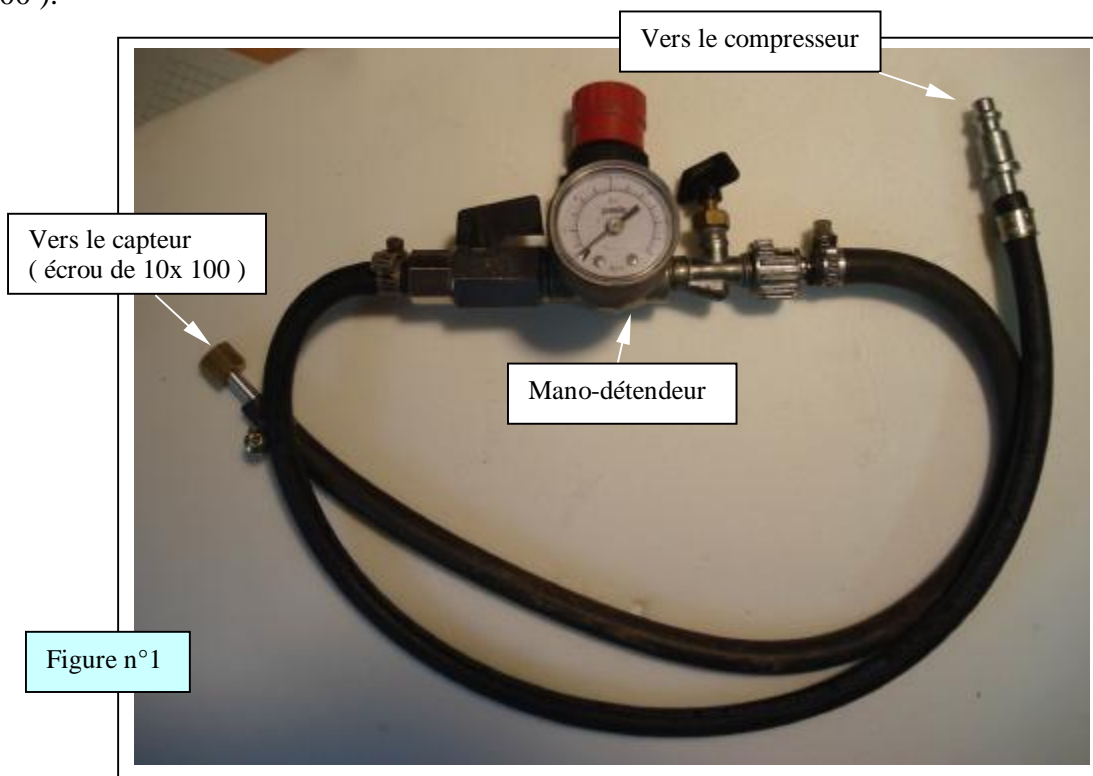


CONTROLE DES INSTRUMENTS PRESSION HUILE

1) **Introduction** : Ayant constaté une pression d'huile un peu forte, à la limite du rouge, nous avons été amené, avant d'intervenir sur le réglage de la pression d'huile, (voir Notice Technique n°32 Circuit d'huile moteur), à nous assurer que la chaîne de contrôle de la pression (capteur et indicateur) était en bon état et que les indications étaient fiables.

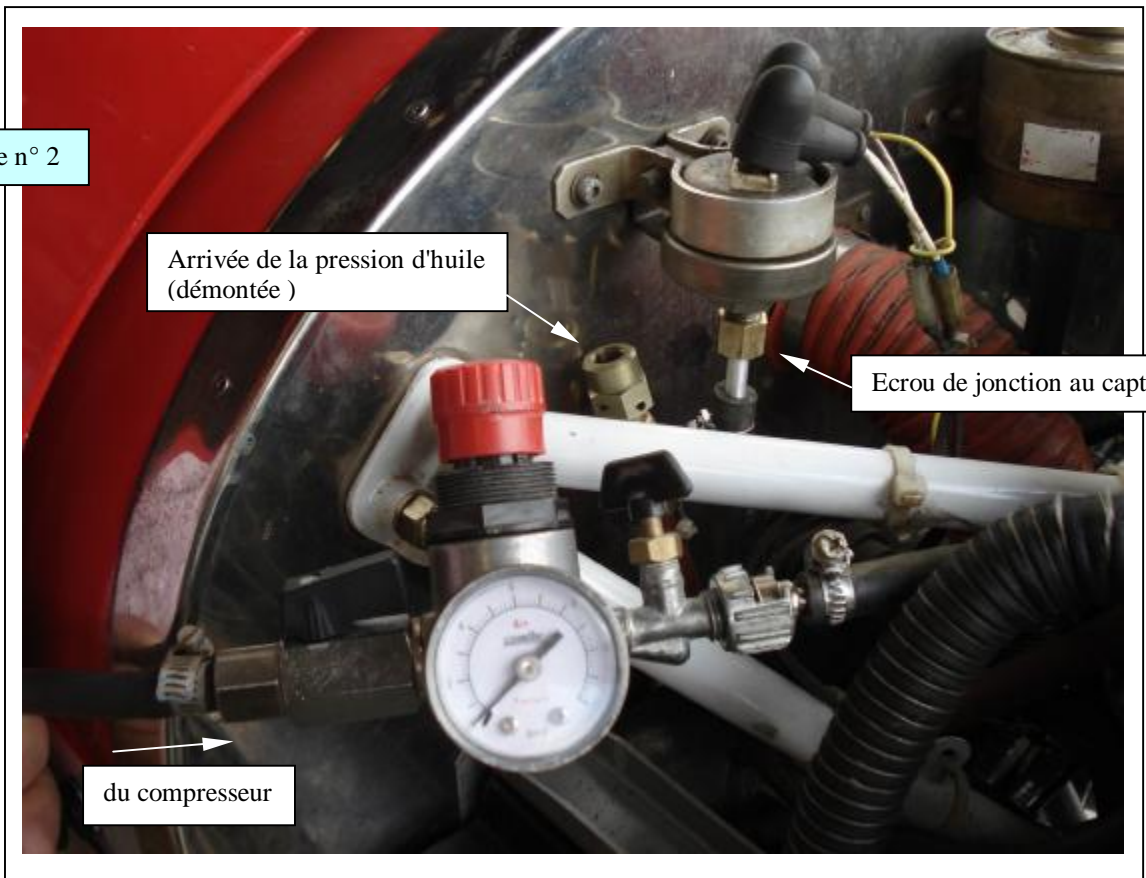
2) **Appareillage** : Pour effectuer cette vérification, on utilise l'air comprimé provenant d'un compresseur qui monte au moins à 10 bars, et un mano-détendeur réglable qui fournira la pression à l'entrée du capteur de pression d'huile. On vérifiera au préalable que les indications du manomètre du détendeur sont elles-mêmes fiables. La figure n° 1 montre le mano-détendeur avec les tuyaux de raccordement, l'un au compresseur et l'autre au capteur de pression d'huile (écrou de 10 pas de 100).



