :**

- a) l'angle formé entre les pales (180° pour une bipale, 120° pour une tripale, etc.....)
- b/ le diamètre de l'hélice multiplié par le coeff. de plénitude
- c/ l'angle formé par la corde de profil de la pale à un endroit donné et le plan de rotation de l'hélice
- d/ la position occupée par l'une des pales de l'hélice lorsque le moteur est arrêté, mesurée en degrés par rapport à la verticale.

**33/ Durant un cycle de fonctionnement d'un moteur à piston, le seul temps qui produit de l'énergie mécanique utile pour la propulsion est :**

- a) l'admission
- b) la compression
- c) l'échappement
- d) la combustion-détente

**34/ Le seul temps qui produit de l'énergie mécanique utile sur un moteur à quatre temps est :**

- a) admission.                      b) compression.
- c) échappement.                  d) combustion-détente

**35/ pour augmenter la sécurité de fonctionnement des moteurs d'avion, on adopte généralement :**

- a/ quatre soupapes par cylindre
- b/ un double système d'allumage
- c/ le refroidissement par eau
- d/ des fréquences de rotation très élevées

36/ Parmi les indices ci-dessous, quel est celui qui représente l'indice de performance d'un carburant pour motopropulseur :

- a) 80/87
- b) 100/130
- c) les deux propositions ci-dessus sont exactes
- d) aucune des propositions ci-dessus n'est exacte

37/ L'essence 100LL utilisée pour les moteurs à pistons en aviation légère est de couleur :

- a/ verte.                      b/ incolore.                      c/ bleue.                      d/ rouge.

38/ La plupart des moteurs d'avions légers est équipée d'un système de double allumage qui a pour principal avantage :

- a) d'améliorer la combustion et d'augmenter la sécurité en vol
- b) de diminuer l'usure des bougies
- c) de réduire la consommation de carburant
- d) de régler la consommation électrique

39/ La pompe électrique de gavage est utilisée :

- a) pour la mise en route du moteur
- b) pour prévenir une panne de la pompe principale au décollage ou à l'atterrissage
- c) lutter contre la formation de « vapor lock »
- d) pour tous les cas ci-dessus

40/ La pompe de gavage du circuit carburant d'un avion à moteur à piston :

- a) injecte l'essence dans les cylindres du moteur
- b) fonctionne électriquement
- c) fonctionne mécaniquement
- d) les réponses b et c sont exactes

41/ Le carburateur d'un moteur à pistons :

- a) injecte directement du carburant dans les cylindres
- b) assure la mise en pression du circuit d'alimentation en carburant
- c) assure le mélange air/essence admis dans les cylindres
- d) refroidit les cylindres

42/ la manette de richesse d'un avion à moteur à pistons sert :

- a) à ajuster la richesse en fonction des variations de température et de pression statique
- b) à augmenter la richesse quand la pression statique diminue
- c) à diminuer la richesse lorsque la température diminue
- d) les réponses a et b sont exactes

43/ Lorsqu'un avion s'élève, la diminution de la densité de l'air aura tendance à :

- a) provoquer un givrage carburateur
- b) augmenter la puissance utile
- c) appauvrir le mélange
- d) enrichir le mélange

44/ L'action du réchauffage carburateur se traduit :

- a) augmentation de la puissance
- b) diminution de la puissance
- c) une réduction du débit carburant
- d) une réduction de la pression essence

45/ Le réchauffage carburateur doit être utilisé :

- a) aux forts régimes du moteur si la température de l'air se situe entre  $-5^{\circ}\text{C}$  et  $+5^{\circ}\text{C}$
- b) aux faibles régimes du moteur jusqu'à une température de l'air pouvant atteindre  $+25^{\circ}\text{C}$
- c) toujours lorsque la température de l'air est négative
- d) aucune des réponses ci-dessus n'est exacte

46/ Sur un avion à moteur à pistons, muni d'un carburateur, une réduction brusque des gaz :

- a/ est toujours possible, sans précaution particulière
- b/ est toujours possible sans précaution particulière, si la température de l'air est comprise entre  $-7^{\circ}$  et  $+20^{\circ}\text{C}$
- c/ nécessite l'utilisation de la "réchauffe carburateur" particulièrement si la température de l'air est comprise entre  $-7^{\circ}$  et  $+20^{\circ}\text{C}$
- d/ s'appelle une "remise de gaz"

47/ Une hélice à calage variable est utilisée de la façon suivante :

- a/ grand pas au décollage, petit pas en croisière
- b/ petit pas au décollage, grand pas en croisière
- c/ grand pas au décollage, drapeau en croisière
- d/ petit pas au décollage, drapeau en croisière

