Erratum Abécédaire du BIA
**Réf 1750**
Éditions Cépaduès
février 2026

**Airbus A330 / 340**
L'A330 quant à lui vit le jour en 1992.

**Brevet**
Voir Licence

**Carburant (nouvelle définition)**
Élément chimique dont la combustion dans l'air dégage l'énergie thermique nécessaire au fonctionnement du moteur à piston, du turbopropulseur ou du turboréacteur. La quantité de carburant consommée est calculée à partir du temps de vol et de la consommation horaire en L/h. Cette dernière est indiquée sur le manuel de vol chaque vitesse et altitude. Pour le roulage, le décollage, le circuit d'arrivée et le retour au parking on considère une quantité forfaitaire.
Le calcul du carburant à emporter se fait en tenant compte du vent. D'après la dernière réglementation du 26 juin 2016 :

- à défaut de connaître le vent, il faut prévoir une quantité nécessaire sans vent plus au minimum 10 %, à laquelle s'ajoutent 30 minutes de réserve de jour, ou 45 minutes de nuit ;
- en local, à vue du terrain, la réserve finale doit être au moins de 10 minutes ;
- en local hors vue du terrain, la réserve finale doit être au moins de 30 minutes de jour.

En aucun cas, on ne peut poursuivre un vol avec moins de 15 minutes d'autonomie.

**Certification**
Acte officiel certifiant que l'appareil est conforme aux règlements de navigabilité. Le certificat de navigabilité doit être présent à bord de l'aéronef. La validité du CDN impose que l'appareil soit utilisé et entretenu conformément aux règles en vigueur. Ces exigences sont issues de l'annexe 8 à la Convention de Chicago et aux règles de navigabilité de l'État d'immatriculation. Dans l'Union Européenne, l'EASA est l'autorité de certification. Lorsqu'un nouveau type d'aéronef est conçu et construit, une campagne d'essais en vol et au sol doit être menée par le constructeur en coordination avec l'autorité de certification pour démontrer que la conception et la construction de ce nouveau type d'appareil est conforme aux exigences du règlement de navigabilité concernant la catégorie d'aéronef auquel il appartient. Ces exigences concernent les performances, les qualités de vol, la résistance structurale, la conception et la construction, la motorisation, la transmission et les systèmes, les limitations, le manuel de vol et les instructions pour le maintien en état de navigabilité. À chaque catégorie d'aéronef, correspond un règlement de navigabilité particulier appelé "*Certification Specifications*". Lorsque le certificat de type est obtenu par le constructeur, chaque aéronef construit doit recevoir un certificat de navigabilité certifiant sa conformité avec le certificat de type certifié. Ces deux étapes entrent dans le domaine réglementaire de la navigabilité initiale ou "*Initial Airworthiness*". Ensuite, tout au long de son exploitation, l'aéronef doit être utilisé et entretenu conformément dans le respect des conditions de délivrance de son certificat de navigabilité. C'est le domaine réglementaire du maintien en état de navigabilité ou "*Continuing Airworthiness*".

**Élevon** *(Elevon)*
Combinaison d'une gouverne de **profondeur*** et d'un aileron*, utilisée sur les avions à aile delta qui ne possèdent pas d'empennage. Le terme provient de la contraction de l'anglais *elevator* et *aileron*.

**Gouverne de profondeur**
Située généralement sur l'empennage horizontal, cette gouverne permet de contrôler l'incidence de l'avion et la trajectoire dans le plan vertical. Le mouvement associé est le tangage*.
Pousser le manche ou le volant vers l'avant abaisse la gouverne de profondeur et génère une force aérodynamique vers le haut qui génère un moment piqueur. L'incidence et la portance diminuent dans un premier temps et la trajectoire s'oriente vers le bas. Tirer le manche ou le volant vers l'arrière soulève la gouverne de profondeur et génère une force aérodynamique vers le bas qui génère un moment cabreur. L'incidence et la portance augmentent dans un premier temps et la trajectoire s'oriente vers le haut.

**IFR**
… un complément à la licence.

**Immatriculation**
Modifier et compléter ? : La lettre qui suit le pays désigne la classification de l'aéronef
F-AZ et F-AY : aéronef de collection
F-B, ~~et~~ F-G et F-H : avion et hélicoptère

**Licence** (de pilote)
Titre provisoire permettant d'exercer les acquis du brevet. Elle se renouvelle par un test médical effectué par un médecin agréé aéronautique et la justification d'une pratique, qui dépend du type de brevet et de l'âge.

