

BRUITS D'HÉLICE

LE WEBZINE DE L'AÉROCLUB



Aero-Club du Bassin Minier
ACBM



SOMMAIRE

- Edito 1
- La formation pratique pro..... 2
- Brèves de contrôle 3
- Agenda du club 3
- Piloter : un rêve d'enfance 3
- Piloter : un rêve d'enfance 4
- La France championne..... 5
- Bureau des instructeurs 6



EDITO DE MICHEL POLACCO



par Michel Polacco

Secrétaire Général de
l'Information de Radio France,
Spécialiste Aéronautique,
Espace, Défense

J'aime l'association entre l'aéroclub et son journal. Peut-être le réflexe du journaliste qui a besoin de lier ses sentiments, sa joie de voler en l'occurrence, avec le partage, l'expression, qui sont possibles grâce au journal, en papier ou sur le web. Ce qui compte c'est le partage.

Dans l'aviation nous avons beaucoup à partager : Les traditions, l'histoire, l'héritage de nos anciens qui ont défriché le ciel et les techniques, la navigation, et pris les risques, pour nous permettre de voler en sécurité et avec bonheur. L'expérience qui chaque jour s'enrichit des aventures et des observations des uns et des autres, et qui est un puissant facteur moderne de sécurité. Le SGS, Système de Gestion de la Sécurité est devenu une obligation dans toutes les écoles et tous les centres où se pratique le vol, avion, ULM, hélicoptère. Nous avons besoin du retour d'expérience, pour la faire notre, et ainsi améliorer nos compétences.

Et j'ajouterai le terroir. LFGM, avec sa piste 09/27 balisée de nuit, permet autant de voyager que de découvrir son environnement et de le faire découvrir grâce aux baptêmes et vols d'initiation, à ceux que le ciel et l'aviation font encore rêver. Saint Exupéry n'a jamais cessé et ne cessera jamais d'être d'actualité ! Et, l'aviation en crise de manque de pilote compte enfin, et à nouveau, sur les aéroclubs pour fournir des pilotes et des aviateurs motivés pour alimenter les avionneurs, les compagnies aériennes, les aéroports ou le contrôle du ciel. C'est le meilleur lieu d'apprentissage, de motivation, d'accès à la famille aéronautique.

L'Aéro-Club du Bassin Minier, à Montceau les Mines - Pouilloux, porte aussi depuis 1946 les traditions du bassin minier, fort en émotions, avec ses aéronefs, ses membres, son excellence en formation, en voltige, ou dans la pratique de l'ULM.

Il y a bien longtemps que je ne m'y suis posé, et j'espère bientôt y faire escale... Je ne doute pas que nous aurons quelques passions communes à partager autour d'un verre.

Très bons vols à tous. Soyez vigilants, on ne l'est jamais assez, et profitez de la chance que nous offre la France, avec ses paysages, ses aérodromes, sa météo, et ses clubs, pour pérenniser l'aventure aérienne.

Michel Polacco

Bruits d'hélice, de vous et pour vous !

Bruits d'hélice a besoin de vous pour la réalisation de ses contenus chaque trimestre. N'hésitez pas à vous porter volontaire pour faire partager de petits articles ou des idées de publication.

Ce journal est cimenté par notre passion commune autour de l'aviation et du pilotage... faite part de vos expériences, relatez vos aventures, partagez votre savoir ! Bruits d'hélice n'en sera que plus riche. Contactez-nous pour être guidé si vous ressentez le besoin de vous faire épauler pour votre premier article. Nous correspondrons avec grand plaisir.



La formation professionnelle en pratique : le CPL, l'IR et la MCC

par Sébastien Notet



Dans la suite logique de la présentation des formations théoriques ATPL présentées sur le numéro précédent, a b o r d o n s aujourd'hui la partie pratique des formations professionnelles de pilote. Nous allons essayer de détailler brièvement leur contenu et vers quoi elles mènent.

