PROCEDURE DE VERIFICATION DES NIVEAUX D'HUILES AERONEFS

1. PREAMBULE

La vérification du niveau d'huile du moteur fait partie de la visite prévol.

Elle est effectuée obligatoirement avant chaque vol sous la responsabilité du Commandant de Bord.

2. GENERALITES

Avant de vérifier le niveau d'huile d'un moteur, munissez-vous d'un chiffon ou d'un essuie-tout.

Pour chaque vérification du niveau d'huile pour tous les aéronefs il est impératif d'appliquer la méthode suivante :

- Sortir la jauge
- L'essuyer correctement
- La remettre dans son logement
- La retirer et procéder à la lecture du niveau d'huile

3. MOTEURS ROTAX (ATTENTION HUILES DIFFERENTES)

Pour les Nynja et le MCR 4S, l'huile à utiliser est de **l'huile Aéroshell SPORT PLUS 4** et pour **les Elixir, huile ROTAX XPS 5W-50**, toutes les 2 disponibles en bidon de 1 litre dans l'armoire jaune à l'entrée du hangar.



Nynja et MCR4S



Elixir

Sur les moteurs Rotax le niveau d'huile moteur doit être vérifié à froid avant le premier vol de la journée.

Méthode de vérification

- Vérifier que tous les contacts sont coupés
- Ouvrez la trappe à huile ou le capot moteur
- Ouvrir le bouchon du réservoir d'huile



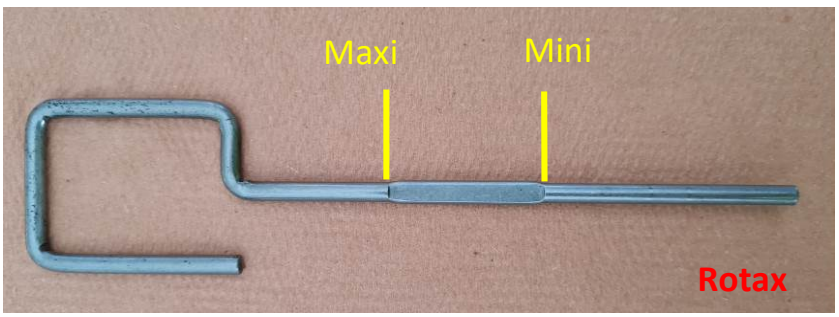
- Brasser l'hélice dans le sens normal de sa rotation jusqu'à entendre le bruit de la remontée d'huile dans le réservoir d'huile.
- Retirer la jauge



- Essuyer la jauge
- La remettre dans son logement
- La retirer puis procéder à la lecture du niveau d'huile

Le niveau d'huile doit se situer dans la partie aplatie de la jauge au-dessus du mini.

Attention si vous devez en rajoutez, la quantité d'huile entre le mini et le maxi **est très faible (0,3 litres)**



Après vérification du niveau et complément de plein éventuel :

- Remettre la jauge dans son logement
- Refermer correctement le bouchon
- Essuyer les traces d'huile résiduelles
- Refermer correctement le capot moteur ou la trappe d'accès

Si un complément de plein est effectué, penser à le noter sur le carnet de route et dans Aérogest.

4. MOTEURS LYCOMING (DR400)

Sur les moteurs Lycoming, le niveau d'huile doit être vérifié avant chaque vol à froid ou à chaud (5 à 10 mn après l'arrêt moteur).

L'huile à utiliser est de l'huile Total Aero DM 15W-50 disponible en bidon de 1 litre dans l'armoire jaune à l'entrée du hangar.



Méthode de vérification

- Ouvrez la trappe à huile sur le capot moteur (ne pas manœuvrer la verrière lorsque la trappe est ouverte)
- Dévisser le bouchon de remplissage d'huile muni de sa jauge
- Essuyer la jauge
- La remettre dans son logement
- La retirer puis procéder à la lecture du niveau d'huile

Pour les DR 400-120 (F-GDYK et F-GDKF)

Les jauges à huile sont graduées en US Qts (1 US Qt = 0,946 litre).

