



ACHEVER

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

Bulletin de liaison du club ULM Est

Numéro 9. Janvier 2002

**ASSEMBLEE GENERALE DU CLUB
LE SAMEDI 9 MARS 2002 A 18 HEURES
VOTRE PRESENCE EST INDISPENSABLE
(Voir page : 4)**

LE MOT DU PRESIDENT

Une nouvelle année commence. Or, nous savons tous qu'une bonne année ne saurait commencer autrement que par l'A.G. du club ! (et tant pis pour ceux qui ont raté notre petite soirée du 19). Commencez donc bien cette nouvelle année : venez à l'A.G. !

Nous déplorons quand même que, année après année, le nombre de participants à notre A.G. reste très restreint. En bref, on voit toujours les mêmes et on regrette l'absence d'un certain nombre de nos membres. D'aucuns diront qu'il en va un peu de même sur le terrain, et c'est vrai : trop de nos machines semblent douées au sol sans espoir de reprendre un jour ce pour quoi elles sont faites : les vols.

Je m'interroge pour savoir comment nous (j'écris "nous" car je crois que d'autres que moi s'investiraient tout autant) pourrions "repêcher" ces pilotes qui ne volent plus, que nous regrettons de ne voir que très occasionnellement au club. Il faudrait, certes, commencer par trouver les causes de ces désaffections et, en y réfléchissant, je crois en voir quelques unes.

- Lassitude quant à l'activité
- Manque de feeling avec les membres du club
- Appréhension de voler
- Problèmes financiers

Il en existe peut-être d'autres et cette liste ne pourra jamais être exhaustive...

Sur les points cités plus haut, je crois que des solutions peuvent être apportées par les membres du club eux-mêmes. A part, peut-être, la lassitude (si on n'a vraiment plus envie, on n'a plus envie !). Encore que cette raison peut n'être qu'un prétexte pour en masquer d'autres.

Le manque d'atomes crochus avec les membres du club ? Je crois, sincèrement, qu'il vient, justement, du manque de fréquentation du club. Paradoxe, sans doute mais, tous, nous aurions plaisir à partager avec vous qui vous faites si rares.

Appréhension de voler... rassurez vous, elle existe pour tous. Tous les pilotes, même les plus aguerris, ont toujours une petite pointe d'angoisse au moment de partir. Et c'est normal car l'air n'est pas notre élément naturel. Si cette appréhension, que je comparerais à du trac, venait à disparaître, je crois que notre sécurité n'aurait rien à y gagner. Si c'est l'appréhension qui vous bloque, n'en restez pas victime, je suis sûr qu'Anny ou Serge seront ravis de refaire un peu de "double" avec vous. Et, l'ULM, c'est comme le vélo...

Quant aux problèmes financiers, ils sont et seront de plus en plus fréquents. Notre vie professionnelle est fréquemment bousculée et il peut nous arriver à tous d'être un jour un peu "bord cadre" financièrement. Surmontez ce handicap ! Venez au club et, si vos moyens ne vous permettent plus, pour le moment, de voler, je connais pas mal de pilotes qui seront ravis de vous embarquer comme les ! Et ça fera une excellente occasion de vous remettre à la navigation...

Venez au club et, surtout, venez à l'assemblée générale car c'est de votre présence que peuvent surgir des idées nouvelles profitables à tous.

Nous avons tous besoin de tous.



ACTUALITE DU CLUB

Jean-Yves Lefèvre, éminent membre de la rédaction de "Volez !" et, surtout, éminent membre du club ULM Est a été lâché après un apprentissage ULM qu'il a trouvé un peu court. Mais quand on est doué... Rappelons que Jean-Yves fait partie des pilotes issus du pilotage avion, ce qui ne favorise pas forcément la formation sur ULM. Pour fêter ça, le Champagne a coulé (à flots, bien sûr !) le soir même.

Alain Rullier a racheté le Chickinox de Philippe Ranty et repris la place dans la bulle, devenant, de ce fait, membre du club. L'évènement a été arrosé et, si vous avez raté l'arrosage, vous avez également raté notre soirée du 19 janvier. Dommage... En tous cas, bienvenue au club, Alain !

Ca s'arrose ? Peut-être... En tous cas, Miflo, une des brillantes élèves du club, a réussi son théorique. Comme quoi : rien ne sert de courir... Et le lâcher, c'est pour quand ?

Ca s'arrose ! Antoine Decroix a été brillamment breveté. Il est vrai qu'il avait un peu d'avance en matière de pilotage. Mais, bon, ne gâchons pas notre plaisir d'avoir un nouveau pilote et félicitations ! !

