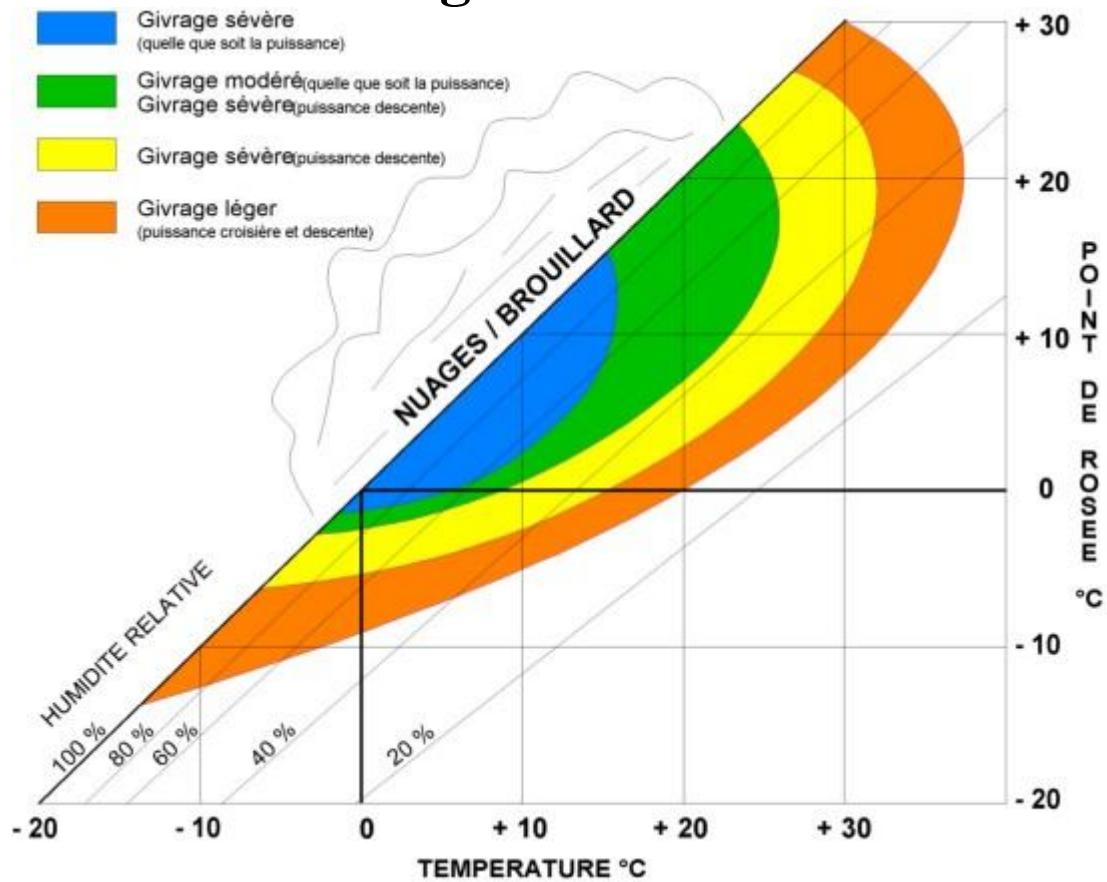


Givrage carburateur

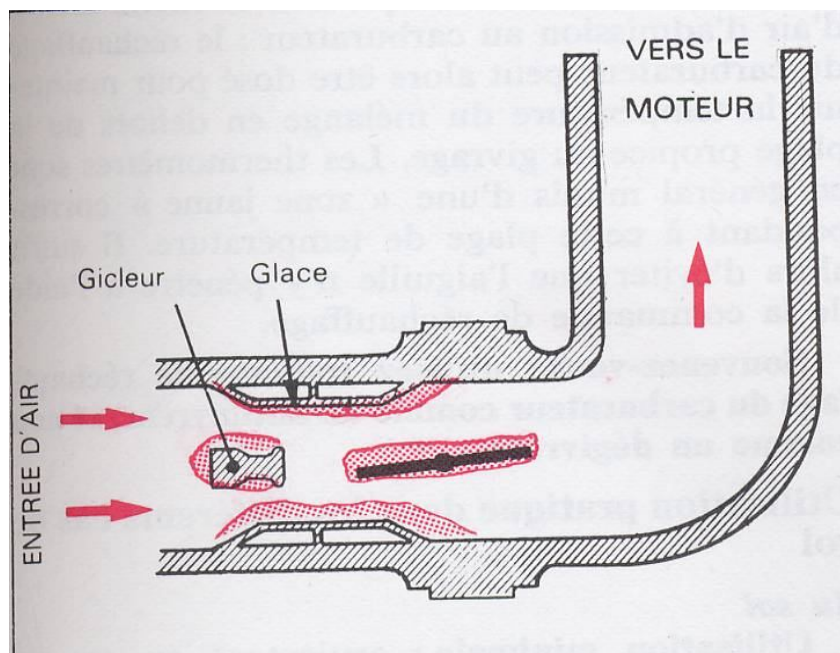


Phénomène dangereux ayant pour effet, de générer de la glace à l'intérieur du carburateur empêchant l'arrivée du carburant et de provoquer l'arrêt du moteur

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°c qui provoque en fonction de la tempé. ext. 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 amener un arrêt du moteur.



SIGNE ANNONCIATEUR 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

CONDITIONS PROPICES AU GIVRAGE

- Tempé carbu comprise entre 0° et -15° Ex tempé ext +15° tempé carbu -5°
- Atmosphère humide risque plus grand dans les basses couches car celles ci contiennent plus d'humidité
- Risque de givrage plus important à puissance réduite car papillon des gaz peu ouvert, la détente augmente et peu de glace suffit à obstruer le passage
- Sécurité bien tenir compte des infos MTO

MOYEN POUR EVITER LE GIVRAGE

- On réchauffe l'air qui arrive au carbu . par une circulation de celui-ci autour de l'échappement de manière à avoir une augmentation de 50° ce qui permet d'avoir une tempé.positive au carbu. avec -30° ext.
- Inconvénient air plus chaud puissance plus faible
- Mélange + riche

COMMENT UTILISER LE RECHAUFFAGE CARBU.

- Toujours en préventif : c'est un antigivreur et non un dégivreur
- L'idéal est d'avoir un avion équipé d'un thermomètre de température air carbu. la plage jaune est à éviter.
- Au sol : Utilisation minimale seulement en cas de risque givrage et au point fixe pour contrôler le bon fonctionnement du dégivreur, l'air n'est pas filtré
- Décollage : Toujours sur froid gaz à fond risque très faible de givrage. Une utilisation à pleine puissance amènerait les gaz d'admission à température trop haute phénomène de détonation, prélavage, perte de puissance.
- Croisière : Sur un avion non équipé d'un thermomètre le réchauffage doit être utilisé en tout ou rien faire un contrôle régulièrement ; Exemple toutes les 10mn
- Descente approche : Si conditions givrantes réchauffage carbu 30s à 1 minute avant la réduction des gaz.

Rédaction M.Sanche – Instructeur Aéroclub Montpellier