Je ne m'attarderai pas sur les pré-requis au début des formations (cf Intégré vs Modulaire sur le numéro précédent) Tout futur candidat dans l'aviation de ligne ou dans l'aviation d'affaire, pour pouvoir effectuer des vols transportant des passagers à titre commercial, doit disposer au minimum d'un ATPL théorique, d'un CPL / IR ME PBN et d'une MCC. Ensuite, le candidat sera passé au crible par le système pointu des sélections compagnie, puis sera qualifié sur une machine de la compagnie (QT ou Type Rating) sur simulateur et en vol réel, avant de rentrer officiellement comme pilote en AEL Application En Ligne.

La première étape après l'obtention de la théorie et d'un éventuel PPL obtenu en aéroclub ou en filière intégrée, consiste au passage du CPL Commercial Pilot Licence (ex-PP).

En conditions VFR, le candidat se verra formé à la préparation du vol et au pilotage de manière plus opérationnelle. L'objectif est de pouvoir jongler entre les réglementations et d'optimiser les vols, et par là même l'impact financier de ceux-ci. Tout en conservant le côté VFR Voir et Eviter, le candidat devra aussi maîtriser très précisément le pilotage de base, puisque les écarts sur les tenues d'altitude et de cap sont très stricts (+/- 100Ft et +/- 5° en cap). Il devra aussi être familiarisé avec les différentes avioniques et les systèmes comme les pilotes automatiques, les GPS GNSS, etc.

Les dossiers de vol devront être minutieusement préparés et exposés avant chaque départ avec des briefings correspondants aux phases de départ, sécurité avant décollage et à l'arrivée, de même que les navigations avec un suivi régulier de la consommation et des réserves sur chaque points tournants, des solutions de déroutement, et aussi des procédures de traitement et d'analyse des pannes (QRH ou Manex). La formation peut être SEP Single Engine Piston ou MEP Multi Engine Piston sur bimoteur. Le test consiste en une navigation d'environ 2H avec une présentation du vol à l'examineur, une branche navigation en Part-CAT simulée (réglementation du transport public de passagers), un déroutement et de la mania avec pannes. Les avions SEP pour le CPL seront des machines la plupart du temps équipées en hélice à vitesse constante et train rentrant. De même, du vol sans visibilité et du vol de nuit sont requis pour l'obtention du brevet. Un pilote CPL peut donc être rémunéré pour effectuer du travail aérien. Il se doit de maintenir à jour ses licences, ses qualifications et évidemment sa certification médicale de classe 1, le tout annuellement à quelques exceptions près. La formation aura lieu en vol réel mais aussi sur simulateur FNTP agréé, notamment pour le vol sans visibilité ou l'entraînement à la radionavigation.

Viens ensuite le temps de passer l'étape supérieure avec l'IR Instrument Rating (vol aux

instruments), anciennement appelé IFR. Cet examen est aujourd'hui quasi systématiquement proposé assorti de privilèges telle qu'une MEP (Multi Engine Piston : avion bimoteur) et d'un PBN (Performance Based Navigation : procédures GPS GNSS de précision). L'IR ME PBN est aujourd'hui un élément fondamental pour qui souhaite travailler dans le transport public de passager, puisque les procédures classiques couteuses en maintenance telles que ILS, VOR, etc... ont tendance à être progressivement remplacées par des procédures GPS type LNAV (non précision) ou LPV (de prévision)



Le stagiaire se verra donc proposer des cours en salle sur la réglementation (lourde !) spécifique à l'IR, des cours sur les systèmes embarqués et sur les machines utilisées, des cours PBN (principe et sécurité) et évidemment un décryptage des procédures de navigation, de mise en attente de d'approche spécifiques aux vols IFR. Il apprendra à gérer son vol en temps réel, prévoir les déagements, prévoir les temps d'attente,