3) **Essai** :Après avoir raccordé les tuyaux, (voir figure n° 2) un aide monte dans l'avion pour noter les valeurs lues sur l'indicateur. La mise en pression se fait progressivement par le bouton moleté rouge. On étalonnera les valeurs 2 , 4 , 6 , 8 et 10 bars. Par commodité, on affichera ces valeurs sur l'indicateur de pression d'huile, et on lira les valeurs correspondantes sur le manomètre du détendeur.

En cas de dépassement de la valeur affichée sur l'indicateur, il faudra desserrer l'écrou de sortie du mano-détendeur pour faire chuter la pression, puis réajuster.

Figure n° 2



4) Résultats : Les valeurs obtenues ont été reportées dans le tableau figure n° 3. Bien que les valeurs basses soient un peu discordantes, il apparaît que l'ensemble Capteur / Indicateur soit correctement étalonné du moins pour les valeurs utilisées couramment.

Rappelons que les valeurs de pression d'huile pour un moteur Lycoming O 235 (qui nous intéresse présentement), sont comprises entre 4,2 et 6,6 bars .

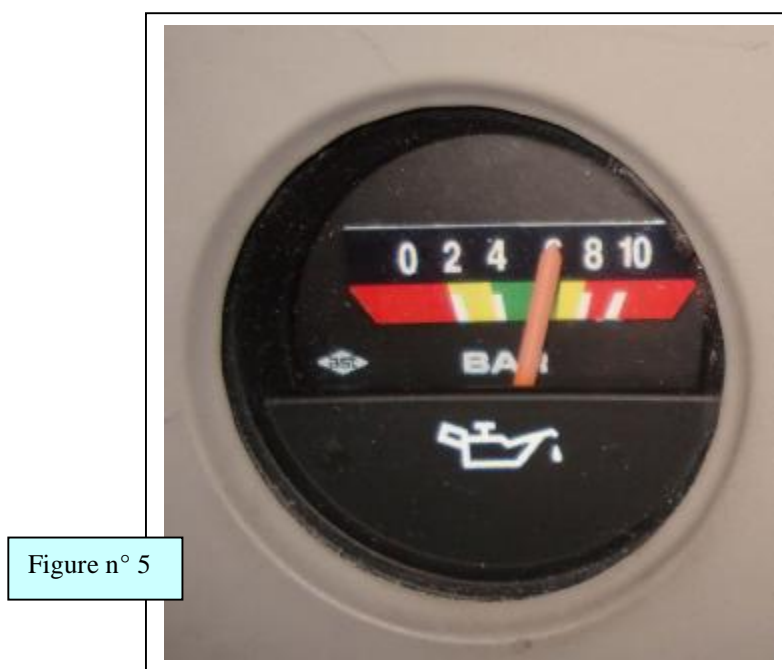
Figure n° 3

<u>Contrôle Pression d'huile</u>	
Pression indicateur (bars)	Pression détendeur (bars)
2	3,2
4	4,7
6	5,8
8	8
10	9,8

5) **Conclusions** : Le moteur étant relativement récent (1100 h. depuis RG) nous avons donc entrepris ensuite, de modifier le réglage de la pression d'huile en détendant la pression du clapet de décharge (figure n° 4)



En desserrant l'écrou à créneaux solidaire de la vis, de 2 tours, la pression sur le ressort donc sur la bille ayant diminué, tout est rentré dans l'ordre.



michel.suire2@wanadoo.fr

