



**LE RÉSEAU DE CRÉATION
ET D'ACCOMPAGNEMENT PÉDAGOGIQUES**

**Ce document a été mis en ligne par le Réseau Canopé
pour la Base Nationale des Sujets d'Examens de l'enseignement professionnel.**

Ce fichier numérique ne peut être reproduit, représenté, adapté ou traduit sans autorisation.

BREVET de TECHNICIEN SUPÉRIEUR AÉRONAUTIQUE

Épreuve E4 – sous épreuve U41 ÉTUDE DE MODIFICATIONS PLURITECHNOLOGIQUES

Session 2019

Coefficient 4 - Durée 6 heures

Aucun document autorisé

L'usage de tout modèle de calculatrice, avec ou sans mode examen, est autorisé.

Le dictionnaire Anglais/Français, spécialisé aéronautique ou pas, est autorisé.



Rotor anti-couple de l'hélicoptère Dauphin - AS365

Constitution du sujet :

- **Dossier Sujet** (*mise en situation et questions à traiter par le candidat*)
 - **PARTIE 1** Pages 2 et 3
 - **PARTIE 2** Pages 3 et 4
 - **PARTIE 3** Pages 4 à 6
 - **PARTIE 4** Pages 6 et 7
 - **PARTIE 5** Pages 7 à 10
 - **PARTIE 6** Pages 10 et 11
 - **PARTIE 7** Page 11
- **Documents Techniques (DT)** Pages 12 à 27
- **Documents Réponses (DR)** Pages 28 à 33

Le sujet comporte sept parties indépendantes qui peuvent être traitées dans un ordre indifférent.

Les documents réponses DR1 à DR6 seront à rendre (mêmes vierges) avec les copies.

BTS AÉRONAUTIQUE		Session : 2019
Étude de modifications pluritechnologiques	Code : AE4EMPT	1/33

Mise en situation

Le **DAUPHIN** est un hélicoptère bimoteur conçu pour le transport du personnel, les liaisons «off-shore», le sauvetage et le travail aérien.

Problématique : suite à un retour d'expérience, une usure anormale constatée sur la chaîne de transmission du rotor anti-couple oblige à reconsidérer sa conception. Le diagnostic permettra, ultérieurement, la rédaction d'un Service Bulletin.

Objectif de l'étude

Nous allons étudier la chaîne d'énergie en partant du moteur jusqu'au rotor anti-couple afin d'obtenir les valeurs de fonctionnement.

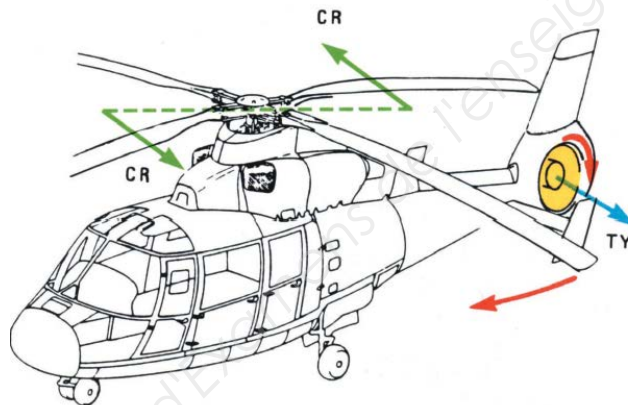
Ensuite nous étudierons plus particulièrement le fonctionnement de ce dernier ainsi que sa commande.

Nous contrôlerons le fonctionnement de la mesure tachymétrique.

Notre objectif étant de définir les causes de cette dégradation et de proposer des modifications.

Travail demandé

PARTIE 1 - Étude générale de la chaîne d'énergie de l'hélicoptère



L'objectif de cette partie est d'appréhender les différents acteurs de la chaîne d'énergie d'un hélicoptère à partir des éléments de la documentation technique. Nous nous intéresserons plus particulièrement au rotor anti-couple.

Question 1.1 Donner le nombre de moteurs et leur puissance respective.

DT1 à DT5
Feuille de copie

Question 1.2 Donner la signification des abréviations BTP et BTA.

DT1 à DT5
Feuille de copie

Question 1.3 Énoncer la fonction principale du rotor anti-couple.

DT1 à DT5
Feuille de copie

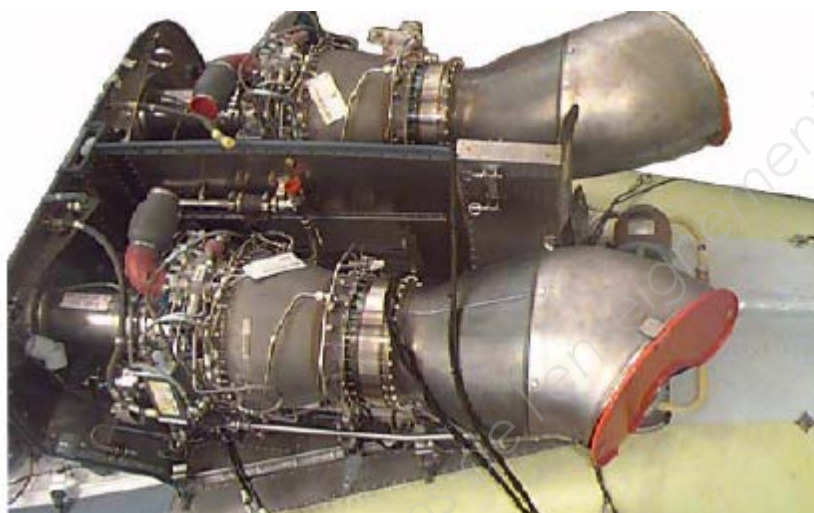
Question 1.4 Justifier l'utilité de la variation de pas des pales du rotor anti-couple.

DT1 à DT5
Feuille de copie

BTS AÉRONAUTIQUE		Session : 2019
Étude de modifications pluritechnologiques	Code : AE4EMPT	2/33

Question 1.5	Préciser sur quelle commande doit agir le pilote pour modifier l'incidence des pales du rotor anti-couple.
DT1 à DT5 Feuille de copie	
Question 1.6	Préciser si l'action du pilote est directe ou assistée. Justifier votre réponse.
DT1 à DT5 Feuille de copie	
Question 1.7	Préciser par quel(s) circuit(s) la servocommande arrière est alimentée.
DT1 à DT5 Feuille de copie	

PARTIE 2 - Étude du moteur Turboméca Arriel 2C



L'objectif de cette partie est d'identifier les différents éléments du moteur.

Question 2.1	Donner la désignation des éléments repérés 1, 2, 3 et 4 sur le schéma du moteur ARRIEL-2C ci-dessous.
DT2 Feuille de copie	<p>The diagram shows a cross-section of the engine. Callout 1 points to the front compressor section. Callout 2 points to the compressor casing. Callout 3 points to the turbine section. Callout 4 points to the main power shaft (ARBRE DE PUISSANCE). Other labels include 'Boîtier d'accessoires', 'BTP 6000 tr/mn', and 'TL adaptée à la puissance'.</p>

Question 2.2	Préciser la différence entre une turbine libre et une turbine liée. Préciser le type de turbine équipant l'hélicoptère AS365.
DT2 Feuille de copie	

Nous allons maintenant étudier le moteur d'un point de vue thermodynamique. On donne :

- $r = 287 \text{ J}\cdot\text{kg}^{-1}\cdot\text{K}^{-1}$;
- exposant adiabatique de l'air $\gamma = 1,4$;
- température de l'air $T_1 = 25^\circ \text{C}$;
- on considérera l'air comme un gaz parfait ;
- pression atmosphérique $P_1 = P_{atm} = 1\,013 \text{ hPa}$;
- pouvoir calorifique du kérosène $P_{ci} = 44\,000 \text{ kJ}\cdot\text{kg}^{-1}$;
- masse volumique du kérosène $\rho_{kéro} = 790 \text{ kg}\cdot\text{m}^{-3}$;

Question 2.3	Calculer , à partir de l'équation caractéristique des gaz parfaits, la masse volumique de l'air dans les conditions ci-dessus.
DT10 Feuille de copie	

Question 2.4	Calculer la chaleur massique à volume constant C_v et la chaleur massique à pression constante C_p de l'air.
DT10 Feuille de copie	

Ce moteur fonctionne selon le cycle de Taylor, nous allons maintenant en étudier le cycle théorique.

Question 2.5	Tracer sur un diagramme Pression – Volume (CLAPEYRON) l'allure du cycle de TAYLOR relatif à ce moteur. Indiquer la nature de chacune des transformations.
DT2, DT10 Feuille de copie	

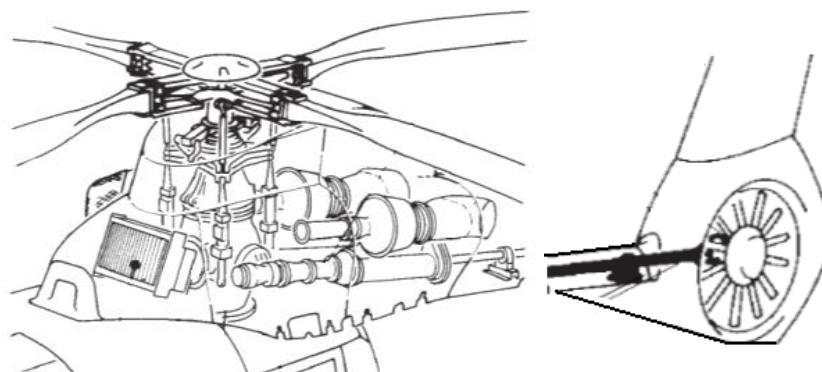
Question 2.6	À partir des données ci-dessus, calculer la température T_B en fin de compression.
DT2, DT10 Feuille de copie	

Question 2.7	Donner l'expression du rendement du cycle théorique du moteur en fonction de T_A , T_B , T_C , T_D . En déduire son expression en fonction de τ (taux de compression) et γ (Coefficient entropique). Calculer sa valeur.
DT2, DT10 Feuille de copie	

Question 2.8	À partir de la consommation spécifique, de la puissance du moteur et du pouvoir calorifique du kérosène, calculer le rendement global du moteur.
DT2,DT10 Feuille de copie	

Question 2.9	Sachant que la vitesse de rotation de l'arbre de puissance est de $6\,000 \text{ tr}\cdot\text{min}^{-1}$, calculer le couple transmissible sur cet arbre.
DT2, DT10 Feuille de copie	

PARTIE 3 - Étude cinématique de l'entraînement des rotors



BTS AÉRONAUTIQUE		Session : 2019
Étude de modifications pluritechnologiques	Code : AE4EMPT	4/33

L'objectif de cette partie est de calculer la fréquence de rotation du rotor principal et du rotor anti couple.

À partir de la fréquence de rotation des turbines (entrée BTP), nous allons tout d'abord calculer la fréquence de rotation à la sortie de la BTP vers la BTA.

Question 3.1	Sur le document B.T.P. en coupe, vue de dessus :
DT3 DR1	<ul style="list-style-type: none"> - entourer globalement en vert l'ensemble A (entrée de puissance moteur gauche) ; - entourer globalement en rouge l'ensemble B (couple conique d'entrée de puissance gauche).

Question 3.2	Sur le document B.T.P. en coupe, vue de face :
DT3 DR2	<ul style="list-style-type: none"> - colorier en noir l'ensemble D (arbre planétaire) ; - colorier en bleu l'ensemble E (sortie puissance vers la B.T.A.) ; - colorier en gris l'ensemble C (couronne fixe du réducteur) ; - colorier en vert l'ensemble F (satellites) ; - colorier en rouge l'ensemble G (porte-satellites).

Question 3.3	Calculer le rapport de réduction $r1 = \frac{\omega_{B/0}}{\omega_{A/0}}$ du 1 ^{er} étage (couple conique A-B).
DT3 Feuille de copie	

Question 3.4	Calculer le rapport de réduction $r2 = \frac{\omega_{D/0}}{\omega_{B/0}}$ du 2 ^{ème} étage (couple conique B-D).
DT3 Feuille de copie	

Rappel :

$$\omega_p - \lambda \omega_c + (\lambda - 1) \omega_{ps} = 0$$

$$\frac{\omega_p - \omega_{ps}}{\omega_c - \omega_{ps}} = -\frac{Z_c}{Z_p} = \lambda$$

Avec p : planétaire d'entrée
 C : couronne
 ps : porte-satellites

Question 3.5	Calculer le rapport de réduction $r3 = \frac{\omega_{G/0}}{\omega_{D/0}}$ du train épicycloïdal (ensemble C-D-F-G).
DT3 Feuille de copie	

Question 3.6	Calculer le rapport de réduction $r_4 = \frac{\omega_{E/0}}{\omega_{D/0}}$ du 3ème étage (couple conique D-E).
DT3 Feuille de copie	
Question 3.7	À partir de la vitesse de rotation de la sortie du moteur $N_A = 6\,000 \text{ tr}\cdot\text{min}^{-1}$, calculer les vitesses de rotation de : - la sortie rotor principal N_G ; - la sortie vers la B.T.A. N_E .
DT3 Feuille de copie	
Question 3.8	À partir de la vitesse de rotation de la sortie vers la B.T.A. (on prendra $N_E = 4010 \text{ tr}\cdot\text{min}^{-1}$), calculer la vitesse de rotation du rotor anti-couple.
DT3 Feuille de copie	

PARTIE 4 - Analyse fonctionnelle de la commande d'incidence du rotor anti-couple

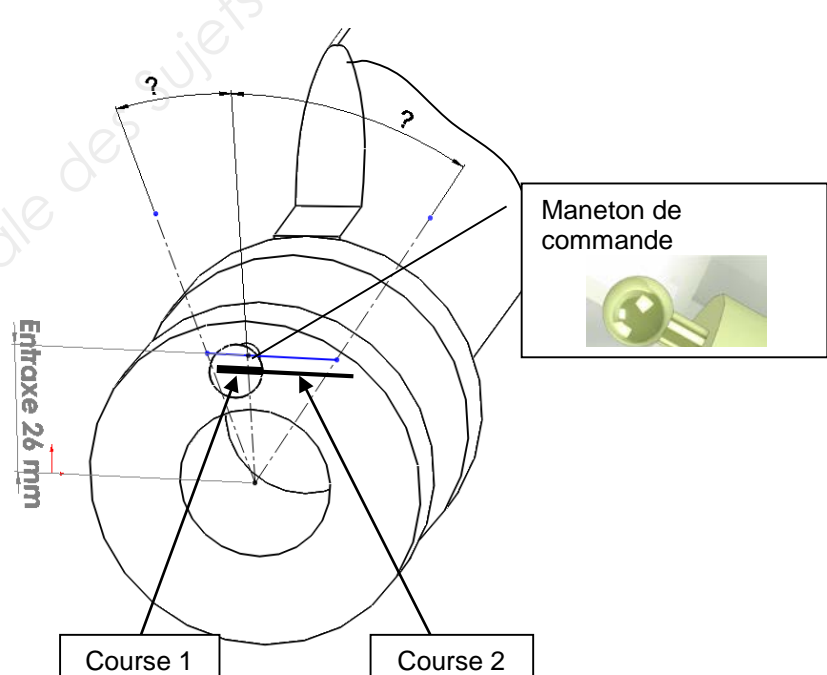
Dans cette partie, nous allons étudier le fonctionnement du système de commande de pas du rotor anti-couple ainsi que les différents efforts qui s'y appliquent.

