



ACHEVER

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

Bulletin de liaison du club ULM Est

Numéro 11. Juin 2002

LE MOT DU PRESIDENT

Pour nous tous, la période qui vient de s'écouler aura été marquée par le décès de Pierrot Viozelange. Tous, vous avez manifesté votre sympathie, à travers votre présence aux obsèques, à travers les différents messages que vous nous avez fait parvenir, à travers votre contribution à la collecte que le club a organisé à cette occasion (il est encore temps de participer, si vous le désirez). Je ne reviendrai pas sur tous les souvenirs que laisse l'ami Pierrot derrière lui : il existe un nombre incalculable de témoignages de son dynamisme ici, au club, ou dans nos souvenirs.

Une petite plaquette à la mémoire de Pierrot est consultable au club et, pour ceux qui l'auraient peu connu (c'est-à-dire pour les nouveaux adhérents), sa lecture rendra justice à celui qui fut un pilier essentiel du club.

"Show must go on" et, il est vrai, la vie continue. Celle du club, en particulier, qui est pleine de promesses. En particulier, promesse de la continuité, par le renouvellement des membres : il ne se passe pas un trimestre sans que nous ayons de nouveaux adhérents. Je m'en félicite d'autant plus que ces nouvelles adhésions proviennent, généralement, de nouveaux élèves. Or, comme vous le savez, l'école a pour principe de ne pas faire de prosélytisme excessif pour le club, laissant chacun libre d'en faire partie ou non. La très bonne nouvelle est que ces élèves rejoignent le club uniquement pour ce qu'il leur paraît être : un lieu convivial, animé par des gens sympathiques et où, comme le disait une vieille pub "il se passe toujours quelque chose".

Et ça, c'est à vous tous, membres du club, que nous le devons. Soyez-en tous remerciés car c'est comme cela que vous faites vraiment exister le club.

Et je connais un Pierrot qui, ailleurs, doit en être drôlement content.



TRANSULM 2002

C'est reparti ! Et, si jamais la Transulm 2002 ne devait pas être remarquée pour le nombre de ses participants (?), elle le sera sûrement pour la qualité de la randonnée.

D'ores et déjà, trois équipages sont inscrits (et il y a, au moment où vous lisez cet "Achever", une place passager disponible). Il est grand temps de venir, à votre tour, vous inscrire à cette formidable navigation que nous allons faire pendant une huitaine de jours.

Trois itinéraires avaient été proposés et, d'ores et déjà, l'un d'eux a été éliminé. Il en reste donc, à ce jour, deux possibles dont voici les détails :

1. De la Manche à l'Atlantique

Il s'agit d'une randonnée qui traverse le nord de la France pour rejoindre la Manche puis, en suivant le littoral, va jusqu'au Mont Saint Michel avant un retour par le Val de Loire :

Jour 1 :

Coulommiers – Albert : 130 km
Albert – Boulogne sur Mer : 114 km

Jour 2 :

Boulogne sur Mer – Le Tréport – St Valery : 132 km
Après midi sur place

Jour 3 :

St Valery – Le Havre St Romain – Bonneville la Louvet : 70 km
Bonneville la Louvet – Avranches : 146 km

Jour 4 :

Journée sur place

Jour 5 :

Avranches – St Brevin : 164 km

Jour 6 :

St Brevin – Montreuil Bellay : 155 km

Montreuil Bellay – Tours le Louroux – Blois Onzain : 116 km

Jour 7 :

Journée sur place

Jour 8 :

Blois Onzain – Beaugency – Pont sur Yonne : 181 km

Pont sur Yonne – Coulommiers : 74 km

TOTAL : 1282 km

2. Une boucle dans le sud-ouest

Cette balade ne sera pas sans évoquer, à de nombreux membres du club, certaines Transulms du passé :

Jour 1 :

Coulommiers – Pont sur Yonne : 74 km

Pont sur Yonne – Baulieu sur Loire : 88 km

Jour 2 :

