

N° 22 : MISE EN CIRCUIT DE L'ALTERNATEUR

Pour des raison de risque d'incendie au démarrage du moteur la procédure commande de ne mettre en circuit l'alternateur que lorsque le moteur est tournant et stabilisé .

C'est d'autant plus nécessaire que le démarrage du moteur a été difficile et a peut être exigé des ajouts d'injections carburant .

Les raisons sont qu'il peut régner sous le capot des vapeurs d'essence résiduelles , particulièrement quand le moteur est encore chaud , ou même quand la température extérieure est élevée . Ces vapeurs sont hautement inflammables. Elles peuvent alors l'être par des étincelles générées parfois par certains types d'alternateur .

Des injections excessives lors d'un démarrage moteur récalcitrant augmentent le risque .

Quand le moteur tourne le vent de l'hélice chasse ces vapeurs dangereuses , si , bien sûr, elles existaient .

Ces étincelles ne sont possibles qu'avec un type d'alternateur non fermé dont le circuit d'excitation est alimenté par un collecteur a balais . Tant que vous n'avez pas affiché : ALT sur ON ces étincelles ne sont pas possibles car le circuit d'excitation n'est pas alimenté .

Les alternateurs de nos avions : sont soit placés devant juste derrière l'hélice soit a l'arrière entre les magnétos . Cette seconde disposition est la plus favorable au risque .

Nota : Il est parfois avancé que la raison de cette procédure serait d'éviter une résistance mécanique supplémentaire au démarreur . La puissance absorbée de nos alternateur au ralenti est dérisoire par rapport a celle de nos moteurs au démarrage .