



ACHEVER

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

Bulletin de liaison du club ULM Est

Numéro 12. Décembre 2002

RESERVEZ VOTRE SAMEDI 11 JANVIER

Pour fêter la nouvelle année, venez nombreux à la

SOIREE DU CLUB ULM EST

HUITRES, VINS FINS ET AUTRES GATERIES AU PROGRAMME !

Pour nous faciliter la tâche : **INSCRIVEZ-VOUS DES A PRESENT**

LE MOT DU PRESIDENT

L'hiver est là C'est une information qui, année après année, ne nous emplit pas vraiment de joie. D'autant que, cet été, nous n'avons pas eu une réelle impression de canicule. Eté en demi-teinte qui ne laissera pas de souvenirs impérissables.

Quoique.

Finalement, cet été aura vu pas mal de choses se faire au sein du club.

Xavier a construit son Bingo et est même parvenu à le faire voler. Comme quoi, l'entêtement...

Jean-Michel s'est, lui aussi, entêté à faire tourner un 582 sur son Coyote avec, il est vrai, un résultat mitigé.

Ewen Medelec, nouveau membre du club, a fait voler son fringant Pou du Ciel (puis a disparu du club sans laisser d'adresse ou presque !)

Enfin, la Transulm a été exemplaire et a comblé ses participants.

Bref, les jours gris, voire gris foncés, n'ont pas empêché l'activité du club d'être débordante. C'est un très bon point car la finalité d'un club est bien de servir une activité. Tout au plus peut-on continuer de regretter l'absence d'un certain nombre de membres mais, ça, c'est devenu une litanie.

C'est, comme toujours, plein d'optimisme que, à tous, je souhaite une année 2003 très heureuse et remplie de vols inoubliables.

B. Wuthrich

TRANSULM 2002 : UN EXCELLENT CRU !

Malgré les appels à volontaires, il n'y eut que deux machines pour participer à notre Transulm. Très pratique pour les restaurants (on trouve facilement de la place pour 4 ou 5) mais ça aurait été sûrement plus amusant si nous avions pu faire une formation de 5 ou 6 machines. L'an prochain, peut-être ?

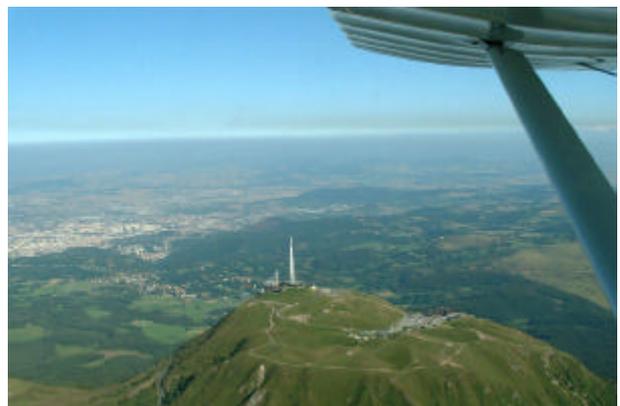
En tous cas, si vous n'avez pas pris part à la balade, voici un (tout petit) résumé.

Les participants : Xavier (passager et chauffeur), Annie (même statut), Patrick (pilote ô combien chevronné) et Bernard (pilote). Lili, épouse de Xavier (passagère) nous rejoindra plus tard. Nous avons, pour nous accompagner, la voiture de Patrick, chargée de nos tentes, duvets, sacs et bidons (vides). Les chauffeurs se relayaient, de façon à ce que tout le monde profite des vols.

Après un départ retardé de 24 heures pour cause de météo plus qu'incertaine, nous avons pu faire une très jolie boucle dans le sud-ouest, dont les étapes furent :

Pont-sur-Yonne, Beaulieu-sur-Loire, Blois-Onzain, Loudun, Le Thou (proche de La Rochelle), Saint-Pierre d'Oléron (avec un superbe survol maritime), Lesparre Saint-Laurent Médoc, Sainte-Foy-la-Grande, Sarlat-Domme, Saint-Flour, Issoire (magnifique survol du Plomb du Cantal et du Puy de Dôme), Lapalisse, Briare et... ouf... Coulommiers. Une magnifique randonnée qui nous en a mis plein les yeux même si, parfois, la météo ne nous a pas toujours aidé.

Histoire de donner des regrets à ceux qui ne sont pas venus, toutes les photos de la Transulm (près de 300 !) sont visibles au club...