Baulieu sur Loire – Châteauroux Villers : 121 km

Châteauroux Villers – Saint Junien : 118 km

Jour 3 :

Saint Junien – Chalais : 100 km

Chalais – Montendre – Vendays : 90 km

Jour 4 :

Vendays – Royan – St Pierre d'Oléron : 72 km

St Pierre d'Oléron – Aigrefeuille Daunis : 34 km

Jour 5 :

Sur place, vols locaux

Jour 6 :

Aigrefeuille Daunis – La Tranche sur Mer – St Brevin : 160 km

Jour 7 :

St Brevin – Nantes Heric – Loudun : 186 km

Loudun – Tours le Louroux – Blois Onzain : 102 km

Jour 8 :

Sur place, vols locaux

Jour 9 :

Blois Onzain – Montargis : 125 km

Montargis – Coulommiers : 110 km

TOTAL : 1379 km

L'itinéraire définitif sera celui plébiscité par les participants.

Départ prévu le dimanche 4 août, retour vers le 12 ou 13. Ces dates sont encore (légèrement) modifiables si cela peut arranger certains d'entre vous.

A vos agendas, à vos stylos : il est temps de vous inscrire ! Une liste d'inscription est affichée dans la hall du club. Vous y trouverez également tous les détails de l'organisation.

ACTUALITE DU CLUB

Bingo ! C'est ce qu'a fait (et même fabriqué) Xavier Cany. Le Bingo, une machine qui semble très prometteuse en ce qui concerne ses capacités de vol, est entièrement métallique. Achetée par Xavier en kit avancé, elle est motorisée en 582. Dès la réception des éléments, Xavier, dans la plus grande des traditions aéronautiques, a sabré le Champagne. Dès le premier vol, toujours dans le cadre des grandes traditions, il a tout mis en œuvre pour une nouvelle dose de Champagne : une panne moteur ! Mariage pluvieux, mariage heureux : gageons que cette machine, dont la gestation a mis les nerfs de Xavier à dure épreuve, sera une source durable de plaisirs aériens...

Aide à la navigation. Les plus observateurs d'entre vous auront noté, dans le hall d'entrée du club, une grande carte OACI (à jour !) de la France entière. Un fil, au départ de Coulommiers, vous permet de faire une bonne approximation des distances pour vos randonnées (sur le fil, chaque trait correspond à 50 kilomètres). Vous n'avez plus aucune excuse, à présent, pour ne pas partir en voyage !

Aide à la navigation (encore). Dans le dernier numéro de "Volez !" (juin), vous trouverez trois idées de randonnées en France, dont une au départ de Coulommiers... Voir la remarque précédente en ce qui concerne des excuses pour ne pas partir en voyage !

Aide à la navigation (toujours). Ca y est : il est publié ! Quoi ? Mais le "Petit Précis de Navigation" dont vous avez peut-être aperçu quelques exemplaires photocopiés au club. Au livre est ajoutée une petite règle de naviga-

tion, la "Monolog", très pratique pour la préparation et la navigation en ULM. Le tout est disponible sur Internet (<http://www.volez.com/>) au prix de 15 € mais peut être également commandé au club.

Voile. Il n'y a pas que nos ULM qui ont une voile : il y a aussi des bateaux qui, dans ce cas, s'appellent des voiliers (eh oui !). Janick, un des élèves de l'école, mais également grand skipper devant l'Eternel, vous propose un week-end de voile, à votre convenance. Excellente occasion pour vous de changer un peu de loisir, au meilleur tarif, évidemment. Détails et inscriptions directement au club (ou par mail, ou par téléphone, etc...).

Nouveaux adhérents. Décidément, l'ambiance du club plaît aux nouveaux élèves et nous avons le plaisir de recevoir régulièrement de nouvelles adhésions. Bienvenue donc à Alain, Didier, Eric, William... j'espère n'oublier personne !

