

Rapport de laboratoire

GPA 745 - Introduction à l'avionique

Laboratoire #1 : Simulation des profils aérodynamiques

Auteurs : RAFIK CHENNOUF – CLEMENT BLANQUET

Montréal, le 19 SEPTEMBRE 2017

École de technologie supérieure

**Introduction**

Le but de ce premier laboratoire est d’étudier différents profils d’aile pour se familiariser avec les calculs d’aérodynamiques et les notions tel**le**s que le coefficient de portance, le coefficient de traînée, la polaire d’un profil ou encore la finesse, etc. Le logiciel de calcul numérique Matlab sera utilisé tout au long du laboratoire.

Tout d’abord, nous commencerons par calculer et représenter graphiquement les caractéristiques de trois différents profils d’aile : le profil RAF15 (1), Clark YH (2) et NACA 23018 (6), puis nous ferons une étude comparative de ces profils afin de les assigner à trois types d’avion.

Table des matières

[Table des figures 3](#_Toc493666170)

[Questions 4](#_Toc493666171)

[Question 1 4](#_Toc493666172)

[RAF15 4](#_Toc493666173)

[CLARK YH 9](#_Toc493666174)

[NACA 23018 14](#_Toc493666175)

[Question 2 19](#_Toc493666176)

[Conclusion 20](#_Toc493666177)

# Table des figures

[Figure 1 – RAF15 - Graphique du contour du profil 4](#_Toc493672341)

[Figure 2 - RAF15 - Graphique du coefficient de portance Cz en fonction de l’angle d’attaque α 5](#_Toc493672342)

[Figure 3 - RAF15 - Courbes du coefficient de trainée Cx en fonction de l’angle d’attaque α 6](#_Toc493672343)

[Figure 4 - RAF15 - Courbe f = Cz / Cx en fonction de l’angle d’attaque α 7](#_Toc493672344)

[Figure 5 - RAF15 - Courbe Cz en fonction Cx (polaire du profil) 8](#_Toc493672345)

[Figure 6 - RAF15 - Courbe du rapport Cz^(3/2) / Cx en fonction de l’angle d’attaque α 8](#_Toc493672346)

[Figure 7 – CLARK YH - Graphique du contour du profil 9](#_Toc493672347)

[Figure 8 - CLARK YH - Graphique du coefficient de portance Cz en fonction de l’angle d’attaque α 10](#_Toc493672348)

[Figure 9 - CLARK YH - Courbes du coefficient de trainée Cx en fonction de l’angle d’attaque α 11](#_Toc493672349)

[Figure 10 - CLARK YH - Courbe f = Cz / Cx en fonction de l’angle d’attaque α 12](#_Toc493672350)

[Figure 11 - CLARK YH - Courbe Cz en fonction Cx (polaire du profil) 13](#_Toc493672351)

[Figure 12 - CLARK YH - Courbe du rapport Cz^(3/2) / Cx en fonction de l’angle d’attaque α 13](#_Toc493672352)

[Figure 13 – NACA 23018 - Graphique du contour du profil 14](#_Toc493672353)

[Figure 14 - NACA 23018 - Graphique du coefficient de portance Cz en fonction de l’angle d’attaque α 15](#_Toc493672354)

[Figure 15 - NACA 23018 - Courbes du coefficient de trainée Cx en fonction de l’angle d’attaque α 16](#_Toc493672355)

[Figure 16 - NACA 23018 - Courbe f = Cz / Cx en fonction de l’angle d’attaque α 17](#_Toc493672356)

[Figure 17 - NACA 23018 - Courbe Cz en fonction Cx (polaire du profil) 18](#_Toc493672357)

[Figure 18 - NACA 23018 - Courbe du rapport Cz^(3/2) / Cx en fonction de l’angle d’attaque α 18](#_Toc493672358)

[Figure 19 - Finesses de tous les profils 19](#_Toc493672359)

[Figure 20 - Rapports liés aux puissances requises pour propulser les avions 21](#_Toc493672360)

# Questions

## Question 1

### RAF15

#### Contour du profil



Figure 1 – RAF15 - Graphique du contour du profil

Épaisseur relative : **6.49%** de corde.

#### Coefficient de portance Cz en fonction de l’angle d’attaque α



Figure 2 - RAF15 - Graphique du coefficient de portance Cz en fonction de l’angle d’attaque α

##### Valeur maximale Czmax du coefficient de portance



#### Courbes du coefficient de trainée Cx en fonction de l’angle d’attaque α



Figure 3 - RAF15 - Courbes du coefficient de trainée Cx en fonction de l’angle d’attaque α

##### Valeur minimale Cxmin du coefficient de trainée

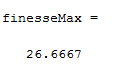


#### Courbe f = Cz / Cx en fonction de l’angle d’attaque α



Figure 4 - RAF15 - Courbe f = Cz / Cx en fonction de l’angle d’attaque α

##### Valeur maximale de la finesse fmax



#### Courbe Cz en fonction Cx (polaire du profil)



Figure 5 - RAF15 - Courbe Cz en fonction Cx (polaire du profil)

#### Courbe du rapport Cz^(3/2) / Cx en fonction de l’angle d’attaque α



Figure 6 - RAF15 - Courbe du rapport Cz^(3/2) / Cx en fonction de l’angle d’attaque α

### CLARK YH

#### Contour du profil



Figure 7 – CLARK YH - Graphique du contour du profil

Épaisseur relative : **11.7%** de corde.

