

## GIVRAGE CARBURATEUR EN PRATIQUE.

La théorie met en œuvre la notion d'HUMIDITE RELATIVE. Parfait ! Mais ...l'information que me donnent les ATIS des aérodromes ne résumait à ces 2 éléments :

- la température
- le point de rosée.

Comment fait-on ?

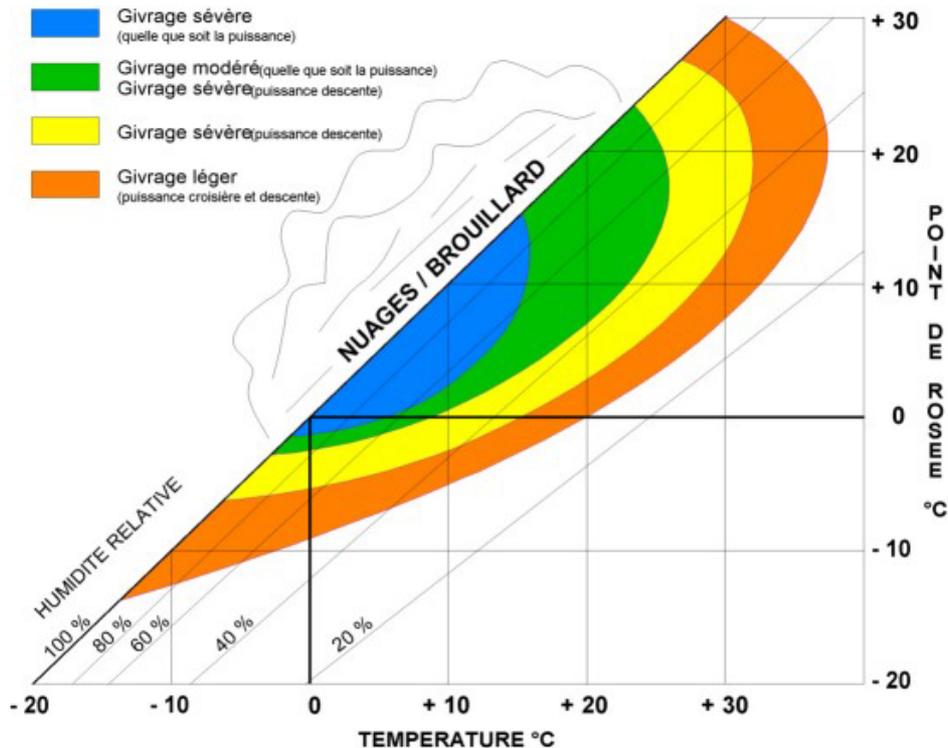
PREMIERE REPONSE :

Voici un diagramme permettant de connaître l'HUMIDITE RELATIVE en fonction justement des éléments :

- température
- point de rosée

le tout sans avoir à faire le moindre calcul.

Vous en rêvez ...



... Météo France l'a fait pour vous! En deux traits de crayon vous pouvez immédiatement connaître la situation :

- givrage ou non
- si oui quel type et dans quelle phase du vol! Génial !

Moralité : voilà un diagramme qu'on ferait bien de reporter (même en petit format) sur l'une des feuilles constituant votre ensemble de LOG de navigation, par exemple celle laissée vierge au départ destinée aux déroutements et qui contient déjà quelques antisèches comme les checks de montée/descente, points tournants etc...

DEUXIEME REPONSE

En faisant une rapide synthèse des éléments théoriques et de ce diagramme on peut résumer très sommairement :

-1 Risques de givrage il y a lorsqu'il y a une forte dose d'humidité dans l'air, pluie, brume, brouillard lorsque l'écart entre la température et le point de rosée est inférieure à 5°, exemple 14/12, avec un point de rosée 12° et une température 14° le risque de givrage est important.

-2 Les conditions idéales de givrage existent lorsque la température extérieure est entre +5°C et 21°C avec une humidité relative d'environ 80% ou plus, ce que l'on rencontre lorsqu'il y a de la pluie, neige, brume humide. La possibilité de givrage diminue à partir de 0°C. Le givrage carburateur peut donc se produire dès une température de 30°C avec une humidité relative de 50 %.

Dans des conditions à risques on utilise la réchauffe même en été si l'humidité est importante.