corriger les vents dans les hippodromes d'attente, gérer les clairances du contrôle, etc. La formation est sanctionnée par un test en vol. Il commence par la présentation du vol, le dossier météo, les notams, les limitations terrain et approche (pente admissible en cas de remise de gaz sur un seul moteur), masse et centrage, devis carburant, type d'approche prévue, les plans de vol IFR déposés aller et retour, les notifications AUGUR sur la couverture satellite sur les zones d'arrivée... Pour un test agrémenté PBN, il y aura 8 questions sur le PBN et le candidat devra au minimum répondre correctement à 6 d'entre elles, le test comprendra aussi une procédure LPV d'approche de précision par satellite pour être validé. Sinon ce ne sera qu'un IR classique. Ensuite le candidat part en vol. Il effectuera une première branche sur le terrain de destination, il devra effectuer une approche de précision et une de non-précision (par exemple une contrôle du plan au temps ou à la distance DME), puis il effectuera une remise de gaz avec une panne moteur (gestion n-1), puis un retour sur le terrain pour une approche n-1, le candidat gèrera aussi une remise de gaz n-1 et partira en secteur pour de la mania en IFR (virage au taux, mise en attente, correction de vent...) puis un retour sur le terrain d'origine avec de la gestion de panne, et encore de la panne moteur, le tout en restant dans les fenêtres, les limitations de chaque point crucial dans chaque procédure. Ce test est très intense car il fait appel à énormément de points à gérer en simultanée.

Si en plus, on rajoute le trafic, le stress du test, la gestion de panne associée à tout le reste, il faut être préparé, ordonné, et prêt à anticiper les procédures et son temps pour réussir. Comme les CPL, chaque point de contrôle doit être validé pour obtenir le test. Si un point est en échec, le candidat obtient un Partial (il devra se refaire tester sur ce point), si il y en a plus d'un en échec, c'est un fail et le candidat devra tout refaire. Notez que pour apposer un IR sur une licence, le candidat devra aussi disposer d'une qualification de radiocommunication en langue anglaise FCL055 d'un niveau 4 au minimum (à rajouter à la totalité des formations)

Il reste une dernière étape pour les futurs pilotes de ligne : la MCC Multi Crew Cooperation : la qualification de pilotage en équipage.

Ce stage d'une durée de 3 semaines environ, s'orchestre par binôme et s'effectue sur simulateur JOC (Jet Oriented Course) comme des simulateurs A320 ou B737, parfois des hybrides (ALX). Il consiste à apprendre la synergie d'un cockpit

et du travail en équipage, à savoir annoncer, agir et vérifier en permanence, partager les analyses et les avis, décider en équipe...



A chaque vol, un OFP est donné à l'équipage (Operational Flight Plan) qui décrit la météo, les notams et les informations techniques (Fuel, masse, passagers, cargo...) et la navigation avec les horaires des blocs comme en compagnie. Un instructeur jouera le contrôle, et il y a fort à parier que chaque vol sera mouvementé (panne, dysfonctionnement, urgence à gérer...) Ce stage, souvent présenté à tort comme un des plus simples car non-validé par un test mais par une simple attestation, exige de la rigueur et du travail. Chaque stagiaire devra incarner successivement les rôles de Commandant de bord ou de Copilote, le tout en PF ou PM (Pilote aux commandes ou pilote en surveillance). Le partage des tâches est donc primordial et dépend des rôles occupés, ce qui implique de connaître chaque partition et qui fait quoi, et quand ... Il faut donc beaucoup d'investissement pour tout mémoriser et ressortir chaque rôle en un temps assez réduit.

L'ensemble de ces formations, réalisées en ATO, s'étendent sur des périodes variant entre 4 mois au plus rapide (modulaire) jusqu'à 1 an (formation intégrée avec expérience en SPIC Supervised Pilot in Command). C'est clairement la partie la plus coûteuse des formations car beaucoup d'heures de vol sont réalisées dont une partie en multimoteur, auxquelles il faut rajouter les frais de test et d'examineur, d'apposition DGAC qui font aussi grimper la facture. La prudence reste donc de mise dans l'analyse des devis et des frais annexes, voire les délais de formation qui, selon les ATO, sont parfois omis ou volontairement camouflés. Plusieurs membres du club sont aujourd'hui en formation, je vous invite donc à les contacter pour des informations personnalisées, et bien sur de faire aussi le tour du web, demander des devis et comparer selon vos souhaits et vos attentes en la matière.

Brèves de contrôle.....



par Alexis Kaszczyk, Contrôleur aérien LFLC

Du bon usage du transpondeur.

