

Bonsoir à tous,

Tout d'abord, petit rafraichissement de mémoire.

A l'été 2018, nous avons arrêté l'Océanair plus d'un mois suite à un problème de pression d'huile. Il apparaîtra des recherches faites par Jean puis par l'atelier, que le filtre à huile a été colmaté par de la limaille d'aluminium venant d'un "bouchon" de piston, qui s'est déformé puis désagrégé suite (très probablement) à une surchauffe d'un cylindre.

Aussi, nous avons profité de l'arrêt de l'avion cet hiver pour installer un indicateur de température de chaque cylindre. Un mémo vous a été envoyé pour vous faire part de la façon de l'utiliser et je vous l'ai expliqué lors des relâchés sur la machine après son retour de Fontenay. Pour rappel, les indicateurs de températures sont dans le vert jusqu'à 220°, puis passent dans le jaune jusqu'à 260° et enfin passent dans le rouge ensuite. Il a été rappelé dans le mémo qu'il fallait afin de bien ventiler le moteur éviter les montées à faible vitesse (à pente maxi) et que la vitesse préconisée est 160 km/h. Il était précisé également que si la température passait dans le jaune il fallait augmenter la vitesse afin de mieux refroidir le moteur et si l'on s'approchait du rouge, arrêter obligatoirement la montée et se mettre en palier.

Il faut savoir que l'appareil garde en mémoire les températures et Jean les contrôle et les remet à zéro à chaque visite / intervention sur l'avion. Vous verrez en pièce jointe les relevés de ce matin. TOUS les cylindres ont approché voir dépassé les 300° et pour simplifier, ceci depuis début août période où les températures n'ont pas été caniculaires comme fin juin ou fin juillet.

Si l'on avait dépassé de peu les 260°(début de la plage rouge) on aurait pu penser à une faute d'inattention d'un pilote. Les tempés cylindres ne montent pas de 80° (du début de la plage jaune 220° à la valeur maxi enregistrée 300°) en quelques secondes. Il y a donc bien eu une montée prolongée avec des vitesse faibles donnant un mauvais refroidissement des cylindres. Sauf si vous souhaitez vous mettre au planeur (et alors il existe de très bons clubs dans la région que je me ferai un plaisir de vous indiquer), il est impératif de prendre soin de notre moteur.

Bref, rappel des consignes à appliquer :

- **montée à 160 km/h (qui est par ailleurs la vitesse de meilleur taux de montée, c'est à dire celle qui vous fera atteindre au plus vite l'altitude que vous souhaitez)**
- **En cas d'obstacle au décollage, la montée à pente max (130 km/h) est utilisable, le temps de passer l'obstacle, mais il ne sert à rien de la prolonger (sauf erreur de ma part, nous n'avons pas dans la région le relief montagneux des Alpes ou des Pyrénées, bref, rien ne justifie une montée prolongée au-delà de quelques centaines de pied à cette vitesse de pente maxi)**
- **si malgré tout, les conditions du jour (chargement, température de l'air extérieur, etc...) font que la tempé cylindre devait monter fortement, faites un palier et laisser lui le temps de refroidir.**

MGL
Avionics

Blaze

MAX VALUES

CHT1:	302
CHT2:	294
CHT3:	309
CHT4:	296

°C

RESET

2/2

F1



F2