Principe de fonctionnement de la servocommande

Question 4.1	Pour les trois schémas représentant une commande du pilote sur le servomoteur : - colorier en rouge la pression ; - colorier en vert le retour ; - dessiner le distributeur dans sa position ; - dessiner une flèche correspondant au sens du mouvement de la tige 7.
DT8	
DR3	

Variation d'incidence des pales du rotor anti-couple

L'objectif est de déterminer la course de la servocommande pour couvrir la plage d'incidence des pales du rotor anti-couple.

Question 4.2	Relever les valeurs extrêmes d'angle d'incidence de pales. Calculer les courses C_1 et C_2 du plateau de commande 5 pour chaque position. En déduire la course totale de la servocommande.
DT5 à DT8 Feuille de copie	
	

BTS AÉRONAUTIQUE		Session : 2019
Étude de modifications pluritechnologiques	Code : AE4EMPT	6/33

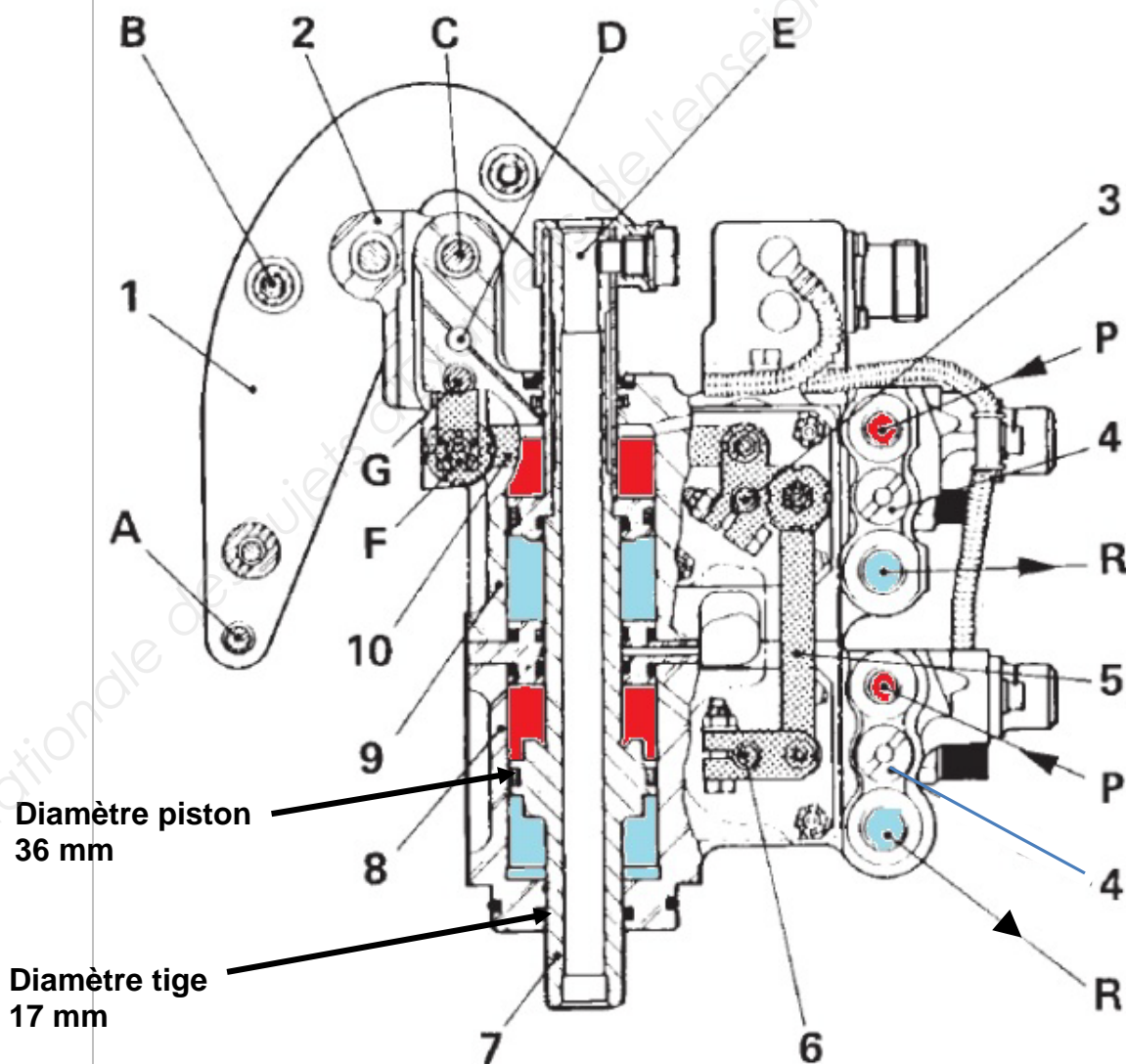
Question 4.3	La servocommande est capable d'effectuer une course de 30 mm.
Feuille de copie	Vérifier si cette course est compatible avec les résultats de la question 4.2.

Question 4.4 DT5 à DT8 Feuille de copie	<p>Choisir, parmi les propositions suivantes, celle qui permet de rendre compatible la course de la servocommande avec le déplacement angulaire des pales :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Détecter par des capteurs les angles limites des pales et couper l'alimentation hydraulique lorsque les pales sont en position extrême ; - Il n'est pas nécessaire de rendre compatible la course de la servocommande avec le déplacement angulaire des pales ; - Mettre des butées sur la tige de commande.
--	---

PARTIE 5 - Étude de la modification de la commande de pas du rotor anti-couple

Étude statique

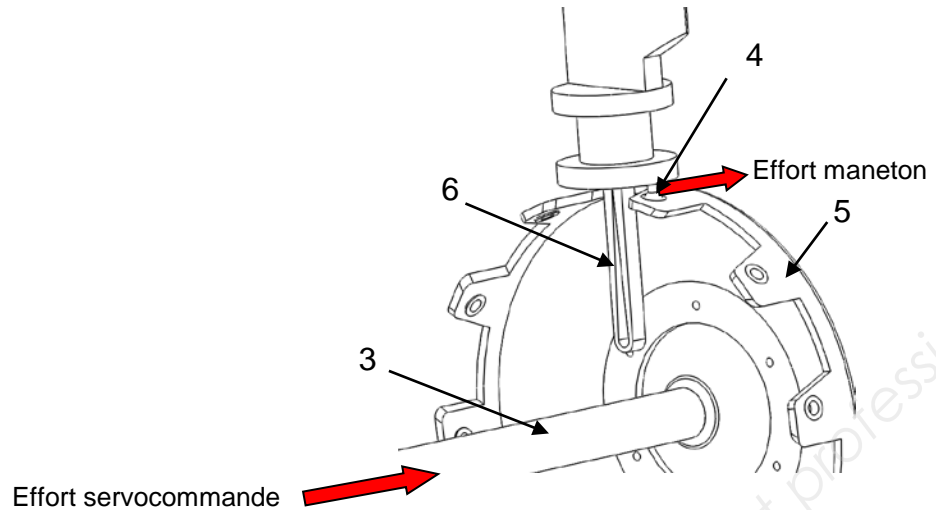
Question 5.1 DT5 à DT8 Feuille de copie	<p>La pression hydraulique de fonctionnement est de 60 bars, le diamètre de tige 7 est de 17 mm et le diamètre du piston est de 36 mm.</p> <p>En tenant compte des pressions dans les deux chambres, déterminer l'effort sur la tige 7.</p>
--	--



Question 5.2

DT5 à DT8
Feuille de copie

L'effort de la servocommande étant totalement transmis au plateau de commande de pas 5, **en déduire** l'effort sur chaque maneton de pale.



Rappel : il y a 10 pales.

Pression de matage

L'objectif ici est de justifier le changement de matériau des manetons de pales qui se dégradent (liaison rotule entre le plateau de commande et la pale).

Initialement, le maneton de pale est une sphère en X15 Cr Ni 18-2 de diamètre 10 mm.

On admettra que l'effort presseur du plateau de commande sur le maneton de pale est de 964 N.

Nous calculerons la pression de contact de deux manières différentes : en considérant une répartition uniforme et en utilisant la théorie d'Hertz.

Question 5.3

Feuille de copie

Premier modèle : on considère que la pression se répartit de manière uniforme sur une surface projetée.

En vous aidant du tableau ci-dessous, **calculer** la pression P_0 de contact au niveau des manetons.

Préciser le modèle de surface retenu.

Surfaces	Couronne	Demi-cylindre	Demi-sphère
Action mécanique			
Pression p_0	$p_0 = \frac{\ \vec{F}_{2/1}\ }{\pi(R_2^2 - R_1^2)}$	$p_0 = \frac{\ \vec{F}_{2/1}\ }{D \cdot l}$	$p_0 = \frac{\ \vec{F}_{2/1}\ }{\pi R^2}$

Question 5.4	Les matériaux utilisés pour les pales et pour le plateau sont identiques. Le coefficient de sécurité pour la résistance au matage doit être supérieur à 1,3. En vous aidant du tableau ci-dessous, justifier la nécessité de changer le matériau.
Feuille de copie	

Pression de matage admissible entre surfaces en contact (en MPa)

	Surfaces pressées		Ajustage mobile	
	constante	alternée	constante	alternée
C12	90	40	30	8
X15 Cr Ni 18-2	120	50	75	15
30 Ni Cr Mo 16	80	30	40	10
Carbure de tungstène	150	60	90	25

Question 5.5	Deuxième modèle : la théorie d'Hertz La théorie d'Hertz consiste à dire que les pièces en contact ont tendance à se déformer et donc que la pression dépend aussi de l'enfoncement. Cette méthode est plus contraignante mais aussi plus réaliste. L'expression de la pression de contact dans le cas d'une sphère devient $P_0 = \frac{3F}{2\pi R^2}$. Calculer la pression P_0 de contact au niveau des manetons. Pour ce modèle, préciser si le changement de matériau est justifié. À partir de la valeur relevée dans le tableau et du coefficient de sécurité de 1,3, proposer un autre matériau.
Feuille de copie	

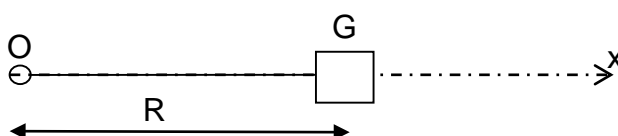
Sollicitation sur le plateau de commande

Question 5.6	En cas de remplacement des manetons, préciser les zones à contrôler sur le plateau de commande. Indiquer votre réponse par des flèches sur le document relatif à l'étude simulant de la répartition des contraintes sur le plateau de commande.
DT5 à DT8 DR4	

Sollicitations radiales sur les faisceaux torsibles

Nous allons vérifier que les efforts et les déformations dans les faisceaux torsibles n'engendrent pas de grippage au niveau de la liaison pivot entre la pale et l'arbre rotor.

La tenue radiale des pales est assurée par des faisceaux torsibles. Afin de vérifier leur dimensionnement, nous nous intéressons ici aux efforts radiaux dus à la force centrifuge.



On assimile la pale à une masse m appliquée en G , située à une distance R du centre de rotation, tournant à la vitesse constante N .

BTS AÉRONAUTIQUE		Session : 2019
Étude de modifications pluritechnologiques	Code : AE4EMPT	9/33

Question 5.7	On donne : $m = 470 \text{ g}$; $R = 200 \text{ mm}$; $N = 3\,579 \text{ tr} \cdot \text{min}^{-1}$
DT5, DT6 Feuille de copie	La force centrifuge est définie par la relation : $F = mR\omega^2$, avec ω : vitesse de rotation en $\text{rad} \cdot \text{s}^{-1}$. Calculer cette force.

Question 5.8	Le faisceau torsible est considéré comme une poutre de section S et de longueur l en aramide, encasté en A et soumis à un effort \vec{F} en B. On prendra pour cette question $F = 13\,200 \text{ N}$.
DT5, DT6 Feuille de copie	En étudiant uniquement les sollicitations en traction, déterminer la contrainte dans le faisceau. Calculer le coefficient de sécurité. Déterminer l'allongement d'un faisceau soumis uniquement à la traction.
Module d'élasticité $E = 110\,000 \text{ MPa}$; Résistance élastique $R_e = 3\,100 \text{ MPa}$ $l = 150 \text{ mm}$; $S = 10 \text{ mm}^2$	

Question 5.9	Le coefficient de sécurité doit être au minimum égal à 2 et pour ne pas détériorer la liaison pivot, l'allongement des faisceaux ne doit pas dépasser 2 mm.
DT5, DT6 Feuille de copie	Conclure sur la validité des faisceaux.

PARTIE 6 - Étude de la Chaîne de surveillance de la vitesse de rotation du rotor

L'usure sur la chaîne de transmission du rotor anti couple peut provenir d'une mauvaise indication de la mesure tachymétrique entraînant une survitesse de rotation.