ACTUALITE DU CLUB

Bingo ! (suite). Ca y est, il vole, le bingo de Xavier ! Ca n'a pas été une mince affaire : deux pannes moteur lors des premiers essais. Donc deux démontages-remontages : ça n'est pas excellent pour le moral. La panne ? Il semble que le moteur ait été livré avec une membrane du bouchon de réservoir d'huile (lubrification de la pompe à eau) non percé. Ce qui, bien évidemment, empêchait l'huile de s'écouler du réservoir en question. Félicitations à Xavier qui ne s'est pas découragé.

Coyote (suite). Jean-michel et Christine, tentés par de nouvelles et palpitantes aventures, avaient décidé de remplacer le 503 (qui fonctionnait très bien) de leur Coyote par un 582, plus puissant. La suite ? Heu... Demandez à Jean-Michel. Assurez-vous, toutefois, qu'il soit en pleine forme, avant de le brancher sur ce sujet... Le seul avantage c'est que, pendant ce temps, la cellule ne vieillit pas...

Storch. Non, il ne s'agit pas du monomoteur d'observation rendu célèbre par la Luftwaffe mais du dernier appareil arrivé au club. En provenance directe d'Italie, ce magnifique ULM tout composite fera la joie de Janick, son propriétaire, que nous attendons, d'ores et déjà pour la Transulm 2003.

Brevet. Et un brevet, un ! Jean-Yves, le célèbre magnat de la presse, a brillamment obtenu son brevet ULM. Soucieux d'étudier à fond toute la théorie, il a pris soin de passer plusieurs fois l'épreuve du QCM. Une volonté qui nous laisse tous très admiratifs. Et, toute dernière minute, Janick (voir plus haut) a, lui aussi, été brillamment breveté.

Pas encore brevetés mais cependant très heureux, Xavier (sur son Bingo) et Jérôme (Talbot) ont été lâchés. Ca s'arrose, certes, mais, pour ceux qui ont raté ça, les brevets ne devraient pas tarder à suivre !

Cheval de bois. Notre président, qui est, sans doute, resté très enfant, a tenu à faire un beau cheval de bois lors d'un atterrissage "chaud" par bon vent de travers. Peu de dégâts sur la machine mais un lumbago pour le pilote ! C'est combien, déjà la moyenne d'âge dans l'ULM ?

Initiative. Eric Bazinet, jeune et fringant pilote est, en plus, un homme d'initiative. Non seulement il a été brillamment breveté mais, en plus, il a créé une structure destinée à favoriser le co-achat ou la location d'ULM. Il n'a, d'ailleurs, pas hésité à louer un stand au salon de Blois. Pour en savoir plus, visitez son site web (<http://passionpiloteulm.free.fr/>) ou questionnez-le : il est souvent présent au club.

Révolution. C'est une révolution : William a acheté une voiture ! Là pas de commentaire...

Navigations. Notre président (encore ?), également rédacteur au magazine "Volez !", a commencé, pour ce magazine, la visite de bases ULM où les pilotes peuvent arriver les mains vides. C'est-à-dire les plates-formes où on trouve essence, couvert et gîte. Est-il utile de préciser qu'il a fort envie de joindre la pratique à l'exercice d'écriture. Soyez attentifs : il y aura très vite des propositions de week-end aériens.

Navigations. Petit rappel : les gens qui ont envie de s'initier sérieusement à la nav aérienne n'ont qu'à en faire la demande à Bernard Wuthrich. Au programme : préparation d'une nav d'environ 2 heures, vol et petit briefing. En échange, le navigateur partage les frais d'essence et paie le coup à boire à l'escale !

Informatique. Excellente initiative de Xavier qui a apporté au club un ordinateur multimédia. Sur cette nouvelle machine, vous trouverez toutes les archives photo du club, un logiciel pour préparer vos navigations et même une connexion Internet. On n'arrête ni le progrès ni le club ULM Est !

Changement d'adresse. Information pour les Internauts : suite à l'informatisation du club, notre adresse e-mail change et devient : ulmest@free.fr. Pensez à modifier votre carnet d'adresses.

PETITES ANNONCES

A vendre un Chickinox biplace à cabine fermée. Vous connaissez sûrement cette machine et son pilote, Philippe Laborie, qui a décidé de s'en séparer. Contact : 01 46 86 86 81 ou Laborie61@aol.com.

On recherche des volontaires pour participer à la mise en place du plot manquant au sud de la bulle 1. N'attendons pas une nouvelle tempête pour agir : un simple coup de fil au club suffit !

On recherche d'autres volontaires (pas de raison que ça soit toujours les mêmes !) pour réparer la déchirure de la bulle 3. La pose d'une pièce collée serait bienvenue et pas très compliquée à faire. Les propriétaires de parts de bulles sont particulièrement recherchés...

