



SPORTSTAR : RECOMMANDATIONS

Aux utilisateurs de l'Evektor Sportstar :

A la lumière d'un REX récent (GOECUPiM8F) il est rappelé que la recommandation locale d'exploitation de ces appareils est d'avitailer au maximum 80l (40l/ réservoir) ceci permettant à un équipage « standard » de 2 PAX de respecter le devis masse et centrage.

Il est toutefois précisé qu'en cas de doute, il est de la responsabilité du CDB d'effectuer son devis de masse/ centrage aux conditions du jour avant d'entreprendre un vol. Pour cela se reporter au manuel de vol de l'avion.



Altimètre secours calé à 1800 ft

A noter également que l'altimètre de secours est de type « mono aiguille », c'est-à-dire que chaque graduation représente **200 ft**. Afin d'éviter l'erreur de réglage fréquemment rencontrée (alti calé à 1800 ft au lieu de 180ft au QNH de LFEF) il convient, comme cela est indiqué dans la check-list, de comparer les valeurs de pression entre celle de l'EFIS et celle de l'altimètre de secours. L'écart ne doit pas être supérieur à 3Hpa.

Nouveau! Chacun de nos Evektor est doté d'un bol de purge qui a été placé dans le filet derrière le siège passager. Plus besoin de chercher : le purgeur est à bord!



Altimètre secours calé à 180 ft

Sportstar :

Avitaillement

Devis masse et centrage

Altimètre de secours

Bol de purge à bord



PAS 2021 :
Plan d'action
sécurité

A consulter sur le
site internet du
club, espace
membres

LE TABLEAU DE BORD SECURITE

ITEM	Objectif 2021	Situation au 16/02 /2021	Tendance
Evènements sécurité à déclarer à l'autorité	< 1	0	
REX traités dans les 15 jours suivant leur émission	90%	Nbr REX : 2 Nbr traités : 1	
Diffusion des flash sécurité	5/an	1	
Conférences sécurité	2/an	0	
Réalisation actions PAS	90%	1%	



COMSEC

ACB LES AILES TOURANGELLES

CSP : JC PELLETIER



LE THEME DU BIMESTRE :

Le Givrage Carburateur. Quelques rappels...

Ce phénomène dangereux pour nos vols, ne se produit pas qu'en hiver même si cette saison est plus propice au phénomène!

Pour mémoire, il apparaît lorsque la température extérieure et le point de rosée sont proches situation combinée à un air très humide et à une puissance réduite. Un givrage sévère peut se manifester avec des températures positives !

C'est dans le carburateur que s'effectue le mélange air /essence dans une zone où par conception se crée une dépression. Dépression étant synonyme de refroidissement, si l'air admis est humide, il peut se transformer en givre qui obstrue le carburateur provoquant des troubles de fonctionnement pouvant aller jusqu'à l'arrêt du moteur...Le givrage du carburateur se manifestera donc sur des moteurs d'avions équipés de carburateurs, ce qui est le cas de tous les avions de notre flotte. Vigilance donc !

On pourra mettre en évidence un début de givrage par une baisse du régime moteur alors qu'il n'y a pas eu d'action sur la commande des gaz. Dans ce cas, on tire la réchauffe carburateur et on attend que le phénomène disparaisse avant de repousser la réchauffe. Soyez patient ! Ne pas repousser la réchauffe trop vite. N'oublions pas que le système de réchauffe carburateur est un dispositif « préventif » et qu'il est donc préférable de l'actionner avant l'apparition du givrage. On tirera systématiquement la réchauffe lors d'une descente à puissance réduite ou en Tour de piste avant de réduire la puissance pour configurer l'avion en approche.

On se rappelle que la réchauffe s'utilise en « tout ou rien ».

Astuce : Avant d'entreprendre votre vol, pour savoir si le risque de givrage est plus ou moins important vous pouvez consulter le diagramme associé aux données de températures qui figurent dans les METAR en cliquant simplement sur la valeur des températures vous aurez accès au diagramme. Par ailleurs, vous avez une première indication par la couleur du surlignage de ces température : rouge = givrage sévère, jaune = modéré, etc...

Conseils : Ne pas utiliser la réchauffe carburateur à plein régime car d'une part cela diminue la puissance disponible du moteur et d'autre part, l'accroissement de richesse produit encrasse les bougies et peut provoquer la « détonation » pouvant détériorer le moteur.

Avant un décollage, si vous avez effectué un roulage au sol assez long, donc un fonctionnement à puissance réduite du moteur, et que vous ayez un doute d'être dans des conditions givrantes, une fois aligné, tirez la réchauffe pendant une vingtaine de secondes avant de mettre la pleine puissance. Cela peut éviter que le moteur ne ratouille lors du changement de régime.

Pour des compléments d'infos concernant les vols en hiver vous pouvez consulter la fiche spécifique éditée par la FFA disponible sur leur site web.

Bons vols à tous !

