



Mourir de chaleur : pas nécessaire !

Ouff ! 32 C, 40 ressenti ! Ça, ça veut dire que ce sera chaud et humide. Connaissez-vous l'impact de ce genre de température sur les performances de votre appareil ? Vous devriez !

Il est facile d'imaginer le pilote qui vole son Cessna 172 toutes les fins de semaines, normalement seul, dans des conditions typiques d'été et qui décide d'amener ses deux beaux-frères et sa sœur faire un tour ; juste un petit tour autour de l'aéroport. Si ce pilote ne se donne pas la peine de faire des petits calculs, il risque d'être surpris. Et ce ne sera pas une bonne surprise !

La performance de votre appareil dépend de l'altitude de l'aéroport, de la température et de l'humidité. Si ces paramètres augmentent, la portance, le taux de montée ainsi que la puissance de votre moteur seront moindres. La seule chose qui augmente ... c'est votre vitesse de décrochage. Donc, par temps chaud et humide, vous perdez sur tous les tableaux.

L'altitude-densité ça vous dit quelque chose ? C'est l'altitude-pression corrigée pour la température. Prenez par exemple, un Cessna 172R à Thedford Mines (élévation 1408 pieds), une pression de 29.75" Hg et une température de 32°C, l'altitude-densité sera de 3,842 pieds. Donc, cet avion se comportera comme s'il était à 3,842 pieds. La distance de décollage sera d'environ 1,550 pieds au lieu de 1,100 pieds si la température était de 20°C et la distance pour franchir un obstacle de 50 pieds sera de près de 2,600 pieds plutôt que de 2,850 pieds environ. La piste de Thedford Mines est de 4,500 et il n'y aura pas de problème pour décoller mais en cas de panne moteur, il n'en restera pas gros. Sur une piste plus courte dans les mêmes conditions ayant un obstacle de 100 pieds à franchir, il se pourrait bien que ça ne passe pas.

Prenez donc le temps de réfléchir au comportement que votre avion aura avant de pousser la manette des gaz.