Vous l'avez sans doute remarqué, tous les aéronefs VFR équipés d'un transpondeur mode S se voient affectés le même code de la part d'un organisme du contrôle, par exemple 4517 de la part de Saint-Yan ou 4567 de la part de Clermont. C'est parce que ces transpondeurs transmettent directement l'immatriculation de l'aéronef sur l'écran radar. Dès lors il n'y a plus besoin de codes différents pour l'identification.

Le fait d'afficher 45xx au lieu de 7000 change la couleur de la piste radar. Un code 7000 sera d'une couleur très discrète sur l'écran radar tandis qu'un code 45xx sautera aux yeux du contrôleur. Cela sert à indiquer quels avions sont en fréquence avec chaque centre de contrôle.

C'est pour cela qu'il ne faut pas afficher 4517 ou 4567 avant d'avoir réellement contacté l'approche de Saint-Yan ou le SIV de Clermont. Ce n'est heureusement pas une pratique courante mais cette dérive a été constatée (pas à Pouilloux je vous rassure) après quelques années d'utilisation des modes S. Ca peut poser des problèmes sur le secteur de contrôle ou d'info, mais aussi aux militaires qui surveillent l'espace aérien.

Que le transpondeur soit mode S ou pas, on vous dira en sortie de zone ou bien d'afficher 7000 et de contacter le secteur d'info suivant, ou bien directement de contacter le secteur d'info suivant. Il est toléré que pendant le temps de prise de contact avec le nouveau secteur vous pouvez garder le code transpondeur du secteur précédent, surtout si le transpondeur n'est pas mode S. Mais si après 3 ou 4 minutes vous n'avez pas réussi à établir le contact radio avec le nouveau centre alors il faudra afficher de vous-même le code 7000.

Ceci pour rejoindre la logique de : si je ne suis en contact avec personne alors le transpondeur est sur 7000.

AGENDA CLUB

OCTOBRE 2018 :

- Reprise des cours du BIA en octobre (Lycée PARRIAT, Collèges St GILBERT et IUT)
- **24 octobre** : Journée avec les papillons blancs

DECEMBRE 2018 :

- Repas de Noël et accueil du père Noël mi décembre



Prévisions d'activité sans date :

- Le BIA : devenez volontaire formateur, une expérience unique !
- Vol de mise en garde et initiation à la voltige (possibilité de faire venir un CAPDOL de St Chamond)
- Baptêmes des collèges en septembre et octobre 2018
- Journée découverte des classes ULM sur notre plateforme
- Développer les voyages, le vol de nuit, le vol en montagne
- Sorties club mensuelles (Gap, Albi, etc..)

Chacun peut proposer et œuvrer à l'organisation de ces évènements...

Quand un rêve d'enfant devient réalité !

par Daniel Rozier



Lundi 30 Juillet 2012, 9h23, ça y est je tire le manche et je décolle, seul aux commandes !

Enfin, mon rêve d'enfant se réalise ! Il est difficile de dire ce que je ressens à ce moment précis : joie contenue, satisfaction et fierté personnelle, égoïsme, récompense du travail effectué, concentration sur le pilotage...), tous les pilotes m'avaient dit que ce moment serait inoubliable et il le restera à jamais !

Comment en suis-je arrivé là ?

Après un vol de 40mn avec Daniel mon instructeur, il me dit à l'atterrissage : « Bon, maintenant tu vas faire ton premier solo ». Au parking, régime au ralenti, il ouvre la verrière et après avoir signé mon carnet de vol, sort de l'avion et s'éloigne en me faisant un signe de la main.

Il me l'avait déjà proposé 2 semaines auparavant, mais je ne me sentais pas tout à fait prêt !

A 9h17, après avoir suivi les différentes check lists et fait les briefings, je roule au point d'arrêt avant de m'engager sur la piste pour décoller en 27. Et c'est le début de la réalisation de ce qui était ancré au fond de moi depuis l'âge de 6 ou 7 ans, quand je voyais passer au-dessus de CRONAT où j'habitais, les avions de Saint-YAN ! J'avais fait une tentative en 1987 à BOURGES en choisissant le planeur, mais je n'ai pas pu continuer. Avec le recul, si j'avais appris à piloter un avion au lieu d'un planeur, je serais sans doute breveté depuis longtemps. Enfant, on m'avait abonné à un magazine où se trouvait une BD, "Les Chevaliers du Ciel", et je rêvais de faire comme eux un jour, "quand je serai grand" ! Chaque fois que je pouvais découper des images d'avions, je les rangeais précieusement dans un cahier et les collais pour ne pas les perdre.