48/ Sur une hélice à pas variable, le « plein petit pas » est utilisé pour le :

- a/ vol en croisière
- b/ vol à haute altitude
- c/ décollage
- d/ vol à grande vitesse

49/ avec une hélice à vitesse constante, le "petit pas" (calage) sera utilisé :

- a/ pour réduire la consommation
- b/ pour les vols à faible vitesse (décollage, atterrissage)
- c/ en croisière à vitesse élevée
- d/ pour les vols en haute altitude

50/ L'hélice à vitesse constante

- a) S'utilise avec grand pas au décollage et petit pas en croisière
- b) Permet de raccourcir la distance de décollage
- c) Diminue la vitesse de décrochage moteur réduit
- d) Ne peut s'utiliser que sur des avions multimoteurs

51/ Sur une hélice à pas variable, le « plein petit pas » est utilisé pour le :

- a) vol en croisière
- b) vol à haute altitude
- c) décollage
- d) vol à grande vitesse

52/ Un moteur refroidi par air risque de chauffer :

- 1) au cours de roulages ou d'attentes au sol prolongés
- 2) par condition givrante
- 3) lors de montées prolongées
- 4) au cours de vols à haute altitude

choisir la combinaison correcte :

- a) 2 et 4.
- b) 2 et 3.
- c) 1 et 3.
- d) 3 et 4.

53/ L'anémomètre est un instrument qui sert à :

- a) donner le taux de montée de l'avion
- b) mesurer la vitesse d'un aéronef par rapport au sol
- c) indiquer l'assiette de l'avion
- d) mesurer la vitesse d'un aéronef par rapport à l'air

54/ Aux erreurs près, l'anémomètre indique :  
a/ la vitesse sur trajectoire air de l'avion  
b/ la symétrie du vol  
c/ la pression au sol  
d/ le régime moteur

55/ « V.N.E. » signifie :  
a/ vitesse en nœuds  
b/ vitesse normale d'exploitation  
c/ vitesse à ne jamais dépasser (« never exceed »)  
d/ vitesse maximale volets sortis

56/ La "VFE" correspond à :  
a) vitesse maximale avec volets sortis  
b) vitesse minimale de sustentation  
c) vitesse à ne jamais dépasser  
d) vitesse à utiliser en phase finale d'atterrissage

57/ L'arc jaune situé sur l'indicateur de vitesse appelé "anémomètre", délimite une plage de vitesses d'utilisation :  
a) normale  
b) interdite en atmosphère perturbée  
c) des volets hypersustentateurs  
d) avec les trains sortis

58/ Sur le cadran d'un anémomètre, l'arc blanc représente la plage d'utilisation :  
a/ volets sortis                      b/ en air agité  
c/ train rentré                        d/ à pleine charge

59/ L'arc vert situé sur l'indicateur de vitesse signifie :  
a - zone d'utilisation normale de l'avion  
b - zone d'utilisation interdite de l'avion en atmosphère turbulente  
c - zone d'utilisation des volets  
d - zone de vitesse de manœuvre

60/ Sur un anémomètre l'extrémité supérieure de l'arc blanc correspond à :  
a) la vitesse à ne jamais dépasser VNE  
b) la vitesse nominale opérationnelle VNO  
c) la vitesse maximum avec les hypersustentateurs sortis VFE  
d) la vitesse de décrochage VSo

61/ Pour mesurer la vitesse de l'avion, l'anémomètre utilise :  
a) la pression totale et la pression d'impact  
b) uniquement la pression totale  
c) la pression totale et la pression statique  
d) la pression totale et la pression dynamique

62/ Un altimètre fonctionne par mesure de la :  
a/ pression dynamique              b/ pression statique  
c/ pression totale                    d/ température

63/ L'aiguille du variomètre d'un appareil en mouvement rectiligne uniforme se trouve dans le demi-cadran inférieur, devant la quatrième division. Le cadran porte l'inscription "x 100 ft/mn. L'avion a une vitesse verticale d'environ :  
a/ 4 m/s vers le haut                b/ 4 m/s vers le bas  
c/ 2 m/s vers le haut                 d/ 2 m/s vers le bas

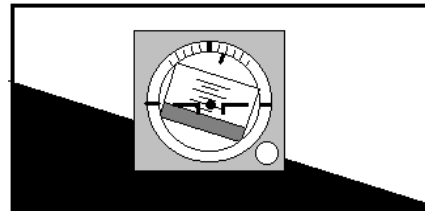
64/ Un variomètre mesure :  
a/ la vitesse propre  
b/ la variation de vitesse propre  
c/ l'altitude  
d/ la vitesse verticale

