



ACHEVER

"*Tout commence par achever*"
(les instructeurs unanimes)

Bulletin de liaison du club ULM Est

Numéro 6. Mai 2001

**ON A BESOIN DE VOUS LE SAMEDI 19 MAI !
Tous les détails en page 3**

LE MOT DU PRESIDENT

Le 24 mars a eu lieu l'assemblée générale ordinaire du club. Comme le veulent nos statuts, j'ai présenté un rapport moral qui constituera, pour ce numéro d'Achever, le « mot du président ». Voici donc les propos que j'ai tenus ce soir-là.

Mon souhait, l'an dernier, était de renforcer la communication au sein du groupe. Des efforts ont été faits sur la communication, en particulier écrite, mais on ne peut que regretter le manque de participation des membres du club à ce type de communication, par exemple par l'apport d'articles, d'humeurs, d'informations...

Nous avons constaté avec plaisir le renforcement de la solidarité entre les membres du club, suite au sinistre de décembre 99. Les adhérents

se sont davantage rencontrés dans le cadre des réparations diverses qu'ils ne le faisaient dans le cadre de l'activité normale du club, c'est-à-dire dans le cadre des vols. On peut dire que les conséquences de la tempête ont créé une dynamique qu'il convient de poursuivre, par exemple en ayant des projets communs de vol, ce qui correspond mieux à l'esprit d'un club. En conclusion, les travaux (donc la tempête) ont été finalement bénéfiques pour resserrer les liens entre les adhérents.



Une autre conséquence positive du sinistre est le renouvellement du parc machines. D'un « nid de Chikinox », le parc s'étant légèrement « embourgeoisé », on constate avec plaisir l'arrivée d'appareils de types variés. La solidarité et la communication entre les membres s'est également traduite par la création d'une commission Transulm 2001, reflet de la volonté de remettre en œuvre le fleuron des activités du club.

Nous avons à regretter, par ailleurs, les problèmes de santé rencontrés par un certain nombre de nos membres et nous souhaitons tous qu'ils se rétablissent le plus vite possible.

Enfin, je remercie l'ensemble des membres du club pour le réel effort qui a été consenti par tous lors des travaux de reconstruction des bulles. Cet effort a permis une économie appréciable sur ce chantier.

Bref, pour conclure à froid, je dirais que notre club existe par un certain nombre de ses membres mais il nous reste encore du chemin à faire pour que, tous, nous nous impliquions davantage dans notre club. Je compte sur vous.

ESSENCE POUR NOS ROTAX : 98 OU 95 ?

Cet article, encore, est issu des différents « papiers » que l'on peut trouver sur Internet, pour peu que l'on s'efforce de trouver le bon endroit de pêche. Nous avons, malheureusement, perdu le nom de l'auteur de cette

contribution qui, vous allez le voir, est tout à fait pertinente et documentée. Alors, SP 95 ou 98 ? La réponse semble simple.

Au 1er janvier 2000, en application de la Directive Européenne 96/70, le supercarburant "plombé" disparaît. A cette même date, un carburant de remplacement de qualité équivalente, garantissant les mêmes usages pour les véhicules anciens, est disponible dans les réseaux de stations-service de tous les distributeurs opérant en France. En d'autres termes il y aura à la même pompe de "SUPERCABURANT" un carburant de remplacement aux qualités et propriétés identiques à celles du carburant actuel.

Ceci dit, ROTAX étant une société autrichienne, et l'Autriche ayant supprimé les carburants plombés depuis plusieurs années, je pense que, selon toute vraisemblance, ces moteurs sont déjà préparés pour utiliser du carburant sans plomb; ceci serait à vérifier directement auprès de la maison mère en Autriche.

La différence entre un carburant 95 et un 98 est relative à leur résistance à la détonation, dont l'illustration est l'indice d'octane.

- si un moteur a été réalisé pour utiliser du carburant d'un niveau d'octane au moins égal à 98, il ne pourra pas utiliser de Sans Plomb 95 sous peine de détériorations par le cliquetis. - par contre si un moteur a été étudié pour fonctionner avec du Sans Plomb 95, il pourra indifféremment utiliser l'un ou l'autre des carburants. La seule chose est qu'il ne tirera aucun avantage à utiliser du Sans Plomb 98 par rapport au Sans Plomb 95.

J'en arrive au carburant sans plomb. Il y a quelques mois, j'avais annoncé que je prendrai contact avec des professionnels. J'ai immédiatement envoyé un message aux différents fabricants et, seul, ELF m'a répondu fin juillet 99, juste avant les vacances. On me renvoyait à un ingénieur responsable du bureau des carburants spéciaux pour la compétition. Voici donc ce qu'il m'a dit au téléphone :

1 - le sans plomb n'est absolument pas hydrophile. Pour l'être, il faudrait qu'il y ait des alcools ou il n'y a pas une seule molécule dedans.