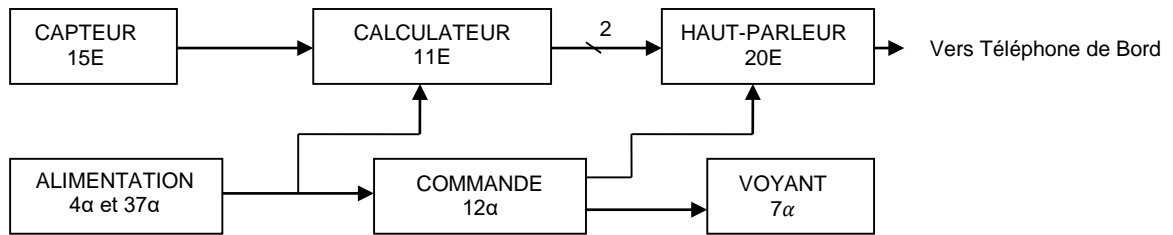
La vitesse de rotation du rotor est un paramètre important dans la conduite de l'appareil, elle est donc surveillée et affichée en permanence sur des indicateurs. De plus, l'équipage est prévenu par des alarmes sonores et visuelles en cas de sous ou survitesse du rotor principal. Dans cette partie, nous allons étudier la chaîne de surveillance de la vitesse du rotor. La constitution de cette chaîne est donnée dans le dossier technique.

Question 6.1	Compléter le document réponse dans le cas d'une fréquence de rotation rotor $390 \text{ tr} \cdot \text{min}^{-1}$. Justifier la démarche.
DT9 DR5 Feuille de copie	

Question 6.2	La fréquence de rotation du rotor doit-être comprise entre 345 et $380 \text{ tr} \cdot \text{min}^{-1}$, préciser si le fonctionnement de la chaîne de détection est correct.
DT9 Feuille de copie	

BTS AÉRONAUTIQUE		Session : 2019
Étude de modifications pluritechnologiques	Code : AE4EMPT	10/33

Le schéma synoptique simplifié de l'installation de surveillance vitesse rotor est le suivant :



Le haut-parleur (20E) est situé dans la cabine. Si ce dernier est alimenté, il transforme les signaux électriques provenant du boîtier 11E en signaux sonores. De plus, il retransmet l'alarme vers le téléphone de bord.

Question 6.3	Donner le nom et la fonction des composants C et D du panneau 4α.
DT11 Feuille de copie	
Question 6.4	Préciser ce que permettent les composants repérés D du boîtier 37α.
DT11 Feuille de copie	
Question 6.5	Préciser quelle doit-être la position (1 ou 2) de l'interrupteur du panneau 12 pour que les alarmes soient audibles. Préciser également la fonction du voyant 'HORN'.
DT11 Feuille de copie	
Question 6.6	Préciser le type de câble par lequel l'information circulant entre les boîtiers 15 et 11 est véhiculée. Justifier l'utilisation de ce type de câble.
DT11 Feuille de copie	

PARTIE 7 - Rédaction d'un service bulletin

L'étude technique a montré la nécessité de remplacer les manetons du rotor anti-couple et de vérifier certaines zones du plateau de commande. Cette partie a pour objet l'écriture de la première page d'un service bulletin

Question 7.1	Compléter le service bulletin à partir de l'exemple fourni d'un service bulletin portant sur le même aéronaf.
DT12 DR6	

BTS AÉRONAUTIQUE		Session : 2019
Étude de modifications pluritechnologiques	Code : AE4EMPT	11/33

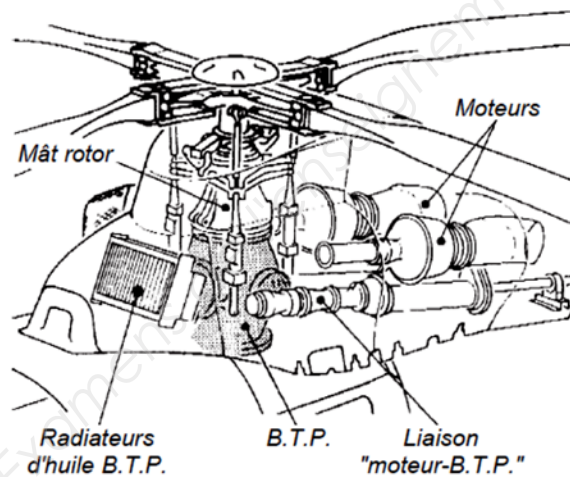
DT1 – Présentation générale de l'hélicoptère AS365 – Dauphin (feuille 1/2)

Le DAUPHIN est un hélicoptère bimoteur conçu pour le transport du personnel, les liaisons off-shore», le sauvetage et le travail aérien.

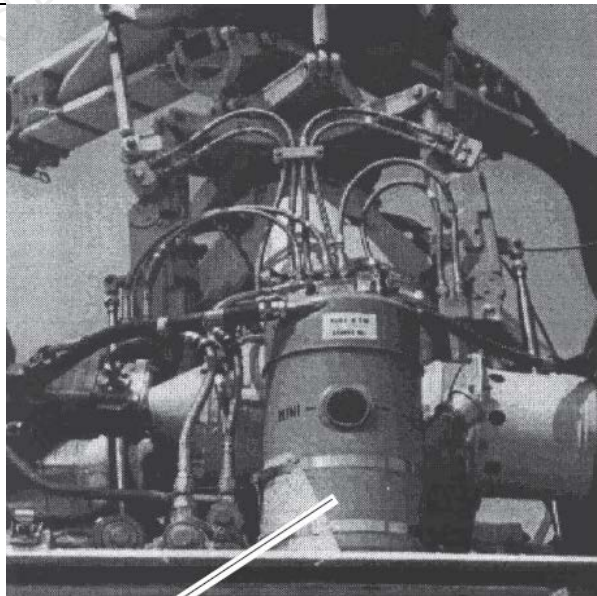
Moteurs : 2 moteurs ARRIEL 2C (turbomoteur à turbine libre).
Conception modulaire et régulation électronique.
635 kW à la puissance maximale de décollage.



ENTRAÎNEMENT DU ROTOR PRINCIPAL



BOITE DE TRANSMISSION PRINCIPALE (BTP) ET MAT ROTOR (CÔTÉ GAUCHE)



Reservoir d'huile du moteur gauche

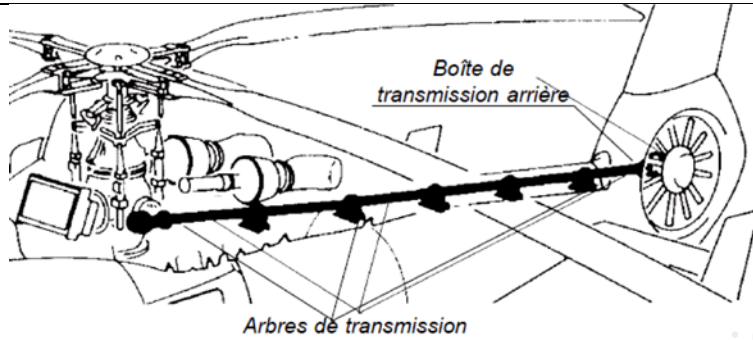
DT1 – Présentation générale de l'hélicoptère AS365 – Dauphin (feuille 2/2)

ENTRAINEMENT DU ROTOR ARRIERE (À PARTIR DE LA B.T.P.)

ROTOR ARRIERE CARENE
Type "FENESTRON" (brevet
Aérospatiale)

Avantage de cette formule :

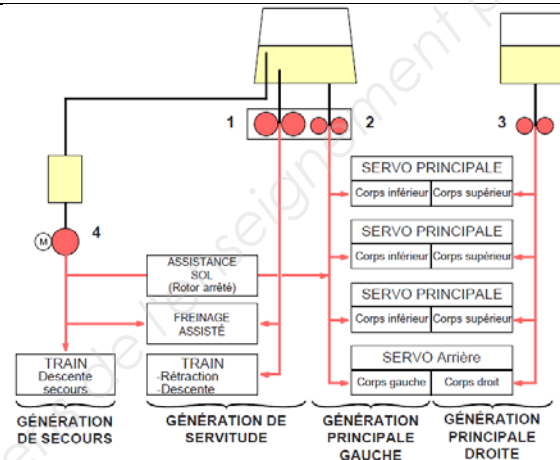
- Sécurité améliorée au sol et lors des évolutions aux basses altitudes ;
- Consommation de puissance nulle en croisière rapide.



GENERATIONS
HYDRAULIQUES

4 générations hydrauliques

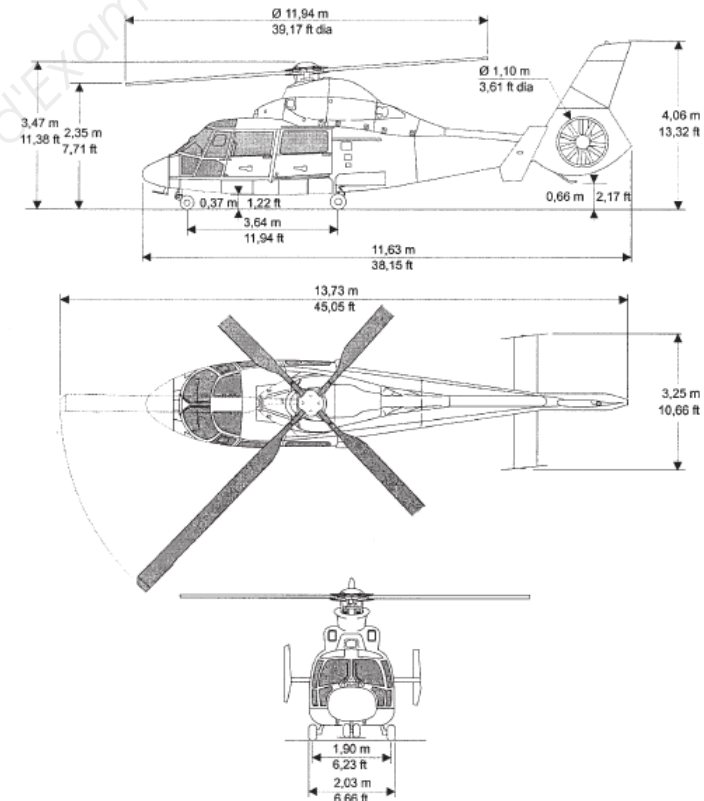
- Les pompes (1, 2, 3) sont entraînées par la BTP;
- La pompe électrique (4) permet de sortir les trains en "Secours".



PRINCIPALES DIMENSIONS ET
MASSES DU DAUPHIN

Masse maximale autorisée
(MTOW) : 4 300 Kg

Masse minimale autorisée :
2 430 Kg



BTS AÉRONAUTIQUE

Étude de modifications pluritechnologiques

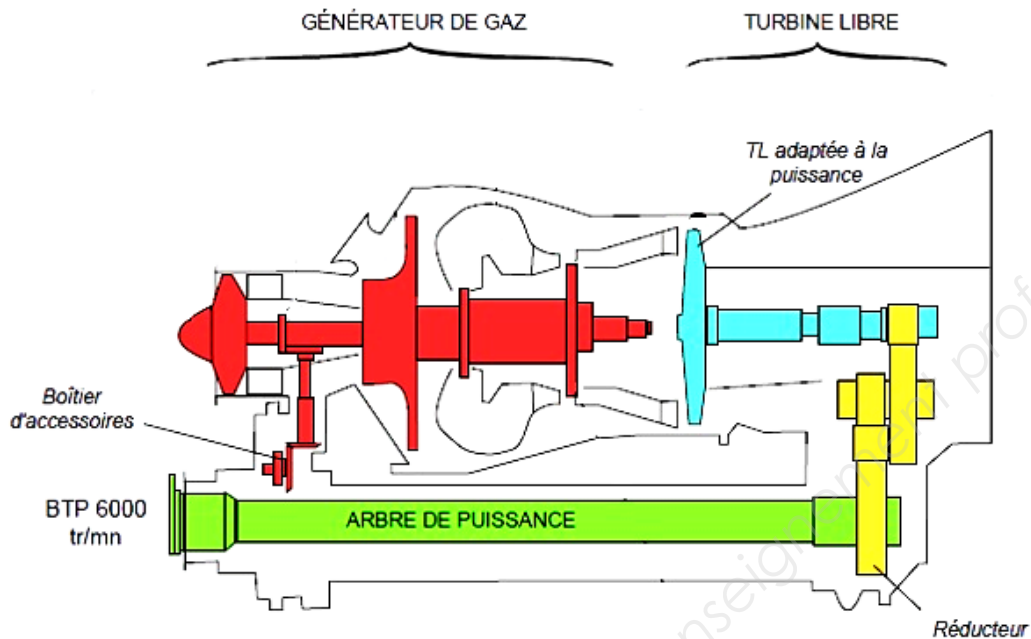
Session : 2019

Code : AE4EMPT

13/33

DT2 – Groupe propulseur

L'appareil est équipé de deux moteurs à turbine libre TURBOMECA – ARRIEL 2C, placés côte à côte à l'arrière de la B.T.P.



Ce moteur fonctionne suivant le cycle de TAYLOR:

- Admission de l'air aux conditions $P_A = P_{atm}$, $T_A = T_{extérieure} = 25\text{ °C}$;
- Compression adiabatique réversible jusqu'à P_B , T_B ($P_B/P_A = \tau = 8$);
- Combustion isobare jusqu'à P_C , T_C ;
- Détente adiabatique jusqu'à $P_D = P_A$, T_D ;
- Refroidissement isobare Jusqu'à P_A , T_A ;

Principales caractéristiques :

- groupe turbo-moteur à turbine libre : l'arbre du générateur de gaz et l'arbre de la turbine de travail sont indépendants;
- dispositif de régulation maintenant constante la vitesse de la turbine libre quelle que soit la puissance nécessaire au vol, par action sur le régime du générateur du gaz donc sur la puissance développée;
- conception modulaire: on peut, par remplacement d'un module, éviter le retour du moteur complet en usine;
- circuit de lubrification intégré;
- masse du moteur = 130 kg;
- puissance au décollage $P = 635\text{ kW}$;
- consommation spécifique $C_{sp} = 0,332\text{ kg}\cdot\text{kWh}^{-1}$;
- taux de compression global (compresseur axial et centrifuge) $\tau = 8$.

BTS AÉRONAUTIQUE		Session : 2019
Étude de modifications pluritechnologiques	Code : AE4EMPT	14/33

DT3 – Cinématique de la boîte de transmission principale (BTP)

La B.T.P transmet la puissance des moteurs au rotor principal et au rotor anti-couple après réduction de la vitesse de rotation. D'autre part, elle entraîne des accessoires : pompes hydrauliques, alternateurs...