Machines à vendre. Bruno Portelli est vendeur de son Chickinox, pour cause de mutation subie sans enthousiasme. Si vous êtes plus fortuné, le Kitfox de Pierrot est, également, mis en vente. Eric Bazinet, comptable à ses heures (et elles semblent nombreuses) a fait une proposition d'achat collectif. Cette proposition est consultable au club.

Invitation. Le club de la Forêt d'Othe invite tous nos adhérents à un méchoui qui aura lieu sur l'aérodrome de Cheu (St Florentin) le 7 juillet à 12h30. Pour 16 €, vous aurez apéritif et vin compris. Excellente occasion pour faire une petite nav sympa et modeste... Inscriptions, avant le 1^{er} juillet au 03 86 35 35 61.

ASTUCE PARTAGEE



Les bons trucs viennent, parfois, de l'intérieur même du club. Ainsi, Jean-Pierre Schmitt, un peu énervé par les parasites qui encombraient ses communications, a pris le problème à bras corps et a trouvé une solution pour supprimer ces bruits peu harmonieux. Un simple boîtier en aluminium pour recouvrir les bobines d'allumage suffit à faire une cage de Faraday efficace, pour autant qu'on n'oublie pas de la relier à la masse de la machine. Résultat : 100% des parasites supprimés. Simple et efficace.

SECURITE

A chaque prévol, nous en sommes conscients, nous "ratons" quelque chose. Pas par négligence mais, plutôt, par (mauvaise) habitude. Il est donc bon, à chaque fois que l'un d'entre nous détecte une anomalie difficilement décelable, qu'il en avertisse les membres du club. Ceci nous aidera tous à renforcer notre vigilance et, donc, à voler avec davantage de sécurité. Ainsi, sur l'Albatros que vous connaissez bien, des petites criques sont apparues sur les bagues métalliques des pieds de pales. Renseignements pris auprès du fabricant (Duc), ces criques ne remettent pas en cause la solidité des pales mais justifient une révision de l'hélice chez le constructeur. Soyez vigilants !



UN PEU DE THEORIE

Conscient qu'il est toujours bon de rappeler quelques principes essentiels, votre club vous offre, ci-dessous, une copie de recommandations qu'il n'est pas, comme vous le verrez, inutile de rappeler. Ces recommandations, écrites pour l'avion, sont facilement adaptables à l'ULM.

1. Chaque décollage est optionnel. Chaque atterrissage est obligatoire.
Tentez de toujours garder le nombre d'atterrissages que vous faites égal au nombre de décollages.
2. Si vous poussez le manche à balai en avant, les maisons deviennent plus grosses. Si vous tirez sur le manche à balai, elles deviennent plus petites. Une seule exception: si vous continuez de toujours tirer le manche à balai vers l'arrière, les maisons recommencent à devenir grosses.
3. Voler n'est pas dangereux. S'écraser est dangereux.
4. Il est toujours préférable d'être en bas et souhaiter être en haut que d'être en haut et souhaiter être en bas.
5. Le SEUL moment où vous avez trop de carburant est quand l'avion est en feu.
6. L'hélice devant l'avion est un gros ventilateur conçu pour garder le pilote au frais. Lorsqu'il s'arrête, vous commencerez à avoir chaud... Il est donc important de le faire fonctionner en tout temps durant le vol.
7. En cas de doute, maintenez votre altitude ou montez. Aucun avion n'est jamais entré en collision avec le ciel. Plusieurs sont cependant déjà entrés en collision avec le sol.
8. On peut définir un bon atterrissage par le fait que vous pouvez sortir de l'avion à pied sans blessures. On peut définir un excellent atterrissage par le fait que l'avion peut être réutilisé par la suite.
9. Apprenez par les erreurs des autres. Vous ne vivrez pas assez longtemps pour toutes les faire vous-même.