QUELLE DUREE DE VIE POUR NOS BOUGIES ?

Un petit article technique, issu de quelques recommandations de Pierre Pouchès, qui n'hésite pas à donner des conseils fort utiles sur le Net et que notre équipe rédactionnelle n'arrête pas de chercher pour vous en faire profiter. Cet article répond à la question que se posent encore de nombreux pilotes sur la durée de vie des bougies de nos Rotax.

Le changement de bougies n'a la même fréquence sur un 4 T que sur un 2 T tout le monde le sait.

Pour les 2T, Je préconise: 30 H .pour les appareils avec cul au vent.

 50 H pour les appareils sous capot.

Pourquoi :

Les moteurs cul au vent ont les bougies qui subissent des chocs thermiques liés à l'environnement extérieur. Les bougies dans ce cas n'arrivent jamais ou très rarement à usure. Elles finissent par court-circuiter : l'isolant se crrique dans le culot. Il est, malgré tout, des cas où leur durée de vie peut atteindre plusieurs centaines d'heures. C'est une expérience que l'on peut tenter en cyclomoteur mais qui peut être un peu risquée en ULM. Voici la raison pour laquelle, je préconise 30 heures sur des allumages CDI.

Cette durée, je la réduits à 25 H sur les simples allumages. La tension de ces allumages est plus basse donc l'intensité aux électrodes plus forte et forcément plus chaude. Qui dit chaud, dit fusion donc risque de perlage ou du moins de micro fusion d'où usure et court-circuit.

Pour les appareils sous capots, la durée de vie des bougies, peut être portée à 50 h car à l'abri du chaud et du froid : on y a constaté moins de fissures sur céramique.

Pourquoi si peu d'heures ? Tout simplement parce que sur les moteurs 2 T, il se produit deux étincelles par tour moteur soit 4 fois plus que sur un 4T.

Sur les 4 temps, la durée de vie, vous l'avez compris est plus longue. Il y a seulement une explosion tout les 2 tours donc moins de contraintes.

Le 912 est donné pour 200 heures, le 912 S pour 100 heures. Je n'en comprend pas trop la raison et Rotax ne me l'a pas donnée non plus. Alors ? Changeons les bougies à 100 heures.

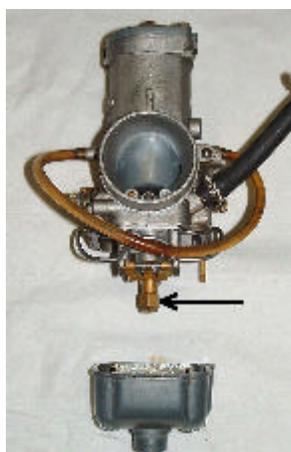
L'utilisation de la 100 LL de façon permanente, en raison de la dose importante de plomb qu'elle contient (0.76 gr par litre), réduira impérativement la période d'utilisation à 100 heures. Surtout dans le cas d'utilisation avec des huiles auto ou moto qui n'ont pas d'additifs anti-plomb.

Les problèmes de bougies sont souvent liés à la température d'utilisation et d'environnement du moteur.

La température de fonctionnement standard d'un moteur est de 82° C à la culasse. Une température trop basse salit les bougies par accumulation d'imbrûlés, une température normale laisse très peu de dépôts sauf les résidus de plomb (AVGAZ). Une température trop haute est la porte ouverte à de nombreux problèmes: Fusion, fissures, criques, fuites, etc...

Les 4 temps Rotax peuvent tourner normalement jusqu'à 110° C

EVITEZ LES PANNES MOTEUR !



Les pannes moteur en ULM sont liées, à 80%, à des problèmes d'alimentation en essence, avec le cycle : appauvrissement > surchauffe > serrage. Il existe une petite manipulation très simple pour éviter ces désagréments. Elle ne nécessite aucune connaissance en mécanique, aucun outillage, hormis une clé de 10. C'est donc à la portée de tous les pilotes.

Démontez la cuve du carburateur (un simple clip à faire pivoter)

Enlevez le petit filtre en plastique qui entoure le puits d'aiguille (très facile : il suffit de le faire glisser)

Avec la clé de 10, démontez le puits d'aiguille (flèche sur la photo)

Nettoyez les deux pièces démontées avec un solvant quelconque (trichloréthylène, white-spirit, dissolvant)

Séchez-les puis remontez l'ensemble.

Cette opération vous prendra 10 minutes et, effectuée mensuellement, elle vous évitera bien des problèmes.