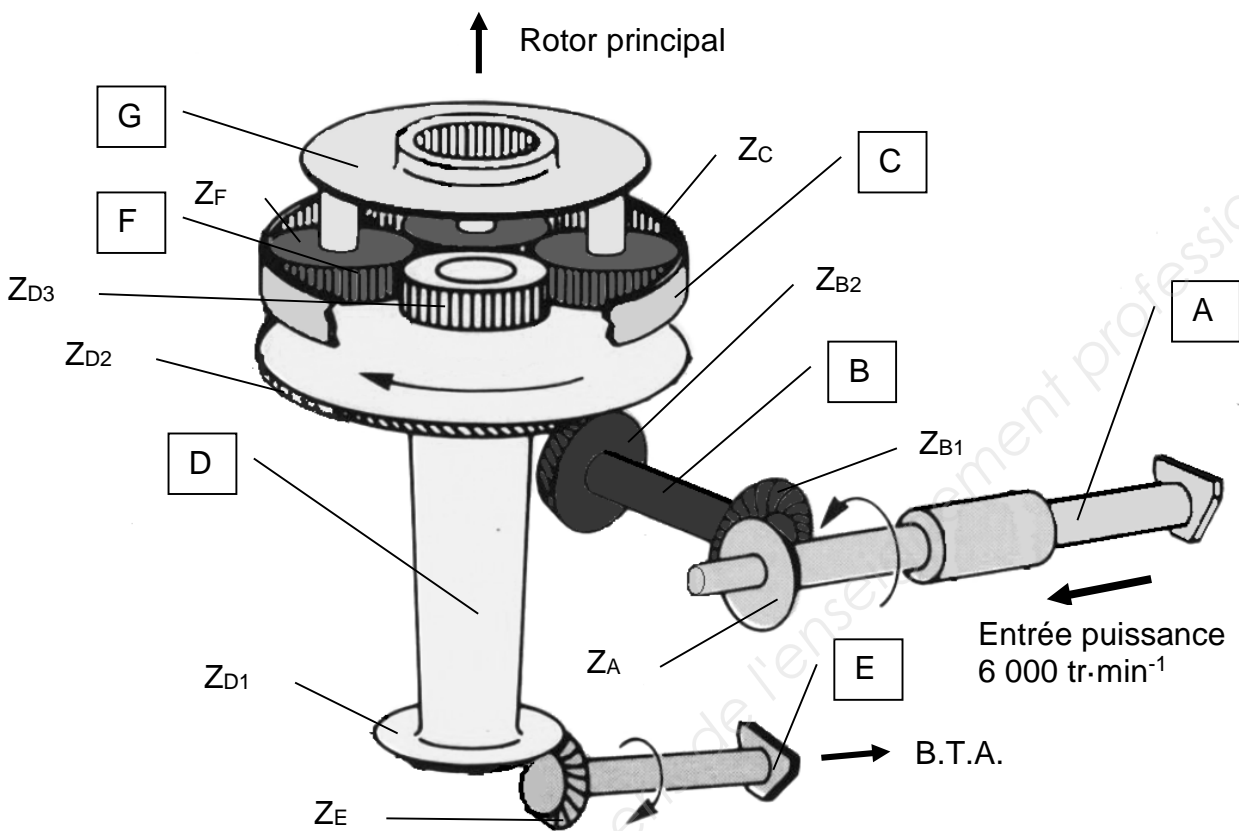
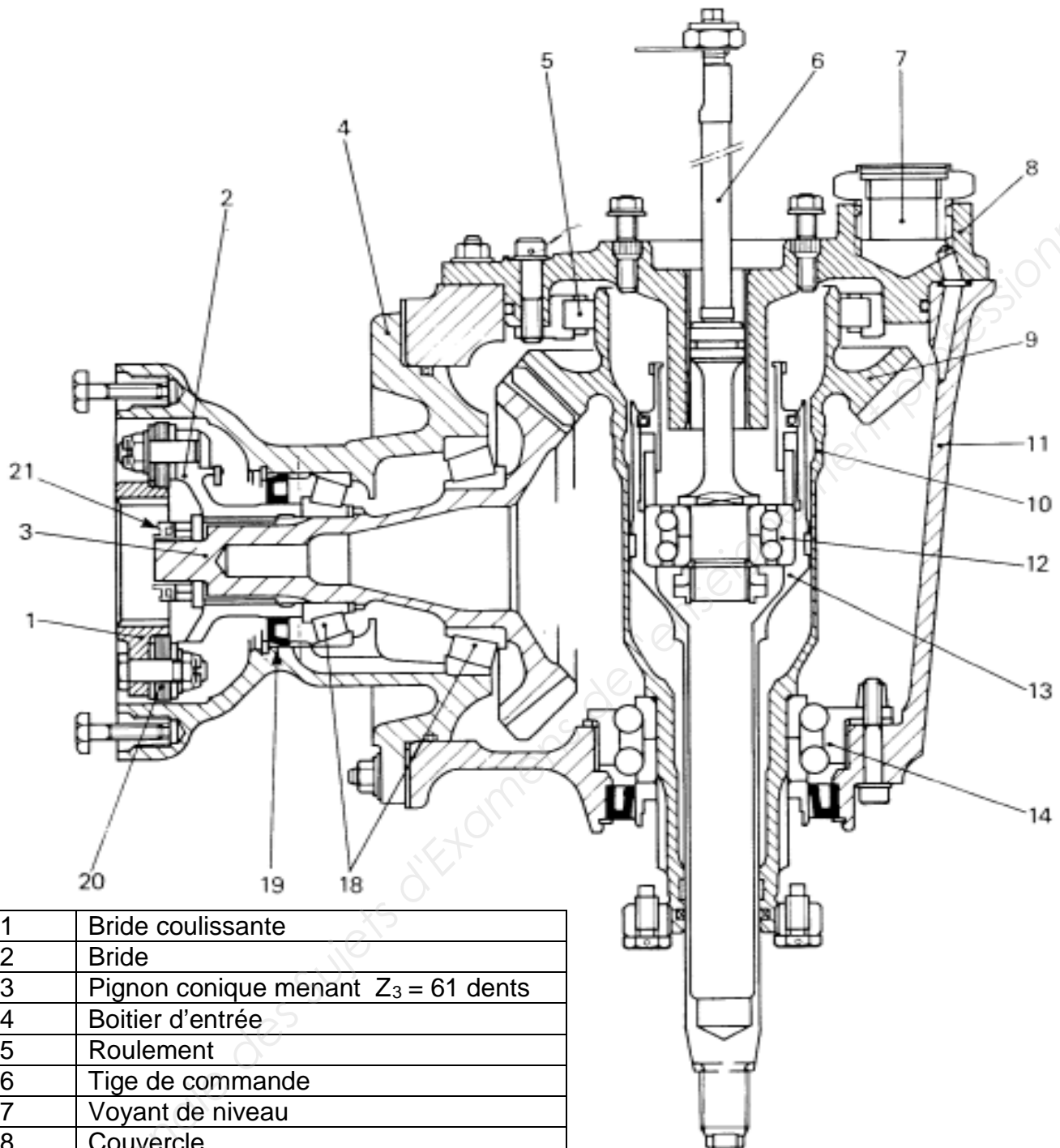


Schéma simplifié montrant la cinématique de la B.T.P. Seul l'entraînement du moteur gauche vers le rotor principal et vers la Boîte de Transmission Arrière (B.T.A) est représenté.

A	Entrée de puissance (moteur gauche). $Z_A = 33$ dents L'entrée de puissance du moteur droit n'est pas représentée sur ce dessin
B	Couple conique d'entrée de puissance gauche. $Z_{B1} = 41$ dents (coté ensemble A) $Z_{B2} = 28$ dents (coté ensemble D)
C	Couronne fixe du réducteur. $Z_C = 84$ dents
D	Arbre planétaire. $Z_{D1} = 37$ dents (coté ensemble E) $Z_{D2} = 78$ dents (coté ensemble B) $Z_{D3} = 22$ dents (coté ensemble F)
E	Sortie puissance vers la B.T.A. $Z_E = 16$ dents
F	5 Satellites. $Z_F = 28$ dents
G	Porte satellites, sortie de puissance vers le rotor principal

DT4 – Entraînement du rotor arrière (B.T.A.)



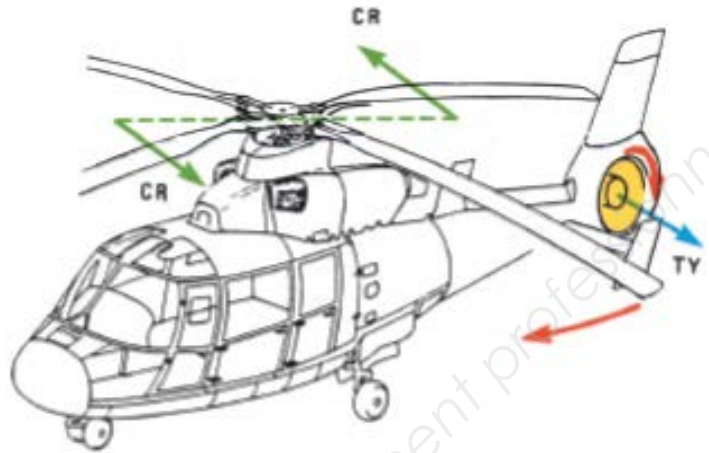
1	Bride coulissante
2	Bride
3	Pignon conique menant $Z_3 = 61$ dents
4	Boitier d'entrée
5	Roulement
6	Tige de commande
7	Voyant de niveau
8	Couvercle
9	Roue conique menée $Z_9 = 68$ dents
10	Arbre rotor
11	Carter B.T.A.
12	Roulement
13	Arbre de commande
14	Roulement
18	Roulement
19	Joint à lèvres
20	Ensemble flector
21	Écrou

DT5 – Rotor arrière (feuille 1/2)

Le rotor arrière fournit la poussée TY qui équilibre le couple de réaction CR du rotor principal; il permet de contrôler l'appareil autour de son axe de lacet en fournissant une poussée positive ou négative en fonction du pilotage.

Le rotor arrière est entraîné par la boîte de transmission arrière (BTA); il tourne dans le sens des aiguilles d'une montre vue du côté gauche de l'hélicoptère.

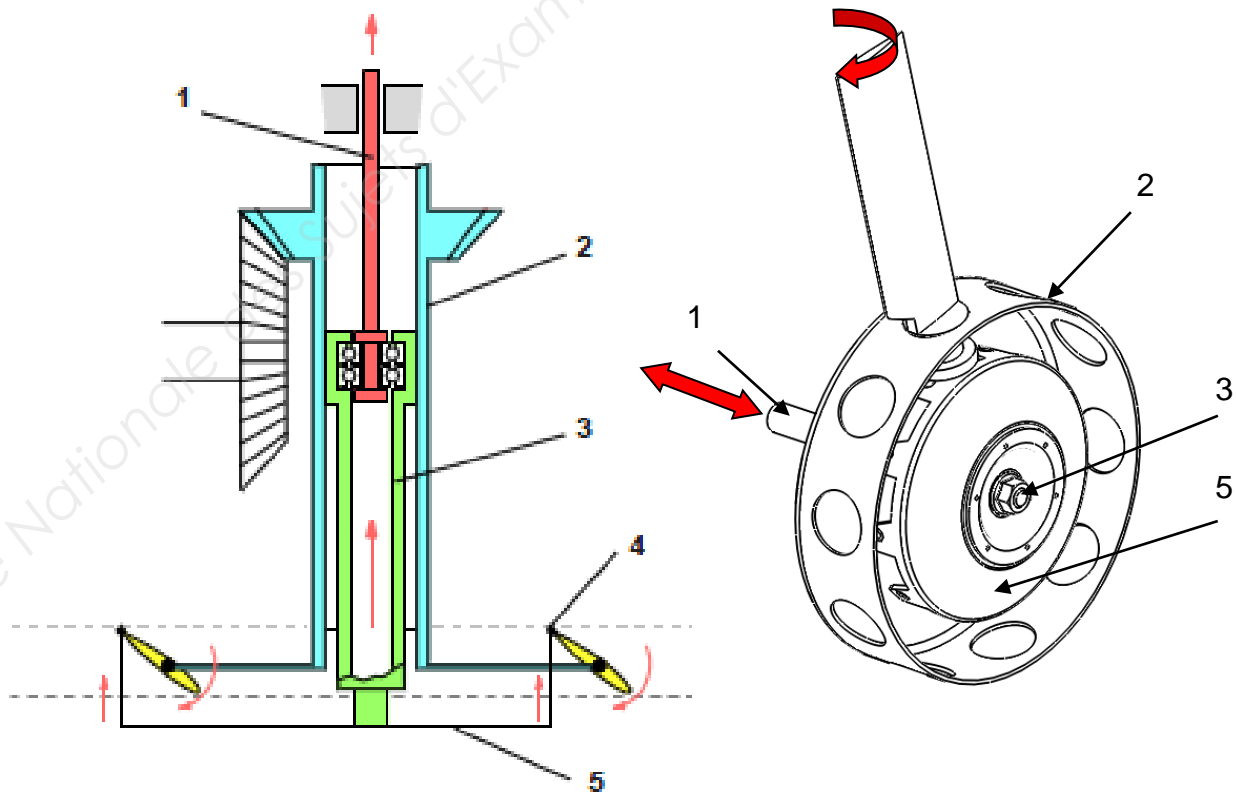
C'est un rotor type "FENESTRON" à 10 pales à pas variable intégré dans la dérive de l'appareil. Le fenestron « silencieux » se caractérise principalement des autres fenestrons « Dauphin » par la mise en place d'une modulation de l'angle entre chaque pale, la présence d'un redresseur de flux, et la mise au point de nouvelles pales (profils, matériaux et technologies de fabrication).



Cinématique du rotor

La tige de commande (1), actionnée par la servocommande arrière, entraîne l'arbre de commande (3) qui coulisse dans l'arbre rotor (2) et tourne avec lui. Le plateau de commande (5), solidaire de l'arbre de commande, attaque les manetons (4) de pied de pale.

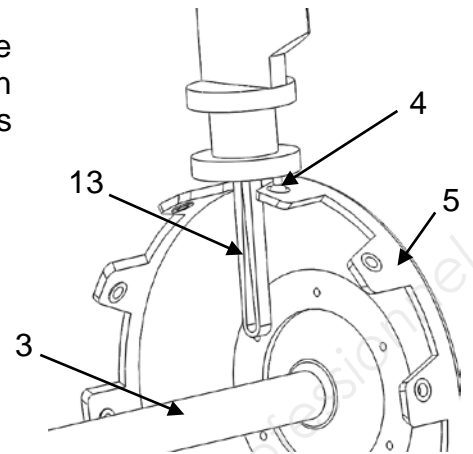
En poussant la pédale droite du palonnier, l'incidence des pales augmente; en poussant la pédale gauche, l'incidence diminue.