10. Si vous êtes posé et que vous devez mettre plein gaz pour avancer jusqu'au terminal, c'est que vous avez oublié de sortir le train d'atterrissage.
11. Les chances de survivre à un atterrissage sont inversement proportionnelles à l'angle d'atterrissage. Plus l'angle d'atterrissage est élevé, moins grandes sont les chances d'y survivre, et vice versa.
12. Restez à l'extérieur des nuages. Les reflets argentés qu'on voit dans les nuages peuvent être d'autres avions. Les montagnes sont aussi réputées pour se cacher dans les nuages.
13. Dans la bataille opposant les avions de métal filant à plusieurs centaines de kilomètres à l'heure et le sol qui est immobile, aucun cas n'a été rapporté où le sol a perdu.
14. Règle générale, afin d'avoir un vol stable : il faut pointer l'avant de l'avion dans la direction où on veut aller.
15. Il y a des vieux pilotes et il y a des pilotes audacieux.
Cependant, il n'y a pas de vieux pilotes audacieux.

REGLAGE DES CARBURATEURS SUR LES 582

On vous l'a déjà dit : on trouve tout sur le Net. Entre autres, les bons conseils de Pierre Pouchès. Aujourd'hui, il vous explique comment entretenir et régler vos carburateurs sur le 582.

Lorsque vous constatez une présence d'huile résiduelle sur les bougies, avant toute investigation sur votre moteur, il faut déjà connaître le type d'utilisation qui a été faite avant l'inspection. S'il s'agit d'une vérification avant mise en route du moteur tout est normal. Il s'agit d'huile évaporée dans le moteur dans sa dernière phase de refroidissement.

Si la constatation est faite en retour de vol, c'est différent.

1. Le moteur tourne à trop basse température (temp. Idéale : 75°)
2. Le mélange est trop riche. Voir le réglage des carbus et l'état des puits d'aiguille et aiguilles : l'usure de ces dernières n'est pas visible à l'œil. Le remplacement des puits et des aiguilles sur un bi carbus est à prévoir aux environs de 300 h et 500 h sur un mono carbu.

Les valeurs préconisées par le constructeur sont à respecter quelle que soit la saison. En effet ces carbus ont la précision d'une chasse d'eau. Pour cette raison mieux vaut être plus riche que de se retrouver en situation de serrage.

3. le filtre à air joue également un grand rôle dans la qualité de la carburation. Donc sa propreté est impérative !

4. Réglages des carburateurs bing pour 582

4.1. Sans silencieux d'admission:

Aiguille	11G2	Position 3
Puits d'aiguille	2.72	
Gicleur principal	165	
Ralenti	55	
Richesse d'air du ralenti	1 tour	

4.2. Avec silencieux d'admission

Aiguille	15K2
Puits d'aiguille	2.68
Gicleur principal	145
Ralenti	55
Richesse d'air du ralenti	1 tour

5. Synchronisation

5.1. Ralenti

Prendre pour référence une clef Allen de 7mm. Visser ou dévisser la grosse vis de ralenti jusqu'à ce que la clef passe sous le boisseau du carbu puis régler l'autre. Si une modification à la vitesse de ralenti doit être apportée, faire la même modification sur les deux carbus.

5.2 Accélééré

Prendre pour référence une clef à pipe de 18 mm. Moteur arrêté bien sur. Accélérer pour passer la clef à pipe sous le boisseau. Ramener les gaz jusqu'à ce que le boisseau frôle la clef. Sans toucher à la manette des gaz, retirer la clef et passer au carbu suivant. Le bon ralenti doit être entre 1800 et 2000 rpm.

Avant tout essai de remise en route, vérifier que les boisseaux reviennent bien au ralenti. S'il n'en était pas ainsi reprendre le réglage des câbles de commandes.

Bonnes pétarades !

Important : Les envois postaux coûtent cher : si vous recevez ce numéro alors que vous avez une adresse e-mail, contactez nous à info@ulmest.org

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, plus encore, 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 !