Pierrot Viozelange, notre cher vice-président, nous crée bien des inquiétudes : sa santé est très fortement perturbée et nous souhaitons tous que, cette fois encore, il soit plus fort que le mal. En tous cas, il est un point sur lequel il se montre le plus fort, c'est son assiduité au club et sa force de travail toujours impressionnante. Continue la lutte, Pierrot, on a tous besoin de toi...

Mémorable soirée que celle du 19 janvier. Apéritifs multiples (voir ci-dessus) et traiteur pour tous. Nous étions plus de 20 personnes à partager ce repas de début d'année, dont de nombreux nouveaux élèves. Ambiance très sympa et, c'est certain, de nouvelles inscriptions au club en perspective...

Transulm 2002. Même pas besoin d'avoir pris le moindre apéritif (voir ci-dessus) pour que les premières questions sur une éventuelle Transulm 2002 pointent leur nez. Il y en aura une, c'est certain, mais ou ? On voit ça ensemble ?

UN PEU DE TECHNIQUE

Comme nous n'arrêtons pas de le dire, on trouve beaucoup de choses sur Internet. Voici, traduit pour vous par notre service "documentation étrangère", un article publié par Rotax, qui peut vous être utile (encore que nous n'ayons pas eu trop de problèmes de givrage au club). Voici l'article en question : il est très approfondi, mais tout à fait compréhensible.

GIVRAGE DU CARBURATEUR SUR LES MOTEURS D'ULM

1. Information générale

Le givrage du carburateur avec ses conséquences dramatiques telles que la panne moteur et l'atterrissage d'urgence, survient de manière inattendue et sans prévenir.

Les explications qui suivent devraient aider à lever le doute et à mettre en œuvre des mesures préventives. Il faut bien faire la distinction entre deux situations totalement différentes : la formation de glace dans la cuve du carburateur et le givrage dans le venturi.

2. Formation de glace dans le système d'alimentation et dans la cuve du carburateur.

L'eau étant plus lourde que le carburant, elle va se concentrer dans les tuyaux d'alimentation et dans les cuves des carburateurs. A une température inférieure à zéro, cette eau va geler, obstruant, généralement, l'arrivée d'essence avec, pour conséquence, un arrêt immédiat du moteur.

Les exigences contradictoires concernant le carburant, à savoir un bon comportement de transition dans un moteur froid, d'une part, et une faible tendance au givrage, de l'autre, ne pouvant pas être obtenue naturellement, la presque totalité des essences des grandes compagnies contiennent des agents anti-givre. En mesure préventive, il est conseillé d'installer et d'entretenir régulièrement un décanteur d'eau, généralement combiné à un filtre, entre la pompe à essence et le carburateur. L'alimentation d'essence doit absolument être en descente (et sans coude) sur tout son parcours jusqu'au décanteur.

Remarques :

► Dans tous les cas, pour faciliter la mise en route du moteur après une période d'inactivité d'une à deux semaines, il est hautement recommandé de purger l'essence en la remplaçant par de l'essence récente dans la mesure où les composants les plus volatils, destinés essentiellement à faciliter le démarrage, s'évaporent rapidement.

► Suite à une longue période d'inutilisation, nettoyez les carburateurs et le système d'alimentation.

En effet, l'augmentation des composants alcoolisés dans l'essence a, pour conséquence, d'augmenter également la capacité de celle-ci à absorber l'eau. Une partie de cette eau peut se condenser et s'accumuler au niveau de l'arrivée dans le carburateur.

En observant les recommandations ci-dessus, vous ne rencontrerez pas ce problème.

3. Givrage du venturi.

Le givrage du carburateur au voisinage du venturi et de l'entrée du carburant est dû à l'expansion et au refroidissement de l'essence du fait du processus d'abaissement de température lié à l'évaporation de l'essence.

Ce problème peut se produire à une température inférieure à 15°C (mais, généralement entre 2°C et 8°C) et devient critique, surtout par forte humidité, car le pilote, qui ne s'attend pas à ce phénomène à une température aussi élevée, risque d'être surpris.

3.1. Explication détaillée.

Suite à l'injection du carburant dans le carburateur et à la vaporisation qui en découle, des calories sont retirées, par absorption, des composants métalliques proches du venturi, provoquant leur refroidissement. L'augmentation de vitesse du flux gazeux, combinée à la chute de pression qu'elle provoque dans le venturi, augmente ce refroidissement, causant, dans des cas extrêmes des chutes de plus de 20°C.