BTS AÉRONAUTIQUE		Session : 2019
Étude de modifications pluritechnologiques	Code : AE4EMPT	17/33

DT5 – Rotor arrière (feuille 2/2)

Les pales sont guidées en rotation par deux paliers dans l'arbre rotor (2). Le faisceau torsible (13) relié à l'arbre rotor (non représenté ici), encaisse les efforts centrifuges et autorise les variations de pas (déformation en torsion du faisceau).

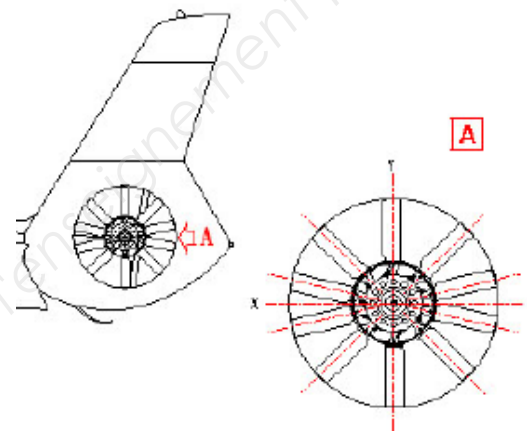


Le moyeu rotor arrière

Caractéristiques techniques

Le rotor est intégré à la dérive.

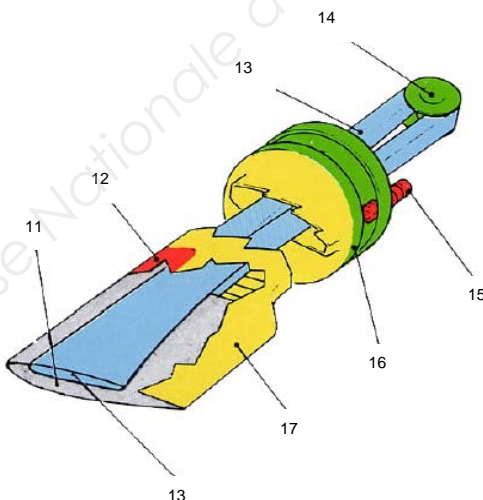
Diamètre du fenestron	1 100 mm
Vitesse de rotation	3 579 tr·mn ⁻¹
Diamètre du rotor	546 mm
Nombre de pales	10
Angle de pas	- 17° à + 35°



Les pales arrière

Chaque pale, en matériau composite, comporte un longeron en kevlar (13) enroulé autour d'une bobine en aluminium (14). Ce longeron encastré dans la pale (17) constitue une zone torsible qui permet la variation de pas.

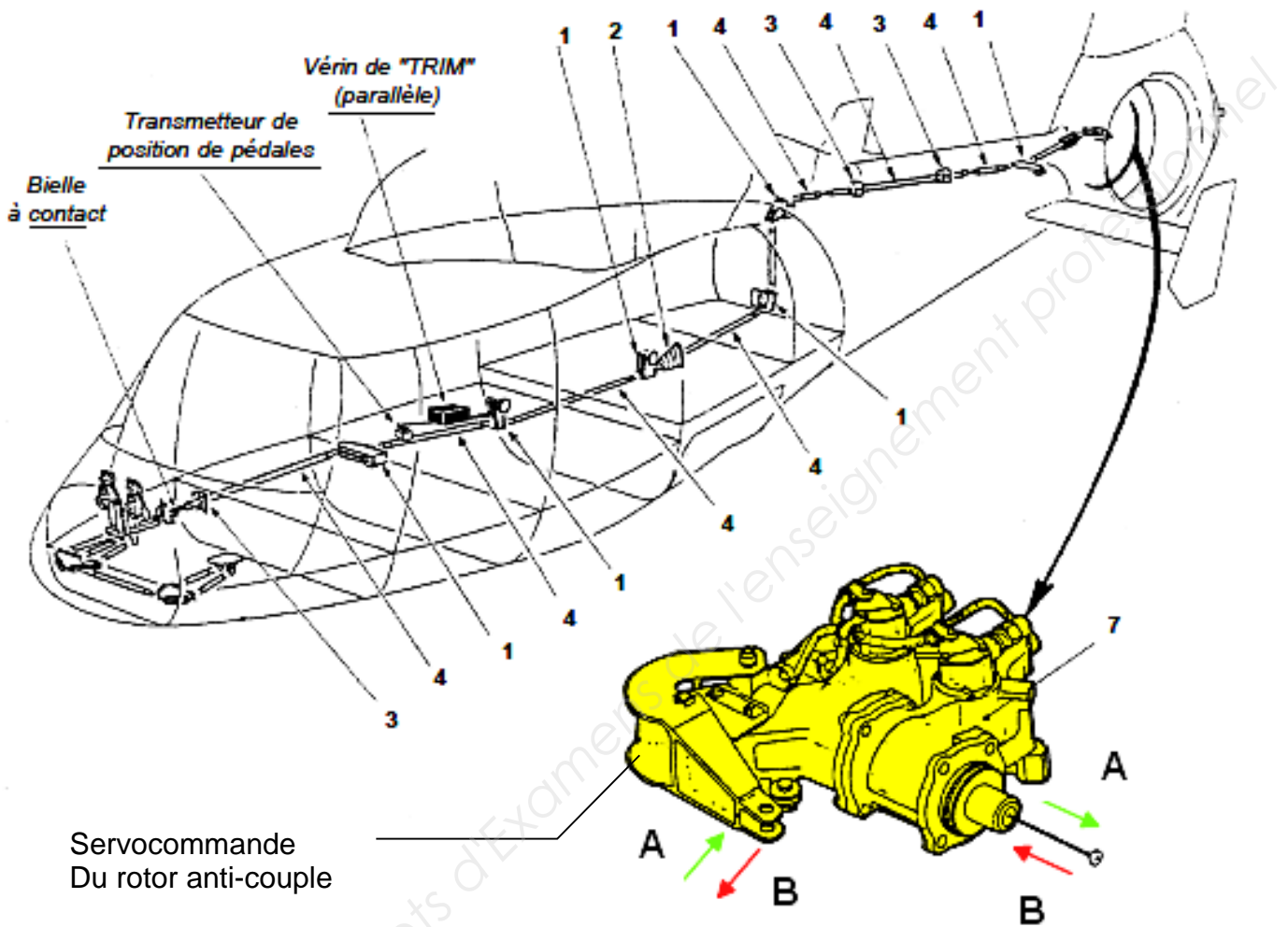
Longueur	427 mm (16.81 in)
Corde	94 mm (3.70 in)
Masse	470 g (1.03 lb.)
Vrillage	OAF 10°



- | | |
|----|---|
| 11 | -Pains de mousse |
| 12 | -Protection du bord d'attaque - Titane |
| 13 | -Longeron - Kevlar |
| 14 | -Bobine - Aluminium |
| 15 | -Maneton de commande de pas |
| 16 | -Bobine en alliage léger rapportée (palier d'articulation de changement de pas) |
| 17 | -Revêtement - Tissue de verre et de carbone |

DT6 – Commande du rotor anti-couple

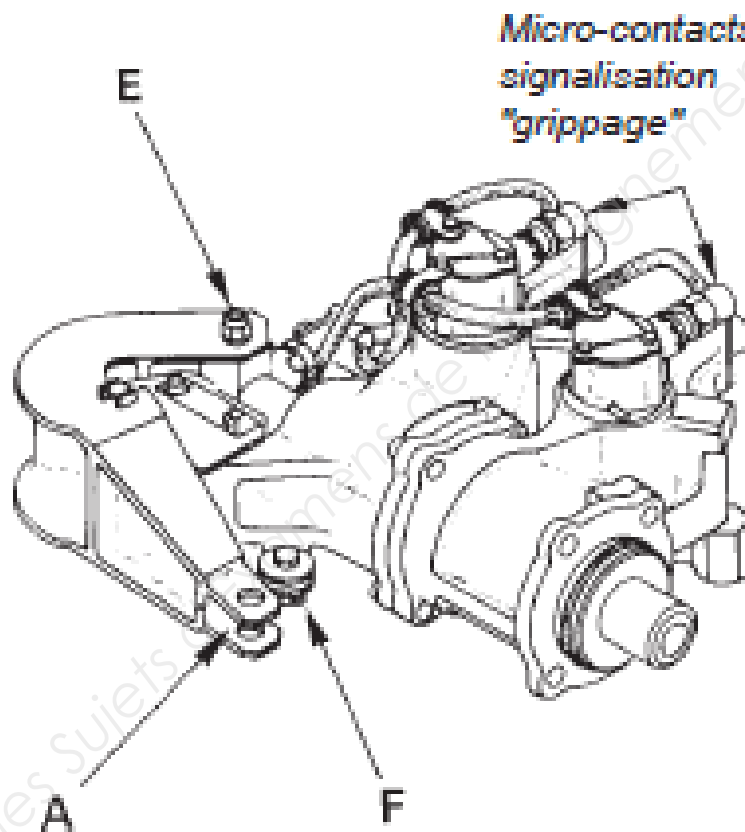
Les pédales de lacet sont reliées à la servocommande arrière (7) par une chaîne de commande rigide constituée de bielles (4) et de renvois (1).



1	Renvois
2	Soufflet (traversée de cloison)
3	Paliers lisses
4	Bielles
7	Servocommande arrière
A	Accroissement du pas
B	Diminution du pas

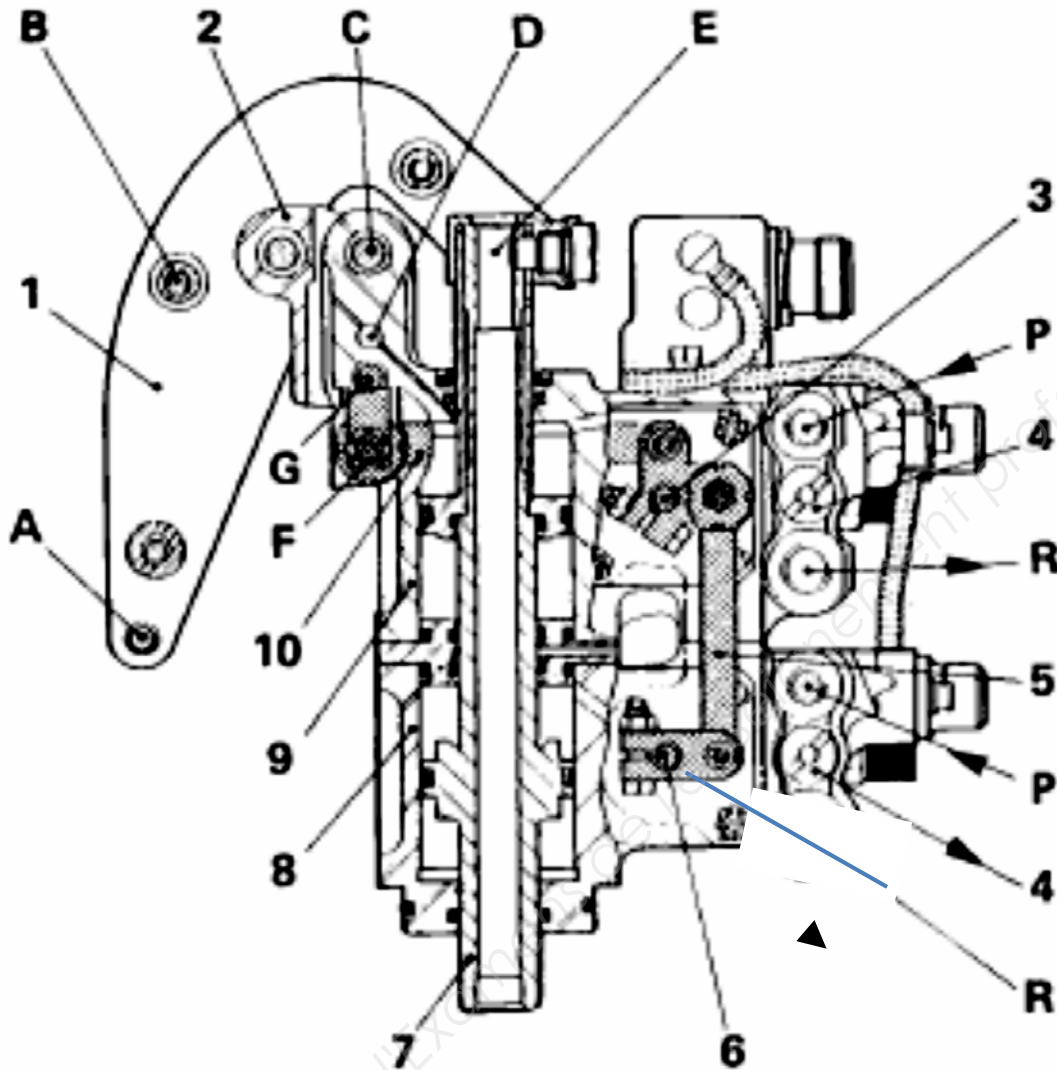
DT7 – Servocommande du rotor anti-couple (feuille 1/2)

SERVOCOMMANDE à double corps. L'ensemble «corps» est fixé sur la B.T.A. La tige de commande de pas du rotor arrière traverse la tige du piston (7) et est rendu solidaire de celle-ci par boulonnage. Corps et piston constituent un vérin hydraulique à double effet commandé par deux distributeurs rotatifs (un par corps). Le distributeur double permet, en cas de grippage du distributeur principal, d'éviter le blocage de la commande et de continuer à alimenter la servocommande.