2 - La stabilité du mélange huile+carburant n'a pas de raison d'être affectée par l'absence de plomb. Toutefois certaines huiles sont plus facilement miscibles que d'autres et confèrent donc au mélange une meilleure stabilité dans le temps. En cas de démixtion, la solution est donc plutôt à rechercher du côté de l'huile.

3 - Il n'y a aucune raison scientifique et technique pour que le Sans Plomb soit différent du plombé en rendement et puissance.

4 - la formule de sans plomb la plus proche du plombé est le SP 95 car il n'a pas les composés oxygénés qui se trouvent dans le SP 98.

5 - il n'y a pas de benzène ni aucun solvant de matières plastiques ou de caoutchouc dans les SP 95 et 98. Ce sont les composés oxygénés du SP 98 qui peuvent faire gonfler (l'ingénieur dixit) les Durits et les caoutchoucs. Il n'y a donc aucune raison de changer de tuyauterie si l'on utilise du SP 95 et il faut surveiller avec le SP 98 et les changer si nécessaire.

En dernier lieu, cet ingénieur qui connaît bien les Rotax montés sur les karts, m'a mis en garde au sujet d'une erreur fréquemment commise lorsqu'on passe du plombé au Sans Plomb : le dépôt sur les bougies et les têtes de pistons, lorsqu'on utilise le plombé, est de couleur chocolat et gris du fait que les résidus de plomb sont blancs. On a donc cette couleur plutôt claire (lorsque le moteur est bien réglé) à laquelle nous sommes habitués. Le dépôt produit par la combustion de l'essence sans plomb est en revanche sombre, plutôt noir, lorsque la carburation est idéalement réglée. Souvent l'utilisateur croit alors que sa carburation est dérégulée et est devenue trop riche. Alors il l'appauvrit pour essayer d'obtenir la couleur qu'il connaissait en utilisant le carburant plombé et comme elle n'apparaît pas, il appauvrit tellement sa carburation qu'il finit par serrer le moteur. IL ne faut donc pas accuser le SP mais simplement bien régler la carburation avec le plombé puis lorsqu'on est passé au SP apprendre à observer le dépôt pour avoir une idée de sa couleur et texture. En fait, la difficulté avec le SP est de savoir lire le dépôt : ce n'est pas facile et pour lui la façon la plus sûre est de déculasser pour regarder la tête de piston; une carburation bien réglée produit un dépôt gris au milieu et un noir sur les bord du piston.

Naturellement, ELF m'a dit que leurs huiles 2 temps (hors bord comprise) sont miscibles sans problème mais il ne m'a pas été indiqué d'autres marques (déontologie oblige). Je sais que MOTUL propose une huile sur laquelle est écrit qu'elle est miscible avec les essences sans plomb. Mais cela ne veut pas dire que l'huile que vous utilisez actuellement n'est pas miscible. Je crois qu'il faut simplement bien observer le comportement de son moteur.

ACTUALITE

Anny, qui a de la suite dans les idées, épaulée par quelques « piliers » du club, a organisé la première (et, sans doute pas la dernière) **kermesse du Club ULM Est**. Le beau temps, une fois de plus, n'était pas au rendez-vous mais chacun a joué le jeu (c'est le cas de le dire : pêche à la ligne, fléchettes chamboule tout...) après que nous ayons prudemment rapatrié les stands à l'intérieur.

La caisse du club s'est vue ainsi créditée d'environ mille francs et nous allons voir si cet argent peut nous permettre d'acquérir le photocopieur qui nous fait cruellement défaut.

Merci à tous les participants, à ceux et celles qui ont apporté leur contribution à l'organisation de cette petite fête et souhaitons que, l'an prochain, nous organisions une telle animation de manière plus importante, avec la participation de tous nos membres.

SALON AERONAUTIQUE

En ce moment se tient, au centre commercial CRETEIL SOLEIL, un salon de l'aéronautique que nous vous invitons à découvrir. De très nombreuses pièces sont exposées, du cerf-volant aux simulateurs de vols, en passant par de superbes « petits gros » et un nombre important d'ULM et autogires.



Le Club ULM Est est présent à cette animation, avec l'exposition de deux machines et la mise à disposition d'une documentation importante. Nous serons quelques uns à assurer la permanence et nous vous invitons à venir, de temps en temps, nous tenir compagnie.

L'installation du stand, la mise en place d'un Chickinox et du « Vision » de Philippe Pauget ont représenté un très gros travail et nous remercions ceux qui y ont participé.

Le démontage de ce stand, le dimanche 20 mai à partir de 10 heures, sera aussi une chose sérieuse et nous manquons terriblement d'aide pour ce travail.

NOUS AVONS BESOIN DE VOUS LE SAMEDI 19 MAI, AU CENTRE COMMERCIAL CRETEIL SOLEIL, A PARTIR DE 20 HEURES (NIVEAU 1, ENTREE 13, A COTE DE LA FNAC). Anny et Serge ne pourront pas assumer seuls ce démontage : soyez solidaires !

