

тате этого будет иметь место дополнительное незначительное падение магистрального давления, что вполне нормально. По мере таяния льда в системе впуска давления будет восстанавливаться. После полного исчезновения льда в системе впуска следует применять обогрев все то время, пока известно или предполагается существование угрозы обледенения. Только на тех самолетах, на которых установлен термометр воздуха в карбюраторе, можно применять частичный обогрев для поддержания температуры смеси выше точки замерзания (32°F). Проявляйте бдительность при действиях на воде или над водой вследствие существования угрозы обледенения карбюратора.

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ: НА САМОЛЕТАХ, ГДЕ ТЕРМОМЕТР ВОЗДУХА В КАРБЮРАТОРЕ НЕ УСТАНОВЛЕН, РЕКОМЕНДУЕТСЯ ИСПОЛЬЗОВАТЬ ПОЛНЫЙ ОБОГРЕВ ЛИБО СОВСЕМ НЕ ПРИМЕНЯТЬ ОБОГРЕВ. ПРИ ТЕМПЕРАТУРЕ НАРУЖНОГО ВОЗДУХА ОТ 14°F И НИЖЕ ЛЮБАЯ СМЕСЬ В ВОЗДУХЕ ЗАМЕРЗАЕТ, И ОБОГРЕВ ПРИМЕНЯТЬ НЕ СЛЕДУЕТ.

- (5) При заходе на посадку. Во время захода на посадку регулятор обогрева карбюратора, как правило, должен находиться в положении "Полностью холодный". Однако, если известно или предполагается существование условий обледенения, регулятор обогрева следует установить в положение "Полностью горячий". В том случае, когда в создавшихся обстоятельствах необходимо применить полную мощность, как, например, при прерванной посадке, регулятор обогрева карбюратора необходимо вернуть в положение "Полностью холодный" прежде, чем перейти на полную мощность. См. Руководство по летной эксплуатации самолета для особых случаев. В качестве меры безопасности следует отметить, что нет возражений относительно применения обогрева карбюратора во время захода на посадку при условии, что во время ухода на второй круг или при посадке с немедленным взлетом после приземления регулятор обогрева карбюратора немедленно возвращается в положение "Холодный".