

Que faire avec nos moteurs d'ULM en sortie d'hiver 2020 ?

Deux cas de figure :

I - Les moteurs avec cylindres fontes ou aciers

WW et Jabiru. Rotax 2 temps

Ces moteurs de conception assez ancienne utilisent des huiles minérales ou semi-synthèses n'ayant pas grand-chose à voir avec les huiles auto actuelles. Ces huiles se polluent assez rapidement, sont sensibles aux variations de la météo. Elles se chargent de vapeur d'eau. L'essence 100LL est aussi un agent très polluant.

3 solutions :

1 - Soit vous faites tourner votre moteur, mais suivi d'un vol d'au moins 1 heure. Le but étant de chauffer l'huile suffisamment longtemps pour évaporer cette eau.

2 - Faire tourner le moteur jusqu'à 60° et faire la vidange et 1 filtre à huile.

3 - Vous pouvez aussi bouger l'hélice à la main d'un quart de tour tous les 15 jours.

II - Les moteurs Rotax 912 et 914 4 Temps

De conception plus récente et moderne, utilisant des huiles très performantes et des carburants qui ont fortement évolué sur les 20 dernières années ne posent les mêmes problèmes que les moteurs précédents.

Le 912 a un bloc étanche entièrement étanche à l'air extérieur donc très peu sensible aux problèmes de stockage hivernaux.

2 solutions :

1 - Une fois par mois, bougez l'hélice à la main de 1/2 tour pas plus. Éviter de faire roter le moteur.

L'huile contenue dans le moteur fait bouchon à l'air extérieur et empêche l'humidité de rentrer.

2 - À la reprise des vols, faites une vidange et 1 filtre à huile.

N'en faites pas plus qu'il faut. Plus c'est simple moins on se trompe. Vous savez-vous faites. Vous ne savez pas vous faites faire !

Les durites essence

Elles ne vivent que 3 ou 4 ans selon les fabricants et changez-les s'il le faut

Vérifier au niveau des olivettes, s'il n'y a pas de criques et de petites fentes

Les durites d'eau

C'est la même chose, mais leur durée de vie est plus longue 5 ans.

L'essence dans les réservoirs

L'essence sans plomb se pollue très rapidement avec la vapeur de l'air.

Donc, ne gardez pas d'essence dans le réservoir lors de périodes d'hiver un peu longues.

Sans quoi vous pouvez y ajouter des additifs de conservation dans le carburant.

Je ne citerai pas de nom, mais ces produits sont nombreux.

Autre solution, ajoutez à la vieille essence de la neuve à hauteur de 2/3 de neuve pour 1/3 de vieille.

Liquide de refroidissement

Le liquide de refroidissement doit-être :

Antistatique, lubrifiant pour la pompe à eau, non corrosif pour les pièces en alu, anti-mousse.

Vérifiez l'étanchéité du bouchon de radiateur et sa pression de tarage (1.2 bar)

Les 912/914 ne sont pas délicats, ils l'ont largement prouvé. Les pilotes le sont trop ou pas assez. Demandez conseil.