Dès que je trouvais du temps, je bricolais des avions, à base de branches d'arbustes comme le chanvre ou le sureau, et j'essayais de les faire voler sans beaucoup de succès ! Pour un Noël, on m'avait offert un MECCANO, et avec les pièces

j'ai dû faire tous les avions possibles qui ne volaient pas bien entendu !

Puis le temps a passé. J'ai déménagé à Saint-Vallier pour quelques mois. Et là encore je voyais les "Pouilloux" passer dans le ciel, mais je me disais que je ne volerais jamais.

L'adolescence, le début du travail, le service militaire que j'avais demandé à effectuer dans l'aviation (j'ai été affecté dans les transmissions de l'Armée de Terre), puis les différentes mutations professionnelles, m'ont fait oublier mes aspirations d'enfant (enfin pas tout à fait) ! Puis vint la retraite, à Saint-Vallier, à 3 kms à vol d'oiseau de l'Aérodrome de POUILLOUX, et là sur ma terrasse je voyais les avions décoller, atterrir et faire des tours de piste.

Pourquoi ne pas me lancer dans le pilotage, maintenant que j'ai du temps ?

L'opportunité d'un stage découverte de l'aviation se présentant en septembre 2011, réveille en moi mon vieux rêve.

Mais après avoir évalué la situation, âge, complexité de la tâche et le coût, je me suis dit que ça ne serait pas très sérieux de me lancer dans cette aventure.

C'est alors que quelques amis, Georges, Stéphane, pilotes depuis longtemps ont fortement insisté pour que je m'inscrive à l'Aéro Club. Soutenu par ma famille, j'ai sauté le pas et c'est comme ça que j'ai débuté ma formation avec Daniel comme instructeur non sans avoir été obligé de passer une visite médicale et un test d'effort à Paray, car à 66 ans, évidemment il fallait prendre des précautions !!!

Le 1er vol, le 30 Novembre 2011, m'a fait un plaisir immense, car à la fin Daniel m'a dit : " Bien à partir d'aujourd'hui, on commence sérieusement la formation".

Puis les vols se sont enchaînés de façon soutenue, 2 en Décembre 2011, 8 en Janvier 2012, 7 en Février (dans le même temps, je passais la partie théorique et la réussissais 59/60), 9 en Mars, 5 en Avril, 8 en Mai, 7 en Juin et 11 en Juillet pour finir par le 12ème en solo qui était pour moi déjà comme une 1ère récompense !

Lors de ce 1er décollage solo et le tour de piste à 2 000 pieds, je n'ai pas pu m'empêcher de penser à tous ceux et celles qui avaient insisté parfois un peu lourdement, pour que je me lance dans le pilotage. Tous ont été beaucoup dans cette réussite, m'ont soutenu, encouragé quand j'avais des doutes, et bien sûr Daniel, mon instructeur. Sa patience et son calme, sans jamais s'énerver (et pourtant il aurait pu) m'ont permis d'en arriver là.

Daniel ayant quitté l'instruction à POUILLOUX, c'est Julien, jeune instructeur, qui le remplace. Avec des méthodes différentes et complémentaires à celles de Daniel, j'ai continué de travailler pour qu'un jour de Septembre, il me propose de passer le Brevet de Base.

Après inscription et formation intensive, je passe le BREVET de Base le samedi 6 Octobre 2012 avec Jean-Marie, Instructeur à AUTUN. A 9h30 nous décollons de POUILLOUX sans vent, destination AUTUN pour faire une intégration d'aérodrome, un toucher et une PTE.

