

FEU MOTEUR A LA MISE EN ROUTE !

Le froid est là. Vous sentez comme nos petits avions se complaisent dans cet air dense ? Vous avez remarqué le vario en montée initiale ?

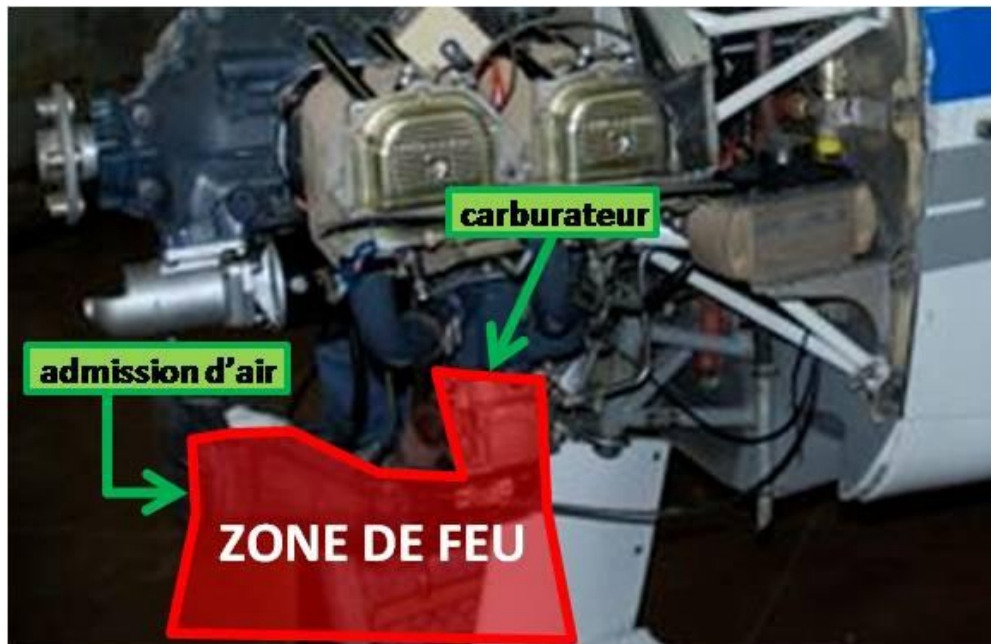
Seulement voilà, avant d'être en l'air, le démarrage n'est pas toujours une sinécure. Une batterie plus faible, une procédure incitant à de nombreuses injections... Le scénario classique en cette saison : feu moteur à la mise en route. Y êtes vous préparés ?

Que se passe-t-il ?

Les vapeurs d'essence accumulées dans le carburateur s'enflamment, et le feu remonte dans la ligne d'admission d'air. Il peut aussi s'agir d'une inflammation de l'essence injectée qui s'est écoulee par gravité du carburateur ou même par l'échappement.

Où sont les flammes ?

Sous le moteur, à l'intérieur du capot et/ou autour du train avant.



Est-ce que tout va exploser ?

Non. La flamme est généralement assez brève (une dizaine de seconde), le temps de brûler le carburant répandu. Le risque est avant tout un dommage aux capotages, filtre à air et faisceaux moteurs.

Qu'est-ce que je perçois de ma place pilote ?

Dans un premier temps, peut-être rien, et c'est là le problème !

La flamme sous l'avion peut rester invisible. Vous risquez de continuer votre procédure de mise en route, injections à l'appui, et entretenir ainsi le feu. Si vous insistez, vous finirez par voir et sentir la fumée depuis la place pilote.

Mais le plus probable, c'est que vous verrez d'abord les copains sortir du Club et se ruer vers vous avec les extincteurs en poussant de grands cris !

Que dois-je faire ?

Les points clef de la procédure du Manuel de Vol sont :

- 1) couper l'arrivée d'essence ;
- 2) faire aspirer les vapeurs et les flammes en entraînant le moteur avec le démarreur.

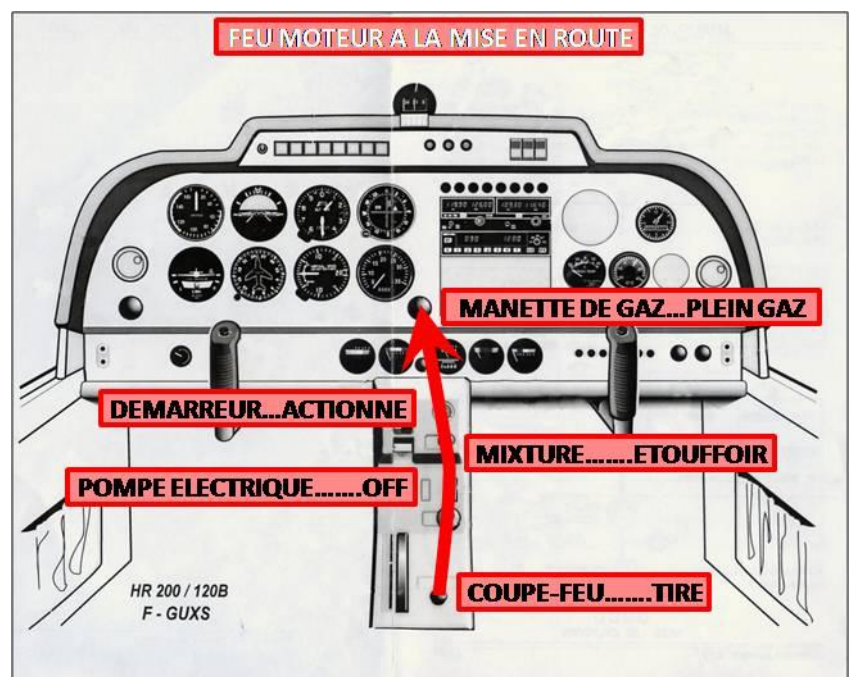
A titre d'exemple pour le HR200, je vous propose ci-dessous le schéma des actions.

Comment m'en souvenir ?

Face au feu, on perd au moins la moitié de ses moyens. Alors raccrochez-vous à la première action : feu égale coupe-feu !

Ensuite, il ne reste que quatre actions, il suffit de remonter le long de la console. Les pilotes de PA28 peuvent trouver un schéma comparable.

Attention, il n'est pas naturel de continuer à entraîner le démarreur d'un moteur qui brûle, et encore moins d'y mettre plein gaz. Pensez à répéter la procédure de temps en temps, surtout avant une mise en route que l'on sait difficile. Ayez votre mémorisation sur la gestuelle, plutôt que sur le par cœur.



Et si ça continue à brûler ?

Après une dizaine de secondes de démarreur, il est temps de quitter l'avion :

- 1) magnétos off ;
- 2) batterie off ;
- 3) sortie de l'avion (occupez-vous de votre passager en gardant bien votre calme, et vous lui éviterez la panique) ;
- 4) utilisation des extincteurs.

Le mois prochain dans ces lignes, on continue avec la mise en route par temps froid.

D'ici là, bons vols à tous !

Xavier
marlin@free.fr