BTS AÉRONAUTIQUE		Session : 2019
Étude de modifications pluritechnologiques	Code : AE4EMPT	20/33

DT7 – Servocommande du rotor anti-couple (feuille 2/2)

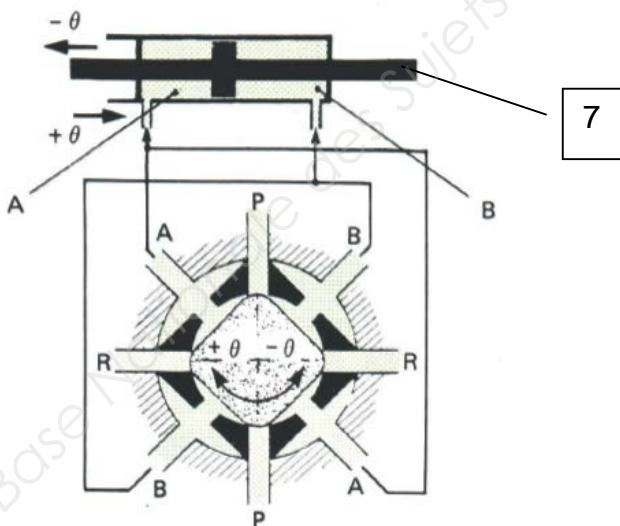
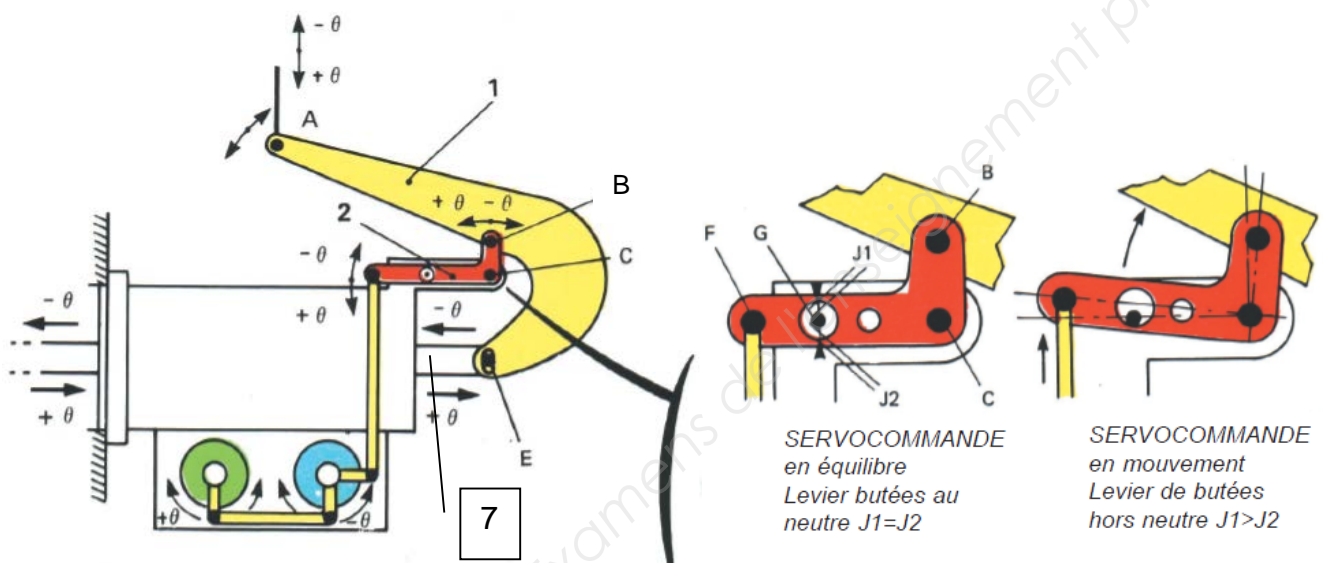


1	Levier d'entrée (commande pilote)
2	Levier butées
3	Distributeur droit
4	Filtre corps droit - corps gauche
5	Biellette de commande du distributeur gauche
6	Distributeur gauche
7	Tige de pistons
8	Corps gauche
9	Corps droit
10	Biellette de commande du distributeur droit
A	Axe de liaison commande pilote - levier d'entrée
B	Axe de liaison levier d'entrée - levier de butées
C	Axe d'articulations du levier de butées
D	Trou de brochage du levier de butées (zéro mécanique)
E	Axe de liaison et d'articulation du levier d'entrée avec la tige de pistons
F	Axe de liaison levier de butées - biellette de commande des distributeurs
G	Axe de butées (limitation du débattement du levier de butées)

DT8 – Cinématique de la servocommande

La bielle d'attaque liée au point A fait tourner le levier d'entrée (1) autour du point E qui est fixe tant que la servocommande est en équilibre. La rotation du levier d'entrée, par l'intermédiaire de l'axe B, entraîne le levier de butées (2) en rotation autour du point fixe C solidaire du corps de la SERVOCOMMANDE. Le moindre écart angulaire du levier de butées (2) par rapport à sa position neutre ($J1 > J2$) conditionne le sens de la vitesse de déplacement de la SERVOCOMMANDE par la rotation des distributeurs liés au levier de butées en F. Tant que l'action sur la bielle d'attaque conserve le levier de butées hors de sa position neutre, le point E se déplace entraînant en rotation le levier d'attaque autour du point B.

NOTA : la vitesse maximale de déplacement de la tige de pistons de la SERVOCOMMANDE est obtenue lorsque l'alésage du levier de butées est en contact avec l'axe fixe G.



$+\theta$: augmentation de la poussée du rotor
 $-\theta$: diminution de la poussée du rotor

BTS AÉRONAUTIQUE		Session : 2019
Étude de modifications pluritechnologiques	Code : AE4EMPT	22/33

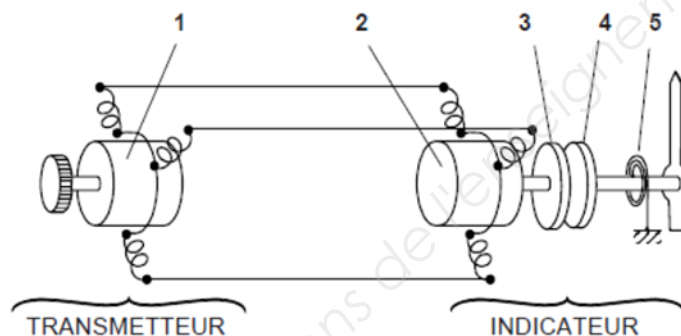
DT9 – Surveillance de la vitesse de rotation du rotor (feuille 1/2)

1) Principe de Fonctionnement

Le pilote lit sur un indicateur tachymétrique la vitesse de rotation (NR) du rotor et est prévenu par une alarme sonore de tout dépassement des seuils de vitesse MINI et MAXI du rotor.

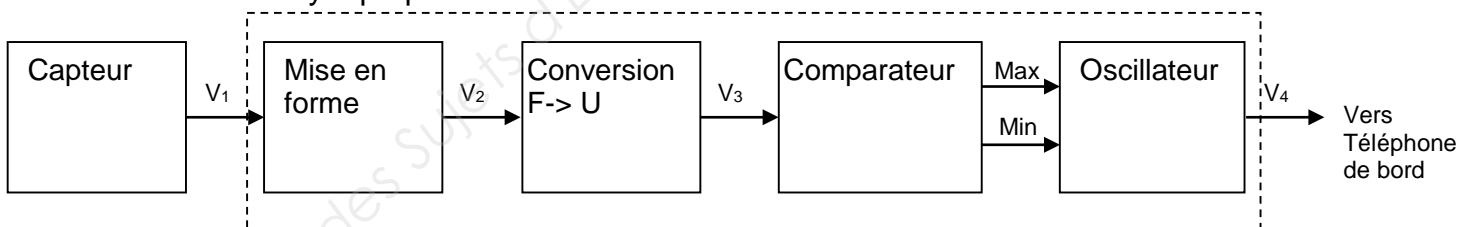
a) Affichage de la vitesse de rotation N_R

C'est une chaîne de mesure AUTONOME. Le transmetteur est un alternateur triphasé dont le rotor (1), entraîné par la BTP, produit un courant de fréquence proportionnelle à N_R . Ce courant alimente l'indicateur moteur synchrone, dont le rotor (2) tournant à la vitesse de l'alternateur, entraîne un aimant (3) qui applique par induction (courant de Foucault) un couple sur le disque d'aluminium (4) solidaire de l'aiguille indicatrice. Le couple d'entraînement du disque équilibré par le ressort (5), est proportionnel à N_R . L'indicateur est installé sur la planche de bord côté pilote. Cet indicateur affiche aussi les valeurs N_2 des moteurs. Suivant la version, les valeurs N_R sont répétées sur un indicateur simple côté copilote.



b) Alarme sonore

Le schéma synoptique est le suivant :



Le capteur est une génératrice qui est entraînée par le rotor. Il fournit une tension V_1 alternative dont la fréquence (f_{V1}) est proportionnelle à la vitesse du rotor N_R .

La fonction 'Mise en forme' (V_2) transforme la tension V_1 en un signal rectangulaire de même fréquence.

La fonction 'Conversion' permet d'obtenir une tension continue V_3 proportionnelle à la fréquence du signal V_2 .

La fonction 'Comparateur' permet de créer les deux signaux logiques 'Max' et 'Min' en fonction de la valeur de la tension V_3 .

La fonction 'Oscillateur' crée un signal sinusoïdal, dont la fréquence est fonction des entrées 'Min' et 'Max'.

BTS AÉRONAUTIQUE		Session : 2019
Étude de modifications pluritechnologiques	Code : AE4EMPT	23/33

DT9 – Surveillance de la vitesse de rotation du rotor (feuille 2/2)

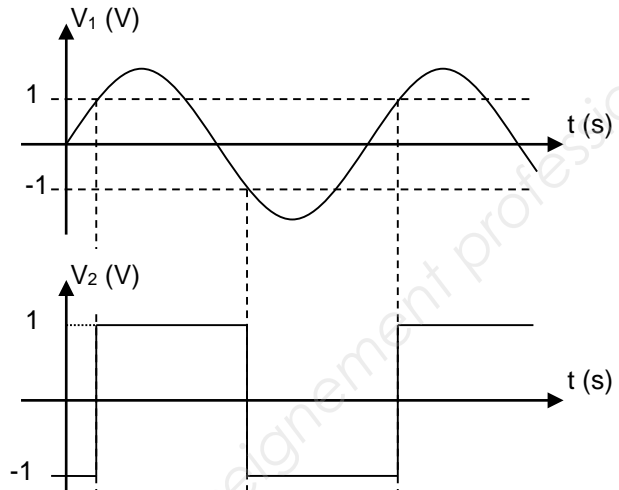
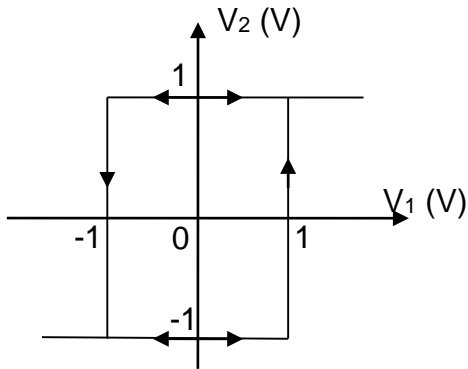
2) Caractéristiques des différentes fonctions

a) Capteur

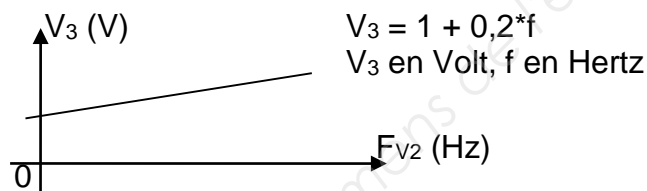
Il fournit une tension sinusoïdale

- d'amplitude 4V avec $V_{1Max} = 2V$,
- et de fréquence : $f_{v1} = \frac{4.N_R}{60}$; f en Hz et N_R en $tr \cdot min^{-1}$

b) Fonction 'Mise en forme'



c) Fonction 'Conversion F → U'



d) Fonction 'Comparateur'

La table de fonctionnement du comparateur est la suivante :

V_3 (V)	Min	Max
$V_3 < 5,6$	1	0
$5,6 \leq V_3 \leq 6,1$	0	0
$6,1 < V_3$	0	1

e) Fonction 'Oscillateur'

La table de fonctionnement de l'oscillateur est la suivante :

Min	Max	f_{v4} (Hz)	Amplitude V_4 (V)
1	0	500	1
0	0	0	0
0	1	1 500	1
1	1	0	0

DT10 – Formulaire de Thermodynamique

Notation :

P_1 : pression initiale	P_2 : pression finale	P : pression statique	P_i : pression d'arrêt
T_1 : température initiale	T_2 : température finale	T_0 : température infini amont	
T_i : température d'arrêt	T : température statique	F_p : poussée	
γ : rapport cp/cv	η : rendement	ρ : masse volumique	
M : Nombre de mach	p_{ci} : pouvoir calorifique carburant	C_p : chaleur massique à $P = cte$	
W : Travail	h : enthalpie	S : entropie	
Q : Chaleur	Q_1 : chaleur échangée avec SF	Q_2 : chaleur échangée avec SC	
V : Volume	v_0 : vitesse infini amont	v_{10} : vitesse éjection des gaz	
P_p : Puissance propulsive	P_{cal} : Puissance calorifique	P_{tr} : Puissance thermique réelle	
P_{10} : pression statique en 10	P_0 : pression statique infini amont	C_{sp} : consommation spécifique	
D_0 : débit d'air interne	D_c : débit carburant	r : constante des gaz parfaits	
S_{10} : Section de sortie tuyère primaire			

Relation entre pression et température pour un compresseur / pour une turbine

$\frac{P_{i2}}{P_{i1}} = \left(\frac{T_{i2}}{T_{i1}} \right)^{\left(\frac{\gamma \cdot \eta_{comp}}{\gamma - 1} \right)}$	$\frac{P_{i2}}{P_{i1}} = \left(\frac{T_{i2}}{T_{i1}} \right)^{\left(\frac{\gamma}{(\gamma - 1) \cdot \eta_{turb}} \right)}$
---	---

Relation de Saint Venant :

$$T_i = T \cdot [1 + 0,5 \cdot (\gamma - 1) \cdot M^2] = cte \qquad T_i = T + \frac{v^2}{2 \cdot C_p} = cte$$

Premier principe de la thermodynamique pour un système ouvert:

$$W + Q = \Delta h \quad (h : \text{enthalpie}) \text{ avec } \Delta H = C_p \Delta T \text{ pour 1 kg.}$$

Second principe de la thermodynamique:

$$\frac{dQ_1}{T_1} + \frac{dQ_2}{T_2} = dS \quad \text{avec } dS = 0 \text{ (en isentropique)}$$