Si l'intégration et le toucher sont bien réalisés, je dois m'y reprendre à 2 fois pour la PTE dont la dernière se finit par une remise de gaz. On en fera une autre à l'arrivée à POUILLOUX. Sur le chemin du retour, je fais des exercices de décrochage, de vol lent et de virages à fortes inclinaisons sans difficultés. A l'arrivée à POUILLOUX, nouvelle PTE et encore une fois la réussite n'est pas au rendez-vous. Pourtant le vendredi j'en avais réussi 3 sans problème ! Après 1h16 de vol à l'atterrissage, je ne suis pas content de moi et je crains que Jean-Marie me refuse mon BB.

Au débriefing, toutes les actions lors du vol ayant été menées avec sécurité et dans de bonnes conditions, et malgré mes PTE ratées, Jean-Marie me donne le sésame du BB.

Moins d'un an après mon 1er vol en instruction, je devenais breveté pilote et donc qualifié pour voler seul sur mon avion d'instruction F-GGJI.



La semaine suivante, j'effectue mon 1er vol seul, sans la présence de mon instructeur, c'est-à-dire que je suis libre de voler quand je veux dans un rayon de 30 kms de l'aérodrome. Puis Julien me propose de faire une navigation sur ROANNE avec le F-GDEJ (avion sur lequel j'ai fait les 3/4 de mon instruction), ce que nous faisons le 9 Novembre pour le reprendre en main.

Le 15 Novembre Julien me demande de faire quelques tours de piste avec cet avion et après 2 circuits basse hauteur et 3 PTE (presque parfaits pour 2 d'entre eux), Julien me qualifie sur cet avion. Encore un pas de franchi dans ma progression de pilote et le 6 Juin 2013 c'est Nicolas qui me qualifie pour l'emport de passagers. Ça y est j'ai concrétisé mon rêve d'enfant, je vole, je suis un modeste pilote d'avion !

Actualité FFA :
LA FRANCE EST CHAMPIONNE D'EUROPE DE VOLTIGE UNLIMITED !



Carton plein pour notre équipe de France de voltige Unlimited pour ces championnats d'Europe 2018 en République Tchèque.

Avec un trio gagnant qui a raflé les 3 premières places. Alexandre Orłowski, Louis Vanel et Mika Brageot terminent respectivement 1er, 2ème et 3ème de la compétition. Olivier Masurel arrive lui au pied du podium en terminant à la 4ème place.

C'est donc avec le trophée de championne d'Europe en individuel et par équipe que l'Equipe de France repart de République Tchèque.

Un grand bravo à toute cette équipe de France et à l'encadrement et rendez-vous en 2019 à Châteauroux pour les Championnats du monde !

Le classement complet de nos français :

- 1 - Alexandre ORLOWSKI
- 2 - Louis VANEL
- 3 - Mika BRAGEOT
- 4 - Olivier MASUREL
- 7 - Alexandre LEBOULANGER
- 9 - Thomas LIBAUD
- 10 - Alexis BUSQUE
- 13 - Aude LEMORDANT
- 14 - Romain FHAL
- 21 - Bénédicte BLANCHARD



La salle des instructeurs



par Frédéric Duterrage, instructeur chef pilote

Le risque de givrage carburateur

Nous rentrons progressivement dans une période froide et humide..

Pensez à chouchouter vos avions en faisant chauffer le moteur cinq minutes avant de rouler que ce soit pour un tour de piste, un vol local ou un voyage...et en utilisant la Réchauffe Carburateur (RC) en vol avant toute décélération.. pour le bien de la mécanique et surtout afin de se prémunir d'un risque de givrage carburateur.. !!

Le givrage carburateur est un phénomène dangereux ayant pour effet, de générer de la glace à l'intérieur du carburateur empêchant l'arrivée du carburant et pouvant provoquer l'arrêt du moteur...

Quelles sont les Causes du Givrage ?

Le mélange air essence s'effectue dans une zone de dépression, le gicleur étant placé dans un étranglement du tube d'entrée d'air. La vaporisation de l'essence et la détente du mélange provoquent un abaissement de la température couramment de 20°->35° ce qui provoque en fonction de la température extérieure et de l'humidité de l'air, la condensation et le givrage de la vapeur d'eau contenue dans l'air d'admission. La glace ainsi formée obture plus ou moins l'orifice d'admission provoquant des

troubles de fonctionnement des pertes de puissance pouvant entraîné un arrêt du moteur.