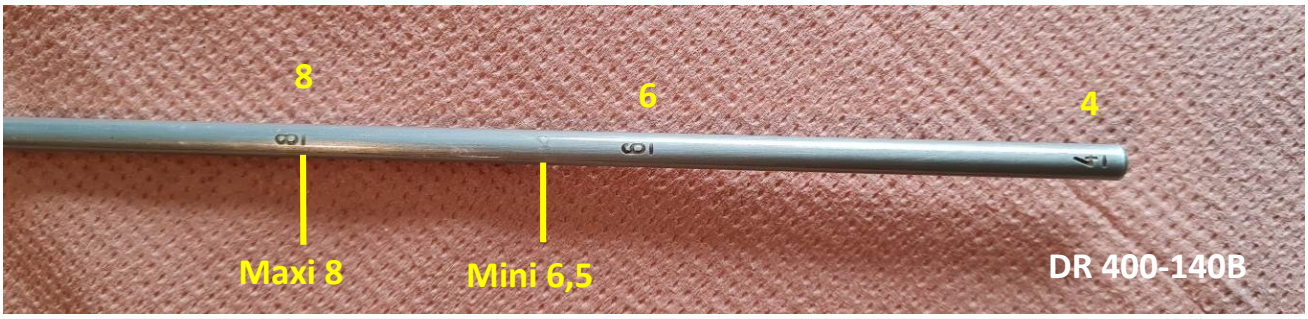
Le niveau d'huile doit se trouver **au minimum à 4,5** et au maximum à 6.



Pour les DR 400-140B (F-GBVT et F-GDYN)

Les jauges à huile sont graduées en US Qts (1 US Qt = 0,946 litre).

Le niveau d'huile doit se trouver **au minimum à 6,5** et au maximum à 8.



Après vérification du niveau et complément de plein éventuel :

- Remettre la jauge dans son logement et la visser correctement mais modérement
- Essuyer les traces d'huile résiduelles
- Refermer correctement la trappe d'accès

Si un complément de plein est effectué, penser à le noter sur le carnet de route et dans Aérogest.

5. MOTEURS CONTINENTAL (CLEMENTINE)

Sur les moteurs Continental, le niveau d'huile doit être vérifié avant chaque vol à froid ou à chaud (5 à 10 mn après l'arrêt moteur).

L'huile à utiliser est de l'huile Total Aero DM 15W-50 disponible en bidon de 1 litre dans l'armoire jaune à l'entrée du hangar.

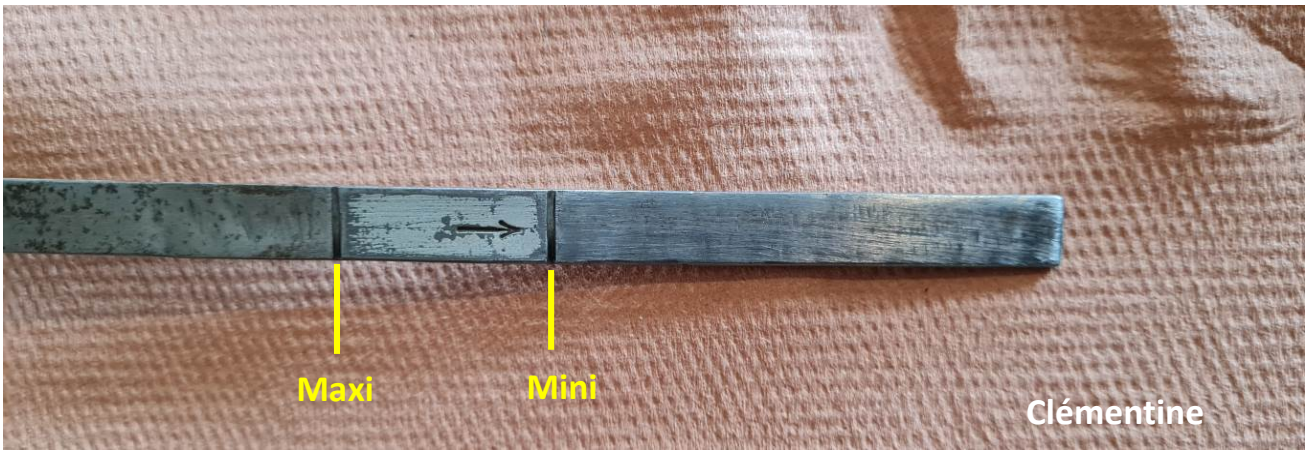


Méthode de vérification

- Ouvrir le bouchon de remplissage d'huile muni de sa jauge
- Essuyer la jauge
- La remettre dans son logement
- La retirer puis procéder à la lecture du niveau d'huile

La jauge à huile possède 2 repères.

Le niveau d'huile doit se trouver **entre les 2 repères** et bien évidement **le plus près possible du maxi**



Après vérification du niveau et complément de plein éventuel :

- Remettre la jauge dans son logement et verrouiller correctement le bouchon
- Essuyer les traces d'huile résiduelles

Si un complément de plein est effectué, penser à le noter sur le carnet de route et dans Aérogest.