#### Coefficient de portance Cz en fonction de l’angle d’attaque α



Figure 8 - CLARK YH - Graphique du coefficient de portance Cz en fonction de l’angle d’attaque α

##### Valeur maximale Czmax du coefficient de portance



#### Courbes du coefficient de trainée Cx en fonction de l’angle d’attaque α



Figure 9 - CLARK YH - Courbes du coefficient de trainée Cx en fonction de l’angle d’attaque α

##### Valeur minimale Cxmin du coefficient de trainée



#### Courbe f = Cz / Cx en fonction de l’angle d’attaque α



Figure 10 - CLARK YH - Courbe f = Cz / Cx en fonction de l’angle d’attaque α

##### Valeur maximale de la finesse fmax



#### Courbe Cz en fonction Cx (polaire du profil)



Figure 11 - CLARK YH - Courbe Cz en fonction Cx (polaire du profil)

#### Courbe du rapport Cz^(3/2) / Cx en fonction de l’angle d’attaque α



Figure 12 - CLARK YH - Courbe du rapport Cz^(3/2) / Cx en fonction de l’angle d’attaque α

### NACA 23018

#### Contour du profil



Figure 13 – NACA 23018 - Graphique du contour du profil

Épaisseur relative : **18.0%** de corde.

#### Coefficient de portance Cz en fonction de l’angle d’attaque α



Figure 14 - NACA 23018 - Graphique du coefficient de portance Cz en fonction de l’angle d’attaque α

##### Valeur maximale Czmax du coefficient de portance



#### Courbes du coefficient de trainée Cx en fonction de l’angle d’attaque α



Figure 15 - NACA 23018 - Courbes du coefficient de trainée Cx en fonction de l’angle d’attaque α

##### Valeur minimale Cxmin du coefficient de trainée



#### Courbe f = Cz / Cx en fonction de l’angle d’attaque α



Figure 16 - NACA 23018 - Courbe f = Cz / Cx en fonction de l’angle d’attaque α

##### Valeur maximale de la finesse fmax



#### Courbe Cz en fonction Cx (polaire du profil)



Figure 17 - NACA 23018 - Courbe Cz en fonction Cx (polaire du profil)

#### Courbe du rapport Cz^(3/2) / Cx en fonction de l’angle d’attaque α



Figure 18 - NACA 23018 - Courbe du rapport Cz^(3/2) / Cx en fonction de l’angle d’attaque α

## Résumé des données

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Profil | Epaisseur relative | Czmax | Cxmin | Czmax/Cxmin | Finesse max |
| RAF15 | 6.49% | 1.22 | 0.008 | 152.5 | 26.66 |
| CLARK YH | 11.7% | 1.43 | 0.009 | 158.9 | 24 |
| NACA 23018 | 18.0% | 1.06 | 0.01 | 106 | 56.25 |

## Question 2

On peut d’abord étudier les épaisseurs relatives de chaque profil pour connaître le type d’avion qui leur est associé.

* **RAF15** : épaisseur relative = **6.49%** de corde
* **CLARK YH** : épaisseur relative = **11.7%** de corde
* **NACA 23018** : épaisseur relative = **18.0%** de corde

Avec ces simples données, on se rend compte que les trois profils sont associés à des avions bien différents. Le profil RAF15 est un profil **mince** qui convient aux avions de chasse. Le profil CLARK YH est un profil **semi-épais** qui convient aux avions de ligne. Enfin, le profil NACA 23018 est un profil **épais** qui convient aux avions de transport à basse vitesse.

Le **facteur de plage de vitesse** (Czmax/Czmin) du profil CLARK YH est le plus grand parmi les trois profils. En effet, c’est le profil universel, tandis que les profils RAF15 et NACA 23018 sont des profils taillés respectivement pour la grande vitesse et pour la basse vitesse.

On peut également comparer l’angle d’incidence α pour lequel la finesse est maximale sur chacun des profils, c’est-à-dire l’angle pour lequel l’aile a les meilleures performances aérodynamiques. On trouve cette valeur sur la graphique Cz/Cx en fonction de α :



Figure 19 - Finesses de tous les profils

* **RAF15** : α=2°
* **CLARK YH** : α=2°
* **NACA 23018** : α=8°

Ceci s’explique par la forme de l’aile. En effet, pour les profils RAF15 et CLARK YH, l’intrados a une surface quasiment plane tandis que l’extrados présente une courbure. L’écoulement sur l’extrados est donc plus rapide que celui sur l’intrados, ce qui engendre une pression plus importante sur l’intrados ce qui génère la portance et ce avec un angle d’incidence relativement faible.

En revanche, pour le profil NACA 23018, l’extrados et l’intrados présentent une courbure très similaire. L’écoulement est donc quasiment identique sur l’intrados que sur l’extrados. Pour générer la portance, cela nécessite un angle d’incidence plus élevé de manière à rendre l’écoulement plus rapide sur l’extrados que sur l’intrados.

On peut aussi étudier le rapport lié à la puissance requise pour propulser l’avion.



Figure 20 - Rapports liés aux puissances requises pour propulser les avions

Avec le graphique ci-dessus, on voit que le profil NACA 23018 nécessite beaucoup moins de puissance que les deux autres profils. Cela est dû à sa finesse très élevée qui lui confère une capacité particulière à rester en l’air, ce qui est logique puisque c’est un avion de transport à basse vitesse.

La comparaison des angles de décrochage peut aussi se révéler intéressante. Voici les valeurs, que l’on trouve sur le graphique Cz en fonction de α.

* **RAF15** : 15°
* **CLARK YH** : 18°
* **NACA 23018** : 12°

Le NACA 23018 a donc moins de liberté au niveau de l’angle d’attaque que les deux autres profils.

# Conclusion