Ti et Pi :

$$T_i = T \cdot \left(1 + \left(\frac{\gamma - 1}{2} \right) \cdot M^2 \right)$$

$$P^{1-\gamma} \cdot T^\gamma = P_i^{1-\gamma} \cdot T_i^\gamma$$

(Valable dans le plan d'éjection de chaque tuyère)

$$P_i = P \cdot \left(1 + \left(\frac{\gamma - 1}{2} \right) \cdot M^2 \right)^{\left(\frac{\gamma}{\gamma - 1} \right)}$$

Constantes : $r = 287 \text{ J.Kg}^{-1} \cdot \text{K}^{-1}$

$$C_p = \frac{\gamma \cdot r}{\gamma - 1}$$

Gaz parfait :

$$P = \rho \cdot r \cdot T \qquad \frac{PV}{T} = cte \qquad P^{(1-\gamma)} \cdot T^\gamma = cte \quad (\text{en adiabatique})$$

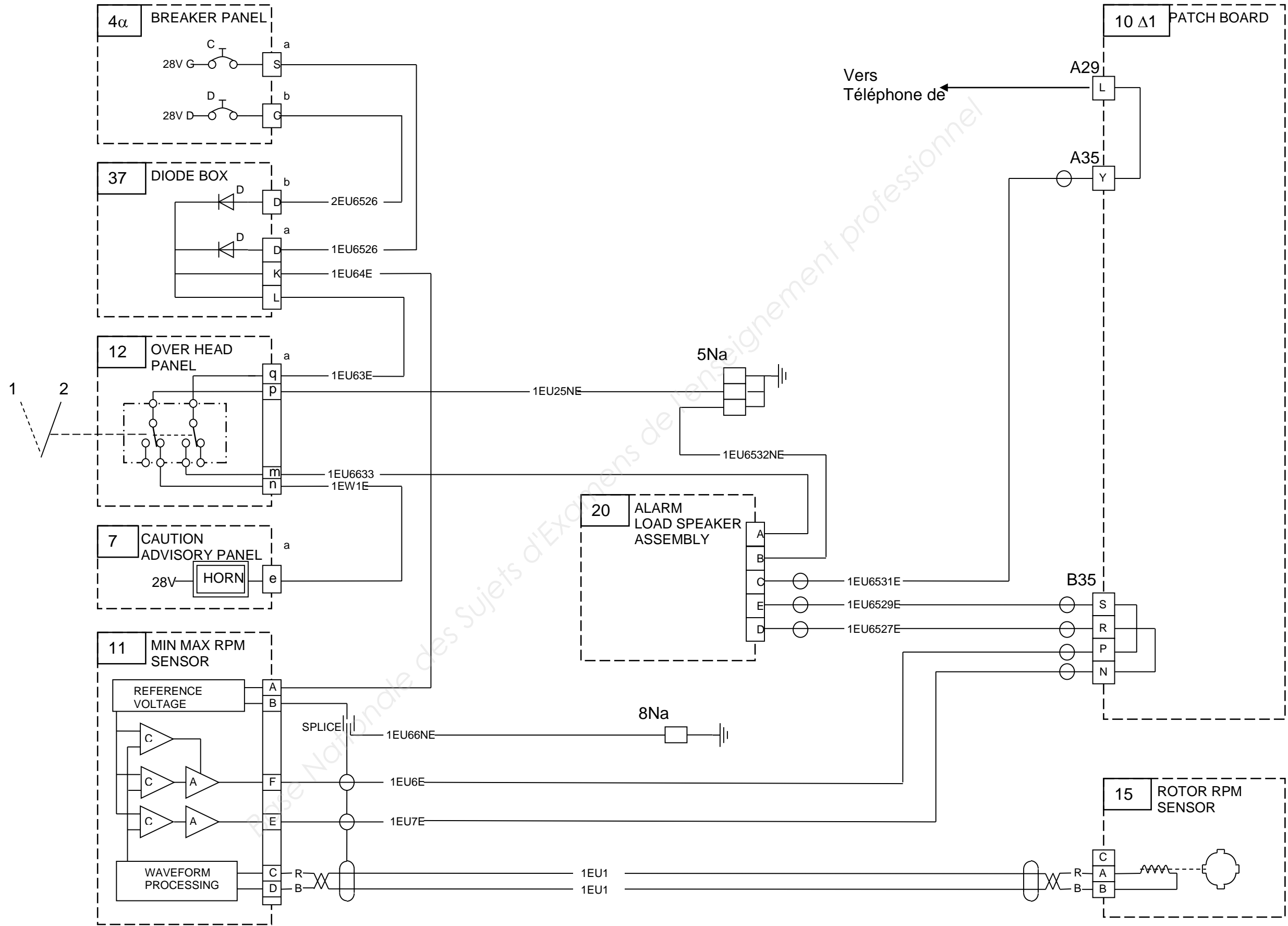
Rendements :

$$\eta_{global} = \frac{P_p}{P_{cal}} = \frac{3600 \cdot v_0}{C_{sp} \cdot P_{ci}} \quad ; \quad \eta_{propulsion} = \frac{P_p}{P_{tr}} = \frac{2 \cdot v_0}{(v_{10} + v_0)} \quad (\text{en simple flux})$$

Poussée simple flux :

$$F_p = D_0 \cdot (v_{10} - v_0) + D_c \cdot v_{10} + (P_{10} - P_0) \cdot S_{10}$$

BTS AÉRONAUTIQUE		Session : 2019
Étude de modifications pluritechnologiques	Code : AE4EMPT	25/33





SERVICE BULLETIN
SA 365
Hors Version C

N° 53-27

FACULTATIF

OBJET : FUSELAGE

Ferrure de levage arrière au cadre X5915.

Correspond à la modification : AMS 365A07-53B12

APPROBATION DES SERVICES OFFICIELS

Approuvé D.G.A.C. : 05 Octobre 1992

L'approbation de la Direction Générale de l'Aviation Civile (D.G.A.C.) se limite aux hélicoptères soumis à Certificat de navigabilité.

1- DONNEES D'APPLICATION

A - VALIDITE

Hélicoptères type AS 365, version N, N1, N2, F, K.

B - BUT

Permettre le démontage de la ferrure de levage au cadre X5915 de l'extérieur de l'appareil.

C - DESCRIPTION

Remplacement de la ferrure de levage et adjonction de 4 écrous à riber sur la face intérieure du revêtement intérieur au cadre X5915.

Influence sur l'interchangeabilité : affectée.
Influence sur le bilan électrique : néant.

D - APPLICATION

En chaîne : 01.01.1992.

NOTA : - Cette date est donnée à titre indicatif.
- Consulter le Certificat de conformité (ou R.I.C.) pour identifier le standard réel de la modification.

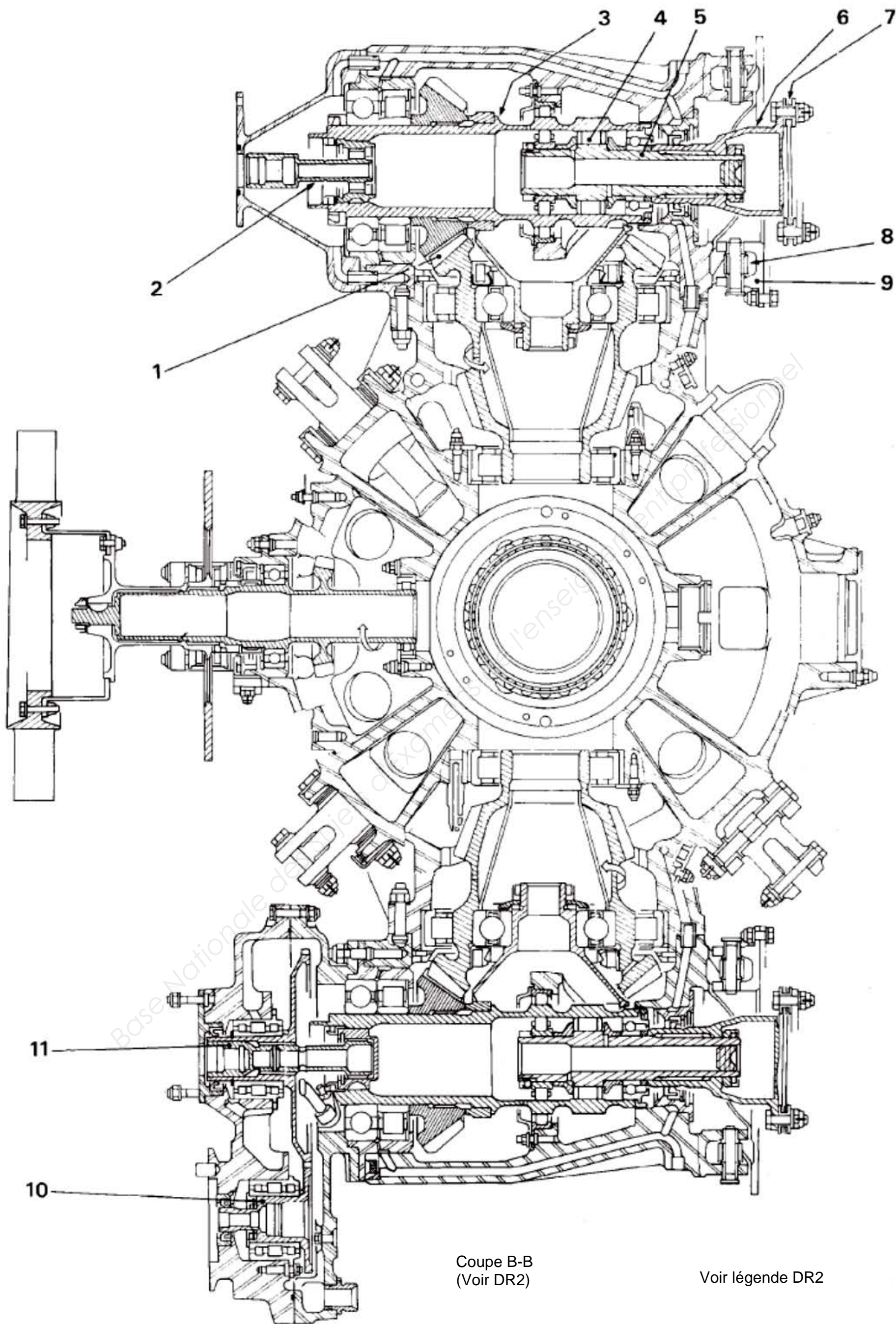
En rattrapage : Par l'utilisateur.

Aux rechanges : Sur fabrications nouvelles.

92-41

N° 53-27
Page : 1/8

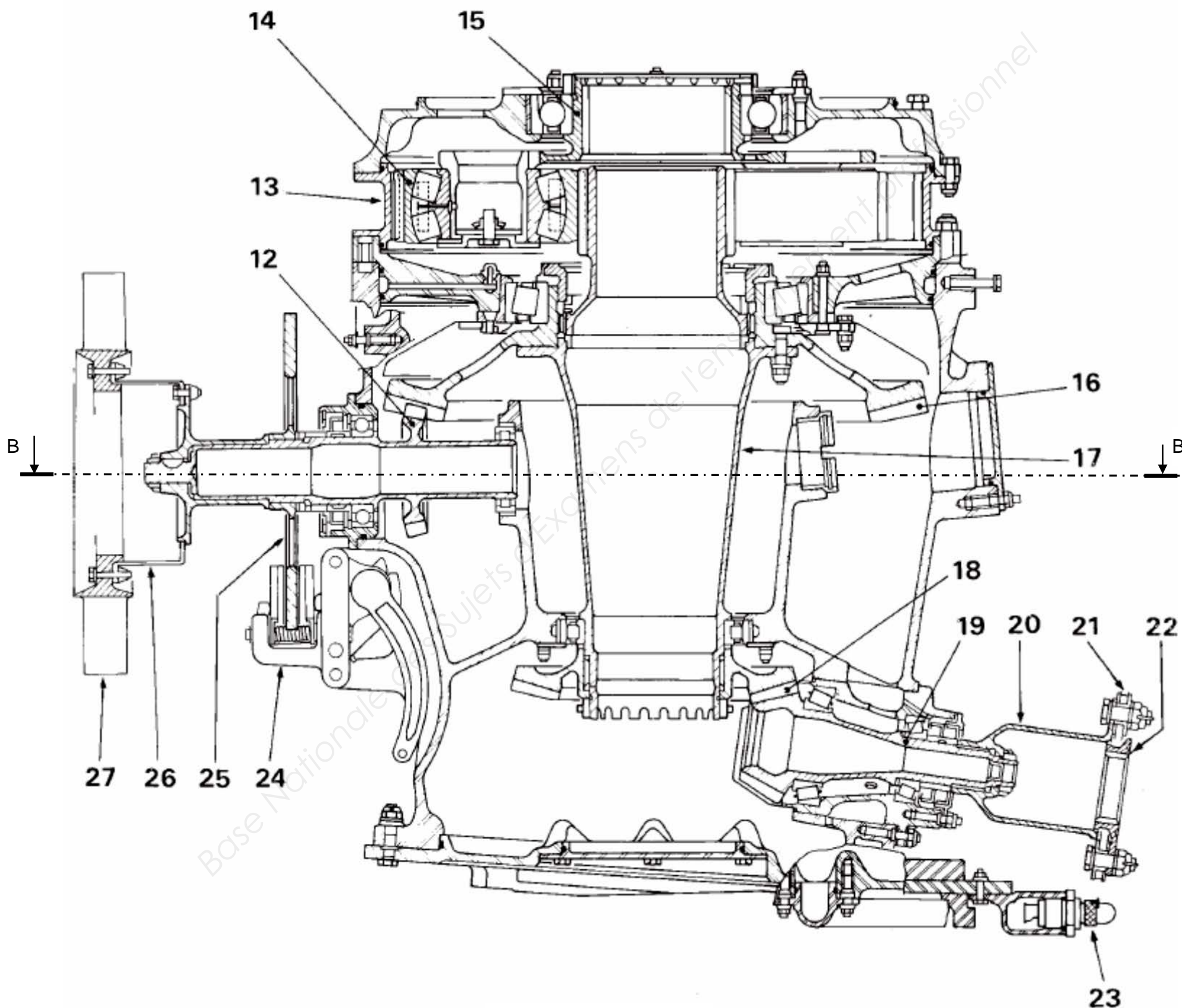
EUROCOPTER FRANCE - Direction Technique Support - 13725 MARGNANE Cedex France



Coupe B-B
(Voir DR2)