65/ Le variomètre est un instrument de bord qui mesure :  
a) la vitesse propre de l'avion  
b) l'altitude  
c) la consommation de carburant  
d) la vitesse verticale de l'avion

66/ L'horizon artificiel est un instrument de bord qui fournit des indications sur :  
a) la visibilité horizontale  
b) la symétrie du vol  
c) l'assiette longitudinale de l'avion et son inclinaison  
d) les variations d'altitude en atmosphère standard

67/ L'horizon artificiel fournit des indications sur :  
a/ les variations d'altitude              b/ la symétrie du vol  
c/ l'assiette et l'inclinaison            d/ la visibilité horizontale

68/ L'horizon artificiel représenté ci-dessous indique que l'avion est :  
a/ en virage à gauche avec une assiette à cabrer de 5°  
b/ en virage à gauche avec une assiette à piquer de 5°  
c/ en virage à droite avec une assiette à cabrer de 5°  
d/ en virage à droite avec une assiette à piquer de 5°



69/ Dans la situation précédente, l'inclinaison de l'appareil était de :  
a/ 5°                                      b/ 10°                                      c/ 5°                                      d/ 20°

70/ Un compas placé à bord d'un avion est soumis à des influences magnétiques parasites qui provoquent :  
a) la déclinaison                        b) la déviation.  
c) la dérive.                                d) l'inclinaison déviatrice

71/ Sur les avions équipés d'un indicateur bille aiguille, en virage dérapé à droite :  
a) la bille et l'aiguille sont à droite  
b) la bille est à gauche et l'aiguille à droite  
c) la bille et l'aiguille sont à gauche  
d) aucune des réponses ci dessus n'est exacte

72/ Parmi ces instruments, lequel n'a pas besoin d'être réglé par le pilote avant décollage :  
a) l'altimètre  
b) l'indicateur de virage  
c) le conservateur de cap (ou directionnel)  
d) aucune des propositions n'est exacte

73/ Quel appareil du tableau de bord n'utilise pas un gyroscope?  
a/ Indicateur de virage                b/ Horizon artificiel  
c/ Conservateur de cap                d/ Compas magnétique

**74/ L'avertisseur de décrochage est :**

- a - une alarme sonore et /ou lumineuse
- b - un repère rouge sur l'anémomètre
- c - un repère placé sur l'horizon artificiel
- d - un système électromagnétique qui, couplé avec l'indicateur de vitesse, provoque des vibrations dans le manche, prévenant ainsi le pilote de l'imminence du décrochage.

**75/ En virage glissé à droite, l'indicateur de virage indique**

- a/ aiguille à droite, bille à gauche
- b/ aiguille à gauche, bille à droite
- c/ aiguille à droite, bille au centre
- d/ aiguille à droite, bille à droite

**76 Pour corriger la situation précédente et revenir en vol symétrique, le pilote peut, entre autres :**

- a/ mettre du "pied" à gauche
- b/ mettre du "pied" à droite
- c/ mettre du manche (ou volant) à gauche
- d/ tirer légèrement sur le manche

**77/ Avant d'entreprendre un vol sur avion ou planeur, le pilote effectue :**

- a/ un "point fixe"                      b/ un "tour de chauffe"
- c/ une "grande visite"                d/ une "visite prévol"

**78/ Avant d'entreprendre un vol, le pilote effectue :**

- a/ un « point fixe »
- b/ une « grande visite »
- c/ une « visite pré-vol »
- d/ un « tour de chauffe »

**Réponses QCM Connaissance aéronefs**

N°	Rép	N°	Rép	N°	Rép	N°	Rép	N°	Rép
1	c	21	b	41	c	61	c		
2	a	22	b	42	a	62	b		
3	a	23	c	43	d	63	d		
4	b	24	a	44	b	64	d		
5	b	25	b	45	b	65	d		
6	c	26	c	46	a	66	c		
7	c	27	d	47	b	67	c		
8	b	28	b	48	c	68	a		
9	c	29	a	49	b	69	d		
10	b	30	a	50	b	70	b		
11	a	31	c	51	c	71	a		
12	d	32	c	52	c	72	b		
13	d	33	d	53	d	73	d		
14	a	34	d	54	a	74	a		
15	d	35	b	55	c	75	d		
16	c	36	b	56	a	76	b		
17	b	37	c	57	b	77	d		
28	b	38	a	58	a	78	c		
19	c	39	d	59	a				
20	b	40	b	60	c				