Ceci conduit à la condensation de l'humidité de l'air aspiré. A des températures suffisamment basses avec une humidité élevée, la formation de glace à l'intérieur du carburateur peut se produire.

Bien faire la différence entre :

► La formation de givre sur la partie la plus étroite du venturi sous faible régime pouvant produire l'arrêt du moteur au ralenti, par manque d'air.

► Le givrage dans le carburateur, pouvant provoquer un manque de puissance à régime élevé, par manque d'essence.

Précautions :

► En général, des additifs faiblement alcoolisés sont utilisés pour abaisser le point de givrage de l'humidité de l'air. D'autres additifs sont utilisés pour diminuer l'adhérence du givre sur les parties concernées.

► Toutefois, ne perdez pas de vue que certains carburants, en particulier les sans plomb, contiennent jusqu'à 10% d'alcool pour augmenter le degré d'octane (en plus des divers composants aromatiques utilisés en substitution du plomb) qui, répétons le, aggravent l'effet réfrigérant, du fait de la faible température d'évaporation de l'alcool.

3.2. tableau des conditions d'évaporation et de décantation.

Température d'évaporation et de condensation de divers composants		
Carburant	Température d'évaporation	Température théorique de décantation dans le mélange sans apport d'air
	kca/kg	° C
Essence	80	20
Benzène	95	30
Ethanol	220	83
Méthanol	284	140

4. Contre mesures.

4.1 Pour éviter la présence d'eau dans l'essence.

- N'utilisez que de l'essence de grandes marques.
- Ne stockez l'essence que sur une courte période.
- Installez un décanteur sur le circuit d'alimentation d'essence.
- Utilisez de préférence un réservoir d'essence muni d'un décanteur à sa base.
- Vérifiez et nettoyez fréquemment les chambres des carburateurs

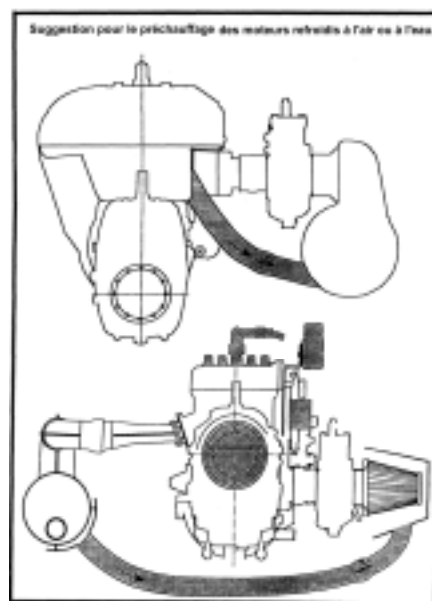
4.2. Pour éviter la formation de glace.

► Aspirez de l'air préchauffé.

Sur les moteurs refroidis à l'air, amenez une partie de l'air réchauffé vers les filtres à air.

Sur les moteurs refroidis à l'eau, installez un système sur l'échappement pour préchauffer l'air aspiré (voir dessin ci-contre)

► Installez un préchauffage externe des carburateurs. Attention : le préchauffage des carburateurs avec de l'essence préchauffée est interdit.



ASSEMBLEE GENERALE DU CLUB

Elle aura lieu le samedi 9 mars, à 18 heures à L'Auberge des Tisons
(en face de la gare de Faremoutiers)

Elle sera suivie d'un repas, avec musique et, même, danse pour les amateurs !
Pour le repas, nous avons besoin de connaître le nombre de participants :
inscription impérative, par téléphone (01 64 20 82 70), courrier ou e-mail

Pour ceux qui ne pourraient pas être présents (mais, y en aura-t-il ?), vous devez renvoyer (par courrier ou par fax au) ou rapporter au club le pouvoir ci-dessous.

CLUB ULM EST

ASSEMBLEE GENERALE ORDINAIRE DU 2 MARS 2002

POUVOIR

Je, soussigné donne pouvoir à M Mme
pour me représenter à l'assemblée générale ordinaire du club ULM Est.
Fait à le 2002.

Signature (précédée de la mention manuscrite « bon pour pouvoir ») :

Le club ULM Est vous offre un magnifique appareillage !

Un cadran inutile ou manquant sur votre tableau de bord ? Une solution élégante vous est offerte par votre club préféré : découpez les voyant ci-dessous (au diamètre 52 mm) et collez les à l'emplacement en question. Vous aurez, grâce au club, l'impression de voler en Airbus !
Bien moins cher que chez Karine !
Merci qui ?



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 (si ce n'est, peut-être, un article sur la phraséologie radio) 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.