

FAIRE UN COMPLEMENT D'HUILE

Quand dois-je vérifier le niveau d'huile ?

On vérifie impérativement le niveau d'huile lors de chaque visite prévol. Cependant, si le moteur vient de tourner :

- le niveau indiqué est plus bas que le niveau réel, car une partie de l'huile n'est pas encore redescendue dans le carter.
- le niveau est moins facilement lisible, car l'huile chaude, moins visqueuse, adhère moins bien à la jauge.

Le jaugeage avant le premier vol du jour est donc particulièrement important. C'est le seul moment, sur un avion qui tourne toute la journée, où l'on peut faire une lecture précise.

A quoi correspondent les trois graduations sur la jauge ?

Pour le motoriste, elles correspondent à la plage de niveaux d'huile raisonnables en exploitation. La graduation la plus haute représente la capacité maximale du moteur en huile. Les niveaux s'entendent à froid. L'unité utilisée est le quart de gallon américain, qui correspond quasiment à un litre.

La graduation la plus basse n'est-elle pas le niveau minimum pour assurer la lubrification ?

Non. Sur PA28 et HR200, la graduation basse est 4 quarts. Or, pour les moteurs de ces avions, un fonctionnement normal est garanti jusqu'à 2 quarts.

Et en dessous de 2 quarts, le moteur s'arrête faute de lubrification ?

Jusqu'à un niveau d'huile très bas, la lubrification est assurée et le moteur continue à tourner. Cependant, une quantité d'huile en dessous de 2 quarts ne permet plus d'assurer un refroidissement suffisant du moteur : la température d'huile augmente. Il y a d'abord un risque de surchauffe.

Dois-je compléter systématiquement jusqu'à un niveau d'huile optimum ?

Non. Il n'existe pas de niveau d'huile optimum. Nos moteurs ne fonctionnent pas mieux avec 6 quarts d'huile qu'avec 5 ou 4. La capacité d'huile est surtout une réserve destinée à ne jamais atteindre le niveau bas critique.

A partir de quel niveau dois-je faire un complément d'huile ?

Voici la consigne Club : on doit faire un complément d'huile lorsque la graduation la plus proche du niveau est la graduation la plus basse. C'est-à-dire : moins de 4,5 sur HR200, et moins de 5 sur PA28. Pas avant.

Pourquoi attendre un niveau si bas ?

Ce n'est pas d'un niveau bas, cela représente plus de deux fois le niveau minimum. Mais il s'agit d'éviter de maintenir par simple habitude un niveau très haut voire maximum. Cela ne sert à rien, et équivaut à jeter de l'huile à la poubelle, la vidange étant systématique toutes les 50 heures.

Ce choix, courant parmi les exploitants, a été validé par notre atelier de maintenance de Bernay.

Si je décide de faire un complément, quelle quantité d'huile dois-je ajouter ?

Là aussi, une consigne Club :

- on ajoute entièrement un bidon d'un litre.
- on reporte impérativement ce litre ajouté dans la case "huile" du Carnet de Route.

Pourquoi ne pas ajouter moins ou plus d'un bidon ?

L'ajout d'un bidon est une valeur de compromis :

- c'est un ajout significatif car il remonte le niveau vers les valeurs moyennes.
- c'est un ajout économique, car on ne cherche pas à refaire le plein.

De plus, c'est une règle simple :

- elle correspond au conditionnement mis à votre disposition ;
- elle facilite le suivi sur la base d'une valeur sans ambiguïté ;
- elle est commune à nos deux types d'avions.

Pourquoi le report de mon complément d'huile sur le Carnet de Route est-il essentiel ?

Le report de vos compléments d'huile est indispensable pour le suivi de la santé des moteurs. A défaut, la consommation d'huile entre deux visites est sous-estimée, ce qui peut masquer une fuite ou une fatigue de la segmentation.

En résumé ?

Vous trouverez placardée dans le local Club et le hangar l'affiche suivante qui récapitule les points clefs. Alors, bons compléments d'huile !

Xavier

marlin@free.fr

