



Collège Édouard-Montpetit
ÉCOLE NATIONALE D'AÉROTECHNIQUE

PLAN DE COURS
PLAN DE COURS

No du cours

280-134

Session

HIVER 2000

NOM DU COURS :

Systèmes électriques d'aéronefs

(3-3-3)

NOM DU (DES) PROFESSEUR(S) : PIERRE GILLARD
JEAN-PAUL MEESCHAERT

ANDRÉI RADULESCU
FRANTZ RIVIÈRE

DÉPARTEMENT :

Avionique

PÉRIODES DE CONSULTATION

(THÉORIE)

Professeur: _____

Local: _____

	LUNDI	MARDI	MERCREDI	JEUDI	VENDREDI
HEURE					

(LABORATOIRE)

Professeur: _____

Local: _____

	LUNDI	MARDI	MERCREDI	JEUDI	VENDREDI
HEURE					

Nom de l'étudiant : _____

Groupe (TH) _____

Groupe (Lab) _____

MEDIAGRAPHIE

Bent & McKinley, Aircraft Electricity and Electronics, McGraw- Hill.

Pallet EHJ, Aircraft Electrical Systems, Pitman.

FAA, Aircraft inspection and repair AC 43.13-1A&2A, US Department of transportation.

Greenwood, Automotive and aircraft Electricity, IPC.

Tozzi J., Electricité Avion, Institut aéronautique Jean Mermoz.

----- Méthode pédagogique -----

Nous avons retenu la formule des cours magistraux pour la partie théorique du cours. Cependant, cette formule se veut souple et adaptée aux différentes parties du cours.

Le but du cours étant la compréhension des systèmes électriques d'aéronefs, les différents éléments seront traités surtout sous forme de blocs et l'analyse interne détaillée de ces blocs ne sera pas couverte. Après un exposé formel, une période de mise en situation et d'analyse de cas pratiques permettra d'appliquer immédiatement les notions théoriques.

L'étudiant pourra poser des questions sur les sujets traités soit en classe, soit par des rencontres en dehors des heures normales de cours.

Pour une bonne compréhension des systèmes électriques d'aéronefs en plus des trois périodes de cours théoriques et des trois périodes de laboratoire, trois périodes de travaux personnels sont nécessaires. Ces périodes seront utilisées à la révision des notes de cours, à la rédaction de rapport de laboratoires, à des lectures pertinentes et au visionnement de documents audiovisuels.

Pour permettre à l'étudiant de bien percevoir les facettes du travail du technicien licencié E, les travaux sur aéronefs en état de navigabilité ou sur maquette fonctionnelle seront préférés à tout autre type de travaux. Ces travaux seront précédés de périodes d'apprentissage en atelier.

----- Méthode d'évaluation -----

Partie théorique

Après chaque chapitre, un mini test formatif sous forme d'un questionnaire à choix multiples permettra à l'étudiant de faire le point sur la compréhension du sujet et sur les modifications à apporter à sa démarche en vue d'une réussite du cours. Les éléments évalués sont:

- la compréhension du fonctionnement des systèmes.
- la connaissance des méthodes de vérification.
- l'exactitude des diagnostics.

De plus, deux sessions d'évaluation sommative du même type que les mini quiz et le travail de recherche contribueront à part égale au calcul d'une note finale sur 100.

Partie laboratoire

Les travaux de laboratoire présentent une progression dans la complexité des systèmes, l'évaluation sera donc progressive et l'étudiant sera averti des aspects formatifs et sommatifs des séances de laboratoire.

Durant les travaux sur aéronefs, en plus de l'application des méthodes de vérification, de l'exactitude des diagnostics, les éléments suivant seront évalués: le respect des règles de santé et sécurité au travail, le respect des règlements, l'utilisation de pratiques normalisées et la documentation écrite correcte des travaux effectués.

----- Calcul de la note finale -----

La note finale sur 100 est pondéré comme suit:

Examen sommatif I	:	30 points portant sur le premier tiers du cours.
Examen sommatif II	:	40 points examen synthèse portant sur l'ensemble des systèmes électriques.
Laboratoire	:	30 points.

Date des évaluations sommatives:

Examen sommatif I	:	la sixième semaine.
Examen sommatif II	:	à la fin de la session.