**Messerschmitt**
Ce dernier effectue son premier vol en 1935. Une version largement modifiée, appelée Me 209, bat le record de vitesse (…)

**MiG**
Le MiG 29, évoqué dans le film *Top Gun* sous l'appellation MiG28, et modernisé aujourd'hui sous le nom MiG 35 (1977).

**Mille nautique** ou marin (Nautical Miles, NM)

**Polaire** :
C'est la courbe qui représente les valeurs du coefficient de portance* Cz en fonction de celles du coefficient de traînée* Cx. En pratique, on représente 100 Cx pour dilater la courbe.
C'est une « carte d'identité » aérodynamique du profil d'aile concerné. Dans le cas de l'avion complet, la polaire inclut les contributions du fuselage, des empennages et du train d'atterrissage, pour une configuration donnée.
En toute rigueur, on devrait parler de polaire Eiffel, car elle est tracée dans un repère lié à l'écoulement. La polaire Lillienthal* est quant à elle tracée dans un repère lié au profil d'aile et adaptée à l'étude des hélices.

**Radio**
Les radiocommunications se font dans des domaines de fréquence réservés à l'aéronautique par des conventions internationales. On distingue la bande VHF (Very High Frequency), entre 108 à 144 MHz, et la bande UHF (Ultra High Frequency), entre 235 et 400 MHz. Le canal d'urgence et de détresse est 121,5 MHz, le canal d'auto-information entre aéronefs en dessous de 500 pieds (ft) au-dessus du sol est 123,5 Mhz.
La radio est utilisée soit pour recevoir des messages pré-enregistrés concernant la météo ou les informations relatives à un aérodrome, soit pour communiquer avec l'organisme de contrôle (autorisations ou clairance, instructions pour le décollage ou l'atterrissage…). Les radiocommunications font appel à une phraséologie conventionnelle, elles se déroulent en général soit dans la langue du pays survolé soit en langue anglaise qui est la langue internationale officielle.

**Ravitaillement en vol**
Le premier ravitaillement eut lieu en 1920, lorsqu'un pilote récupère un bidon d'essence posé sur un radeau. L'année suivante un cascadeur passe d'un biplan à un autre avec un bidon de 20 litres. L'utilisation d'un tuyau date de 1923, mais reste un exercice sportif. Le système actuel date de 1935 et fut mis au point par les frères Key, qui réalisèrent un vol de 27 jours. Aujourd'hui il existe deux systèmes : l'un à perche rigide télescopique, performant, stable, mais complexe, l'autre à tuyau souple, utilisé entre autres par l'armée de l'air française. Les avions ravitailleurs sont parfois dérivés d'avions de transport civils : Boeing 767, Airbus A330 ou Iliouchine 76.

**Reitsch** Hanna
Remplacer Me 321 par Fi 103R (V1 piloté).

**Sikorsky** : S-42, S-52.
Suivra en 1952 le S52, dont le prototype avait battu plusieurs records de vitesse et d'altitude.

**Zone** à statut particulier *(P, R, D areas)*
Espace aérien à statut particulier soumis à des conditions particulières de pénétration. On distingue :
les zones de contrôle (CTR) : ils comprennent les trajectoires de décollage et d'approche finale des avions opérant sur l'aéroport ;
les zones de circulation d'aérodrome (ATZ), espace aérien, de dimensions définies, autour de certains aérodromes en vue de la protection de la circulation d'aérodrome.
On trouve aussi des zones soumises à restrictions :

- P (Prohibited) : espace aérien dans les limites duquel le vol des aéronefs est interdit ;
- D (Dangerous) : espace aérien à l'intérieur duquel des activités dangereuses pour le vol des aéronefs peuvent se dérouler pendant des périodes spécifiées ;
- R (Restricted) : espace aérien dans les limites duquel le vol des aéronefs est subordonné à certaines conditions spécifiées ;
- RMZ : l'emport et l'utilisation d'équipements radio sont obligatoires ;
- TMZ : l'emport et l'utilisation de transpondeurs transmettant l'altitude-pression sont obligatoires.

Bien que ce ne soient pas des zones aériennes au sens strict du terme, citons également :

- les Airways (AWY) ou voies aériennes : ce sont des couloirs aériens dans lesquels les avions transitent entre les aéroports.
- les TerMinal control Area ou zones terminales (TMA) : ce sont des zones autour de l'aéroport, dans lesquels sont comprises les trajectoires de montée, de descente et d'attente des avions.