UN WEEK-END AU VENT

Janick, honorable pilote récemment breveté (voir plus haut), a plus d'une corde à son arc. En particulier, il est un grand navigateur devant l'éternel, de ceux qui savent qu'un bout n'est pas un morceau et qui détestent le cousin du lièvre. Comme, en plus, il allie à sa connaissance de la mer un excellent sens pédagogique, il avait invité tous ceux qui le désiraient, à participer à un long week-end de navigation, à la fin septembre, au large de La Trinité sur Mer. Six d'entre nous ont répondu sans hésiter à l'appel du large...

Ce fut un week-end idyllique ! La météo a été exceptionnelle et nous avons, luxe suprême, eu pas mal de vent. Serge, passé du stade d'instructeur à celui d'élève a fait montre d'une application exemplaire. Anny s'était fait un look de vieille louve de mer. Annie et Christine ont démontré que la plage avant était idéale pour faire la sieste. Jean-Michel ne s'est jamais départi de sa bonne humeur, même lorsque son teint virait un peu au vert. Tous les hommes du bord qui ignoraient cette pratique ont rapidement su comment "balconner" et chacun a pu s'exercer au maniement de la barre à roue d'un superbe "Sun Legend". A l'issue de trois jours de navigation, de trois nuits passées à bord, nous sommes rentrés dans nos riants paysages de Seine-et-Marne avec une idée fixe : quand recommençons-nous ?



Quand ? Mais quand vous le voulez ! Janick est prêt à recommencer l'aventure avec d'autres ou avec les mêmes. Un bon conseil : essayez la croisière en voile, vous ne le regretterez pas ! (pour ceux que ça démange, toutes les photos de ce week-end sont visibles au club)

LE SERMENT D'ICARE

Pour revenir à des choses plus aéronautiques, voici le texte concrétisant l'engagement des pilotes et professionnels de la micro aviation, tel qu'il a été conçu par le SNPPAL. Quelques principes simples qu'il est bon de ne pas oublier : il en va de notre responsabilité envers nous-même et envers les autres.

Conscient du privilège que constituent les joies du vol et, pour les professionnels, les engagements et obligations, je n'oublierai jamais les responsabilités qui en découlent pour assurer la sécurité des tiers transportés et la quiétude des tiers extérieurs.

Je respecterai rigoureusement les règlements et les principes de déontologie applicables à mon activité aérienne, depuis la préparation jusqu'à la fin du vol.

Je m'efforcerai d'entretenir et de perfectionner mes connaissances théoriques et techniques. J'apprécierai les limites de mes compétences et celles du matériel et veillerai toujours à conserver une marge afin de ne pas les dépasser.

Etant donné l'ampleur des conséquences d'une défaillance de ma part, je surveillerai particulièrement ma santé physique et morale et m'abstiendrai, notamment, de boire de l'alcool de façon immodérée avant de voler. En cas d'emport de passager, je n'omettrai pas de clarifier la situation vis-à-vis des assurances ; je ne chercherai jamais à l'éblouir, encore moins à l'effrayer.

Je signalerai toute panne ou détérioration, réparée ou non, ainsi que tout incident susceptible d'intéresser la sécurité, aux responsables de notre collectivité, afin de permettre l'amélioration générale de la sécurité des vols.

Je respecterai toujours les principes de courtoisie et de solidarité qui animent la vie de la collectivité aéronautique et assurant sa réputation. Je ferai profiter de mon expérience les moins expérimentés et m'efforcerai de bénéficier de celle des plus expérimentés, dans tout domaine susceptible d'améliorer la sécurité des vols.

Je contribuerai à renforcer la sécurité des vols et à améliorer l'image des activités de la micro-aviation que s'en fait le public.

ASSURANCES

Les assurances reviennent chaque année avec le père Noël. Il va être temps de songer à renouveler vos contrats. Une très bonne nouvelle est que Serge, agissant en tant que président du SNPPAL, a pu négocier de nouveaux contrats qui devraient défier toute concurrence. A l'heure où nous mettons sous presse, nous n'avons pas encore le détail précis des nouveaux montants de souscription mais, d'ores et déjà nous savons qu'ils seront exceptionnellement compétitifs. N'oubliez pas que, si l'assurance n'est pas obligatoire, il est inconscient de vouloir voler sans être assuré. Le plus gros risque étant la responsabilité civile, nous vous invitons à souscrire au moins un contrat RC. Une individuelle accidents paraît être, également, une chose précieuse.

RAPPEL IMPORTANT

N'oubliez pas de vous inscrire pour la soirée du club qui aura lieu le
Samedi 11 janvier
Au club ULM Est

Par téléphone : 01 64 20 82 70, par fax : 01 64 20 78 20 ou par mail : ulmest@free.fr

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 !