----- Contenu (partie théorique) -----

1. _ Présentation

- a) Situation du cours de systèmes électriques d'aéronefs dans la formation du technicien.
- b) Situation du cours par rapport aux exigences de Transport Canada et par rapport à l'annotation E-1 de la licence AME catégorie E.
- c) Présentation de la méthodologie.
- d) Type et quantité de travail attendu de l'étudiant.
- e) Présentation des exigences et critères d'évaluation.

2. _ Système de génération à courant continu d'un aéronef de type monomoteur à pistons :

- les sources d'énergie
- la gestion de ces sources d'énergie
- le monitoring des sources
- le contrôle des sources
- les protections des sources

3. _ Système de génération à courant continu d'un aéronef de type bimoteur à pistons.

- les sources d'énergie
- la gestion de ces sources d'énergie
- le monitoring des sources
- le contrôle des sources
- les protections des sources

4. _ Système de génération à courant continu d'un aéronef de type monomoteur à turbine :

- les sources d'énergie
- la gestion de ces sources d'énergie
- le monitoring des sources
- le contrôle des sources
- les protections des sources

5. _ Système de génération à courant continu d'un aéronef de type bimoteur à turbines.
- les sources d'énergie
 - la gestion de ces sources d'énergie
 - le monitoring des sources
 - le contrôle des sources
 - les protections des sources
6. _ Distribution électrique à courant continu dans un aéronef monomoteur ou bimoteur léger.
- la protection des circuits
 - fonctionnement de circuits électriques des servitudes de bord de ce type d'aéronef.
7. _ Analyse du système électrique d'un aéronef à génération en courant alternatif sans mise en parallèle des sources.
- identification des différentes barres de génération et de distribution.
 - présentation du système électrique.
 - rôle des GCU, des GLC et des GTC.
 - analyse des systèmes de contrôle permettant d'alimenter les systèmes à partir des générateurs (situation normale).
 - analyse des systèmes de contrôle permettant d'alimenter les systèmes à partir de la prise de parc, du groupe auxiliaire (situation normale au sol).
 - analyse des systèmes de contrôle permettant d'alimenter les systèmes à partir d'un des générateurs, de la RAT, des batteries (situation de panne en vol).
 - analyse des systèmes de contrôle permettant de protéger les circuits en cas de phase ouverte, phase en court circuit, surtension, sous tension, fréquence trop faible ou trop élevée, vitesse de rotation trop faible
 - analyse des systèmes permettant de recharger les batteries.
 - analyse du système d'entraînement à vitesse constante et des systèmes de protection du CSD.
 - monitoring du système électrique.
- 8._ Analyse du système électrique d'un aéronef à génération en courant alternatif avec mise en parallèle des sources.
- identification des différentes barres de génération et de distribution.
 - présentation du système électrique.
 - rôle des GCR, des GCB et des BTB.
 - analyse des systèmes de contrôle permettant d'alimenter les systèmes à partir des générateurs (situation normale).
 - analyse des systèmes de contrôle permettant d'alimenter les systèmes à partir de la prise de parc, du groupe auxiliaire (situation normale au sol).

- analyse des systèmes de contrôle permettant d'alimenter les systèmes à partir d'un des générateurs, des batteries (situation de panne en vol).
- analyse des systèmes de contrôle permettant de protéger les circuits en cas de phase ouverte, phase en court circuit, surtension, sous tension, fréquence trop faible ou trop élevée, vitesse de rotation trop faible
- analyse des systèmes de mise en parallèle des sources.
- analyse du système d'entraînement à vitesse constante et des systèmes de protection du CSD.
- monitoring du système électrique.

LISTE DES LABORATOIRES

- Procédure de démarrage de l'hélicoptère BELL 206B JET RANGER et réglage du régulateur.
- Procédure de démarrage de l'avion BEECHCRAFT 18 et réglage des régulateurs.
- Dassault Falcon 20 du point de vue électrique.
- Lear Jet 36.
- Bell 206B Jet Ranger.
- Exercices de dépannage sur logiciel de simulation de la génération et de la distribution électrique DC et AC du Canadair Challenger

EVALUATION DES ETUDIANTS

Voir cahier de laboratoire pour la partie évaluation des étudiants et les conditions particulières concernant les RUN UP .