Le plus pratique : appelez le 01 64 20 82 70 et laissez un message pour nous avertir de votre participation. Notre présence à de telles manifestations est des plus importantes : c'est à ces signes que le dynamisme d'une association se mesure, ne l'oublions pas. Et ce dynamisme est garant de tout l'avenir du club.

TRANSULM 2001

Nous l'avons évoquée dans le précédent numéro d'Achever ; cette fois, c'est fait : la TRANSULM 2001 est organisée et les premières inscriptions sont déjà faites.

1. Le parcours :

La Transulm 2001 ira, à l'ouest, jusqu'à La Rochelle et, à l'est, jusqu'à Beaune. Muscadet et Bourgogne ! Pour plus de précisions, voici le détail des étapes :

COULOMMIERS, MONTARGIS, BLOIS ONZAIN, MONTREUIL BELLAY, AIGREFEUILLE DAUNIS, MARAIS DE CONTRE, AUTUN, SAINT JEAN DE LOSNES, SAINT FLORENTIN, ROMILLY, COULOMMIERS.

Un parcours de 1400 km.

Plus longue étape : 184 km. La plus courte : 67 km. Navigation tranquille, donc...

2. La date.

La Transulm aura lieu du dimanche 29 juillet (préparation des machines le samedi) au dimanche 12 août (au plus tard !). Ces dates peuvent éventuellement varier un peu en fonction des disponibilités de chacun.

3. Le prix.

Quand on aime, il est bien connu qu'on ne compte pas. Pourtant, nous avons décidé de limiter l'intendance au strict minimum. Nous aurons un minibus d'accompagnement qui aura deux fonctions. La première : transporter nos affaires (sacs, tentes) sur les étapes, ainsi qu'un peu d'essence. La seconde : nous emmener, aux étapes

remplir nos bidons d'essence, au restaurant le soir et, pour ceux qui le voudront, rejoindre le gîte choisi pour la (ou les) nuit(s). La solution la plus économique restant de planter la tente sur le lieu de notre atterrissage. Le coût de ce service minibus sera d'environ 1000 francs par personne.

Les passagers des ULM paieront une participation de 150 francs / heure, essence comprise, directement à leur pilote.

Difficile de faire plus économique !

Vous trouverez, dans le hall du club, le détail des étapes, avec carte SIA, et une feuille d'inscription.

Attention : les inscriptions seront définitivement closes le dimanche 3 juin au soir.

Merci à Jean-Luc, Redouane, Frédéric et aux quelques autres de la « commission Transulm » pour leur travail.

EN BREF...

Un nouvel adhérent pour le club : Michel Glasberg, actuellement élève pilote, a souscrit son adhésion au club. Dans la foulée, il s'est également inscrit à la Transulm 2001. Bienvenue au club !

Dédicace. Verrons nous un jour une séance de dédicace au Club ULM Est ? Ce n'est pas totalement impossible puisque les éditions Cepadues, bien connues des milieux aéronautiques, s'intéressent au « Petit Précis de Navigation Précise », ouvrage commis par notre président. Le magazine « Volez ! » s'est montré également intéressé par l'éventuelle édition de ce petit manuel.

Rappelons qu'un exemplaire de ce précis de navigation est consultable au club.

Féminisation du club ? On ne peut que le supposer puisque l'école vient de compter deux nouvelles élèves qui renforcent ainsi la présence féminine au club. Il y a fort à parier que l'assiduité, au club, des membres masculins va se renforcer dans les prochaines semaines : preuve que la communication fonctionne bien !

Cartes OACI. Nous avons la possibilité d'avoir les cartes OACI (version 2001, bien sûr !) au prix de 80 F.T.T.C. (prix I.G.N : 100 F.T.T.C.). Le guide VFR à 150 F.T.T.C. au lieu de 160 F.T.T.C.

Passer vos commandes très rapidement et envoyez le chèque correspondant au secrétariat :

Annie Wuthrich 59/61, avenue Gambetta 75020 Paris.

Rappel : La France est divisée en 4 cartes OACI : NW, NE, SW, SE. Soyez précis dans votre commande !

On bouge ? Une idée de promenade d'une journée, d'un week end ? Affichez la au club et vous aurez des ULM prêts à accompagner le votre : les envies ne manquent pas.

Surveillez le tableau d'affichage du club, il se pourrait que vous y trouviez le but d'une petite balade...

Au sommaire du prochain numéro

« ACHEVER » est le bulletin de liaison des membres du club ULM Est, à la parution aléatoire et incertaine. En conséquence, nous sommes bien incapables de vous donner le sommaire du prochain numéro et, encore plus, la date de sa parution.

Toutefois, nous sommes avides de recevoir vos articles, vos photos, vos humeurs, vos idées car nous savons que vous n'en manquez pas. Prenez simplement le temps de nous les transmettre, pour la plus grande édification et le plus grand bonheur de tous.

Le Club ULM Est, c'est vous !

L'ensemble de la rédaction.