Quels sont les signes du Givrage ?

Le givrage est annoncé par une chute du nombre de tours.

La chute de régime est observée lors de trajectoires stabilisées à régime moteur constant et une position donnée de la manette des gaz..

Quelles sont les conditions propices au Givrage ?

Une température carburateur comprise entre 0° et -15°

(Exemple température extérieure +15° température carburateur -5°)

Une atmosphère humide où le risque de givrage est grand dans les basses couches car celles ci contiennent plus d'humidité. Un risque de givrage

plus important à puissance réduite car le papillon des gaz est peu ouvert, la détente augmente et peu de glace suffit à obstruer le passage.

Quels sont les moyens pour éviter le Givrage ?

On réchauffe l'air qui arrive au carburateur par une circulation de celui-ci autour de l'échappement de manière à avoir une augmentation de 50° ce qui permet d'avoir une température positive au carburateur avec -30° extérieure. L'inconvénient de l'air plus chaud entraîne une diminution de puissance donc un mélange plus riche..

Comment utiliser la Réchauffe Carburateur (RC) ?

Toujours en préventif : c'est un antigivreur et

non un dégivreur !

L'idéal est d'avoir un œil sur le thermomètre de température air carburateur (plage jaune est à éviter), si l'avion en est équipé..!!

Au sol : Utilisation minimale seulement en cas de risque de givrage et au point fixe pour contrôler le bon fonctionnement du dégivreur.

Lors du Décollage : la RC doit toujours être poussée à fond (sur froid)..les gaz étant à fond, le risque de givrage est très faible.

Une utilisation à pleine puissance avec la RC, amènerait les gaz d'admission à température trop haute ce qui entrainerait un phénomène de détonation et donc une perte de puissance.

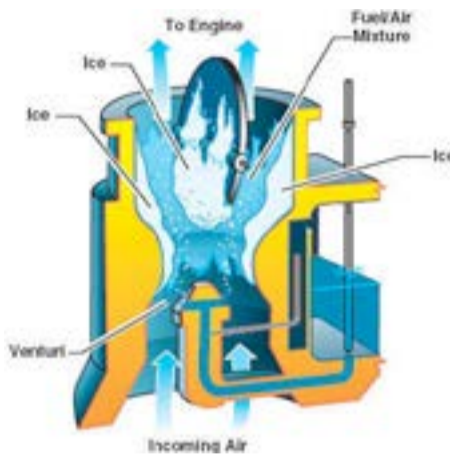
En Croisière : Sur un avion non équipé d'un thermomètre la Réchauffe Carburateur (RC) doit être utilisé

régulièrement à savoir toutes les 10mn.

Enfin **en Descente approche** : Si les conditions de givrage sont avérées, mettre la réchauffe carburateur (RC tirée à fond) pendant 30 seconde à 1 minute avant la réduction des gaz..puis COUPER la réchauffe carburateur (RC poussée à fond) aux alentours de 300 ft ASFC lors de l'approche finale, cette mesure permettant de disposer de la totalité de la puissance en cas de remise des gaz.

Une étude approfondie de la météo avant de partir en vol est vivement recommandée !!! Si le givrage est annoncé.. qu'il soit modéré ou fort..ne prenez pas de risque.. remettez votre vol à plus tard..

Bons vols à toutes et à tous..!!



Webzine BRUITS D'HÉLICE - Trimestriel publié par l'Aéroclub du Bassin Minier
Publication à titre gratuit et en direction des membres et adhérents de l'association.
Les propos et contenus de ce magazine n'engagent que leurs auteurs. Un comité de lecture et de rédaction essaie d'assurer au mieux de la cohérence des publications.

Direction de publication Comité de lecture de l'ACBM

Diffusion Internet / Interne au club

Rédacteurs dans ce numéro :

S.Notet, A.Kaszczyk, D.Rozier, A.Leger, F.Duterrage

Siège du comité de rédaction :

Aéroclub du Bassin Minier

Thomasse

71230 POUILLOUX

Tel: 03.85.79.10.83



<http://www.aeroclub-montceau-creusot.fr/>



le groupe Facebook de l'aéroclub