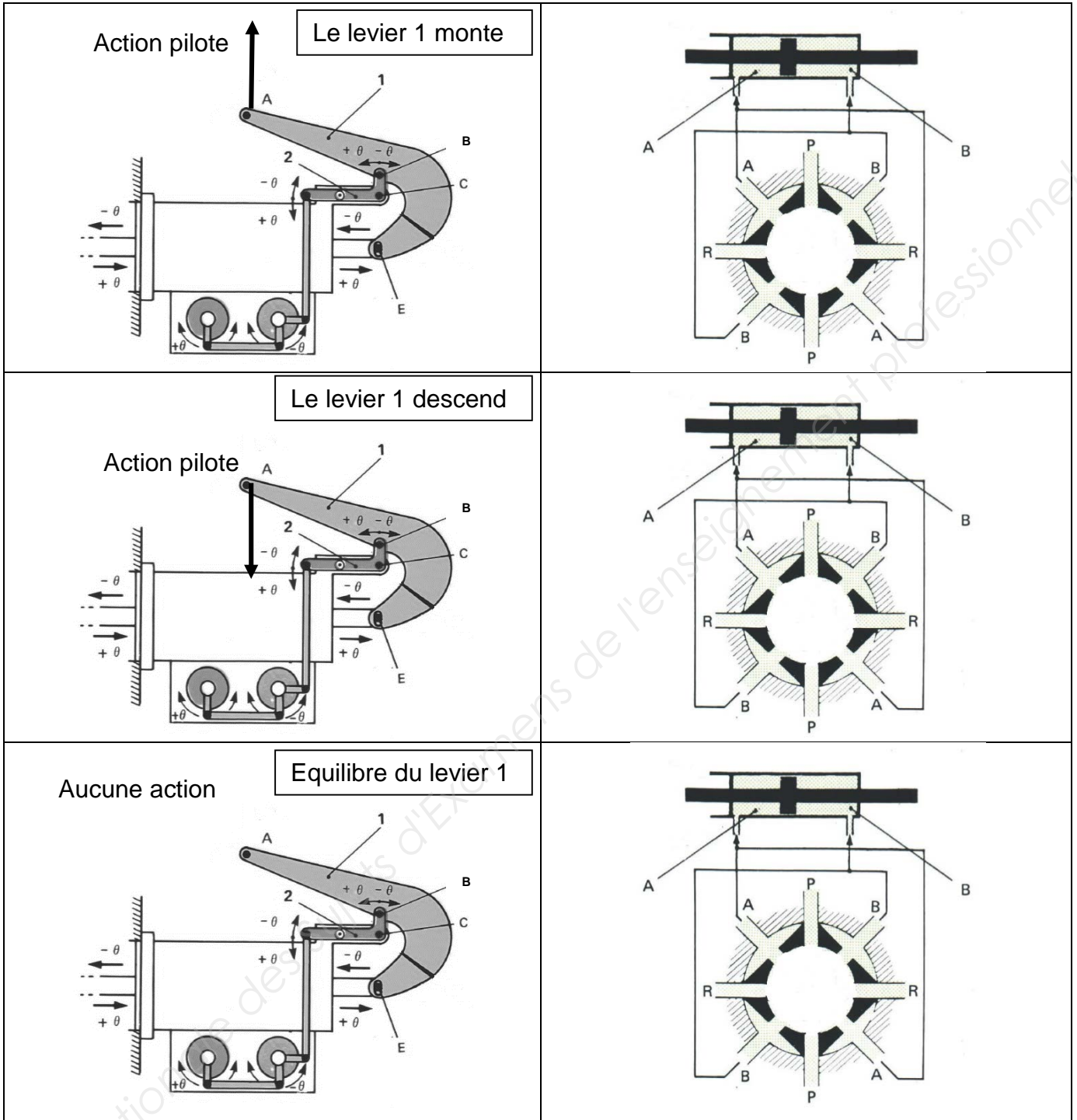
Voir légende DR2

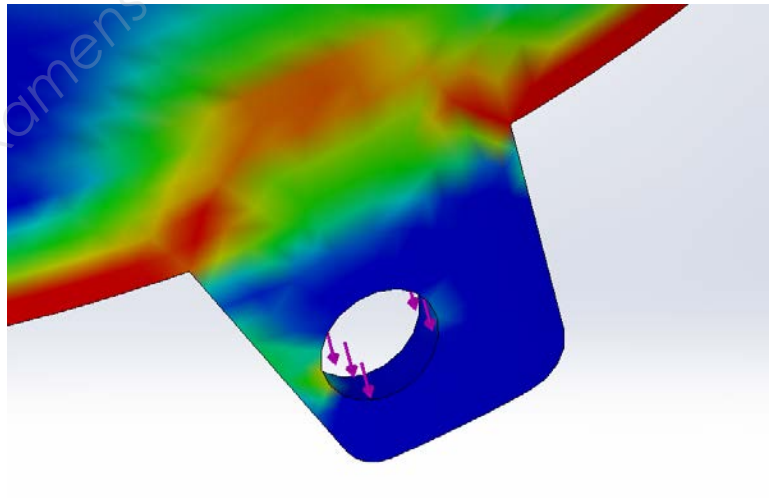
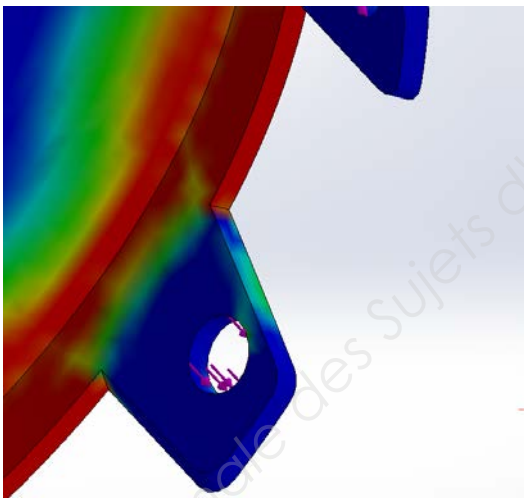
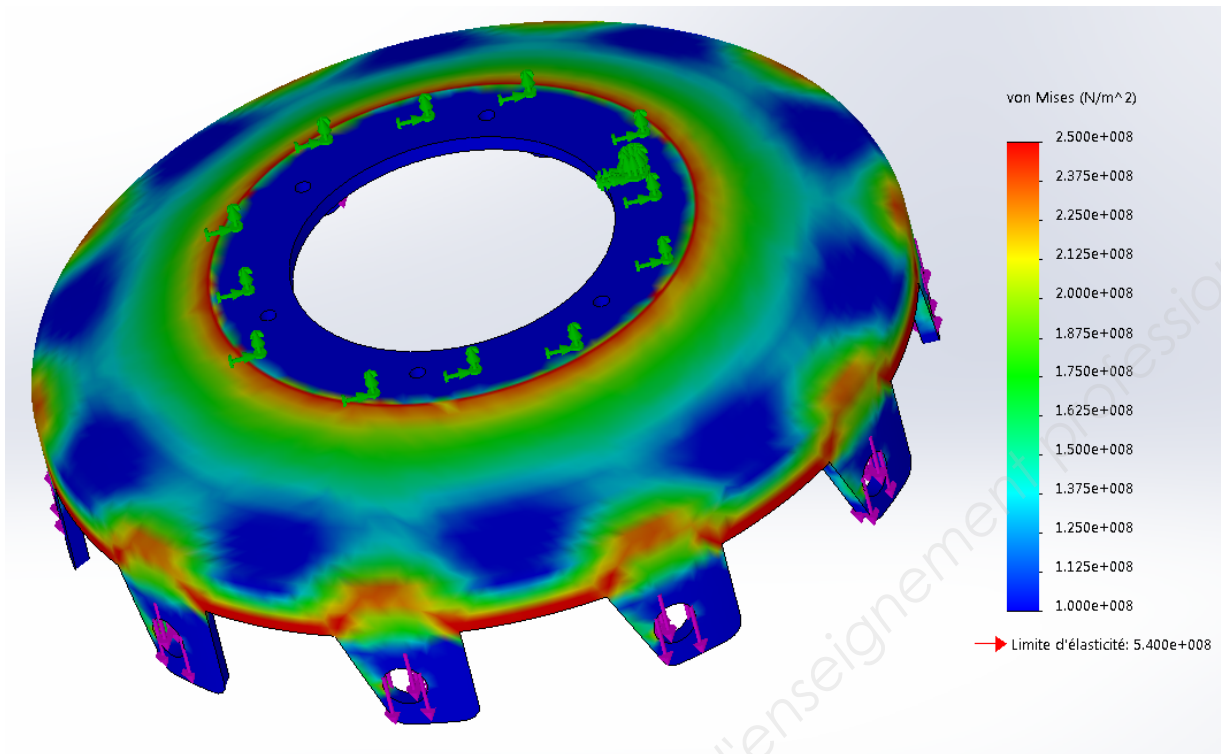
1 - Couple conique d'entrée	13 - Couronne fixe du réducteur épicycloïdal
2 - Arbre d'entraînement de la pompe hydraulique droite	14 - Satellites (il a 5 satellites)
3 - Arbre d'entrée "puissance"	15 - Porte-satellites
4 - Galets roue libre	16 - Roue conique principale
5 - Arbre de roue libre	17 - Arbre planétaire
6 - Bride de transmission	18 - Couple conique d'entraînement de la transmission arrière
7 - Accouplement flexible (reçoit l'arbre de transmission du moteur)	19 - Pignon d'entraînement de la transmission arrière
8 - Anneau de cardan	20 - Bride avant
9 - Demi-cardan (reçoit le carter de liaison "moteur BTP". Accouplement articulé)	21 - Accouplement
10 - Pignon d'entraînement de l'alternateur (option)	22 - Bride arrière
11 - Arbre d'entraînement de la pompe hydraulique gauche	23 - Bouchon de vidange
12 - Pignon d'entraînement du disque de frein rotor et du ventilateur	24 - Frein rotor
	25 - Disque de frein rotor
	26 - Moyeu de ventilateur
	27 - Ventilateur



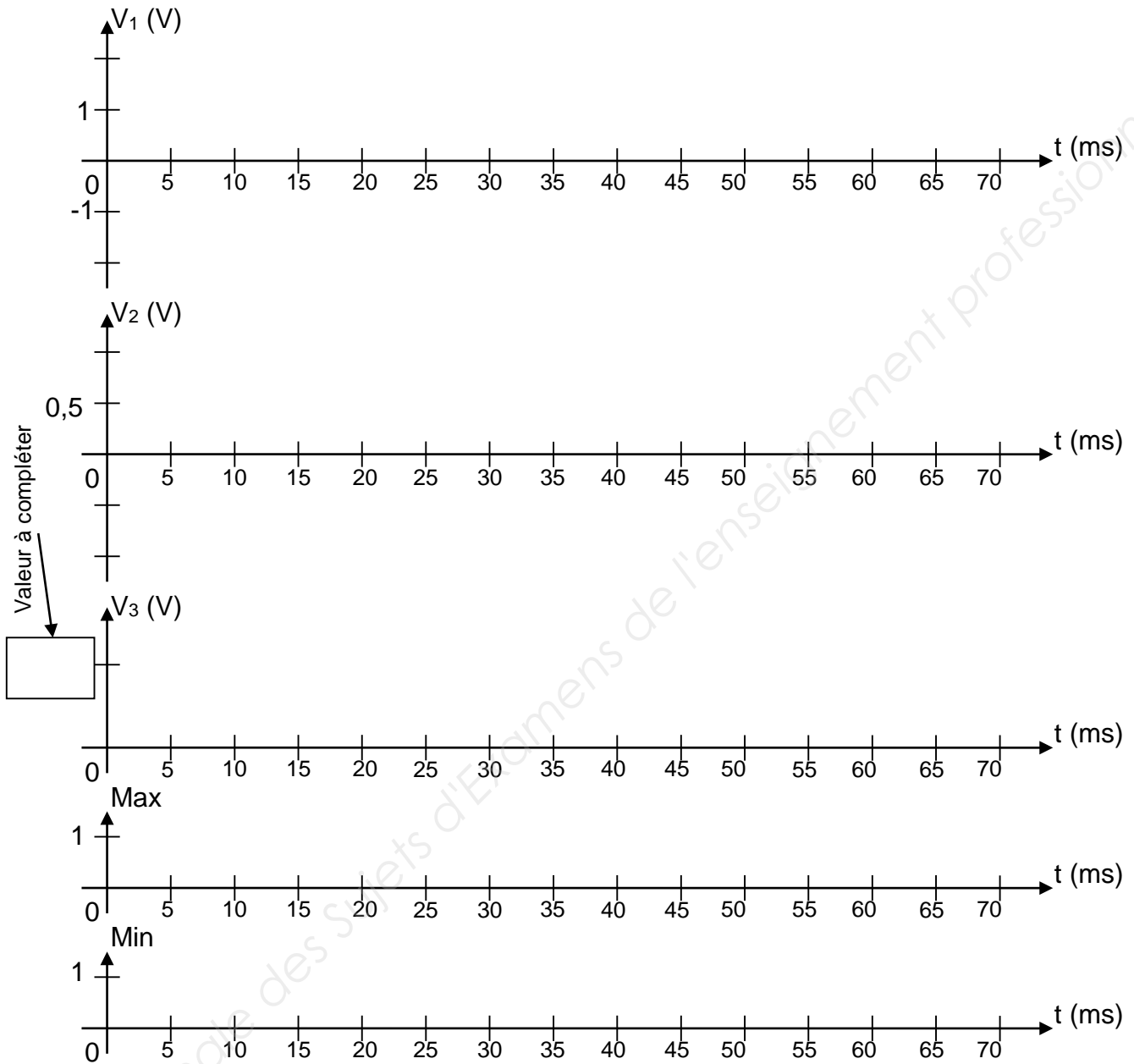
Coupe A-A
(Voir DR1)

DR3 – Document réponse 3 (réponse à la question 4.1)





DR5 – Document réponse 5 (réponse à la question 6.1)



Fréquence de V4 : _____

SERVICE BULLETIN	(Nom entreprise)	(Type appareil)
OBJET :		
APPROBATION DES SERVICES OFFICIELS Approuvé D.G.A.C :		<i>L'approbation de la Direction Générale de l'Aviation Civile se limite aux hélicoptères soumis à un certificat de navigabilité.</i>
1-DONNEES D'APPLICATION		
<u>A-VALIDITE</u>		
<u>B-BUT</u>		
<u>C-DESCRIPTION</u>		
(Adresse entreprise)		