



SIREN : 428 674 915
SIRET : 786 393 355 00015
CODE APE : APE 8206

(N : 46 27' 45"
W : 001 14' 18")
LF8523

Aéroclub Luçon-Chasnaïs
Route de l'Oulerie
85400 CHASNAÏS
☎ : 0 251 977 731

aeroclubluc@aol.com
<http://voureuls.jimdo.com/>

ULM CTSL F-JDTL

Consignes d'utilisation

Les flammes : Pitot, Winglets, hélice, seront enlevées :

Pour un vol local placées sur le garde boue de la remorque essence SP98.

Pour un vol navigation placées dans le rangement plancher copilote.

Carburant :

Utiliser **exclusivement le sans plomb SP98**, pour les vols longs, des bidons vides de 11 litres sont disponibles pour appoint (un Siphon à branlette est à disposition dans le coffre tribord)

Contrôle des niveaux carburant :

La jauge est placée dans le sachet plastique dans le rangement du plancher pilote :

Attention la jauge est double, un côté pour le réservoir droit, l'autre côté pour le réservoir gauche.

Pour une bonne lecture, ne pas bouger l'aile.

Avitaillement carburant (si nécessaire) :

Une remorque avec cuve essence **SP98** est placée dans le fond du hangar.

Mise à la masse de l'ULM au pot d'échappement, mise sous tension.

Ouvrir l'armoire du pistolet à essence, mise à zéro du volucompteur.

Renseigner la fiche avitaillement dans le classeur.

Si avitaillement partiel, faire un nouveau contrôle des niveaux.

Mise à jour de la quantité restante sur l'EFIS HDX :

Menu / Engine tools / avec le joystick de droite mise à jour de quantité à bord / Valider...

Niveau d'huile (Le rotax est un moteur à « carter sec ») :

S'assurer que la clé contact allumage est enlevée.

Ouvrir le bouchon du réservoir d'huile et lecture de la jauge d'huile.

Tourner l'hélice à la main **dans le sens normal de rotation** (en position devant l'hélice, sens anti horaire) en réalisant l'effort sur deux pales en même temps (répartition de l'effort sur 2 pales)

Après une dizaine de mouvements, un murmure se fait entendre, alors faire 2 ou 3 mouvements supplémentaires.

Contrôler le niveau, il doit se trouver entre le mini et maxi (méplat de la jauge)

Si le niveau est proche du mini, ou dans le cas de besoin d'appoint d'huile, prévenir le responsable technique (L'huile n'est pas à disposition des pilotes)

Matériel à bord :

Etagère gauche sous tableau de bord :

Manuel de vol de l'appareil avec copies : Fiche d'identification – Licence station d'aéronef –

Fiche de pesée.

Check-list

Dans le rangement plancher pilote :

Sac plastique : La jauge à carburant – un tournevis – un purgeur essence

Dans le rangement plancher copilote :

Ensemble de piquets et cordes pour fixation avion au sol au parking. + 1 marteau.

Les flammes y seront déposées si c'est un vol de navigation.

Le chiffon à mailles fines, pour la seule utilisation de nettoyage.

Dans la soute arrière tribord :

Un sac noir avec : La bâche de protection parebrise et verrières.
Le siphon à branlette pour avitaillement depuis des bidons.

Deux coussins

Un tabouret pliable (Pour les personnes qui nécessite de l'aide pour s'asseoir)

Avant de s'installer à bord pour le vol, assurez-vous d'avoir réalisé :

Harnaché les sacs qui sont en soutes à bagage et que les panneaux soient bien verrouillés (légère frappe sur le haut de la trappe afin de confirmer le verrouillage du loquet)

Avoir brancher les casques et les accrochés aux manetons au haut du parebrise.

Régler les sièges en profondeur et hauteur

Ceintures accessibles sur les côtés des sièges.

Déverrouiller la commande du parachute de secours (goupille enlevée)

Nettoyage de l'avion :

Après le vol vous devez nettoyer à l'aide du chiffon à mailles fines, placée dans le plancher côté copilote, en le mouillant à l'eau claire :

Les bords d'attaque de l'aile.

Capot moteur

Jambes des trains et gardes boue

Bord d'attaque empennage et profondeur.

Le pare-brise en ayant pris soin, auparavant d'avoir rincer le chiffon.

Le chiffon sera placé sur la trappe ouverte du rangement plancher du copilote, afin de sécher.

Position de l'ULM dans le hangar :

Manœuvrer l'ULM en se positionnant au fuselage arrière et en avant de l'empennage.

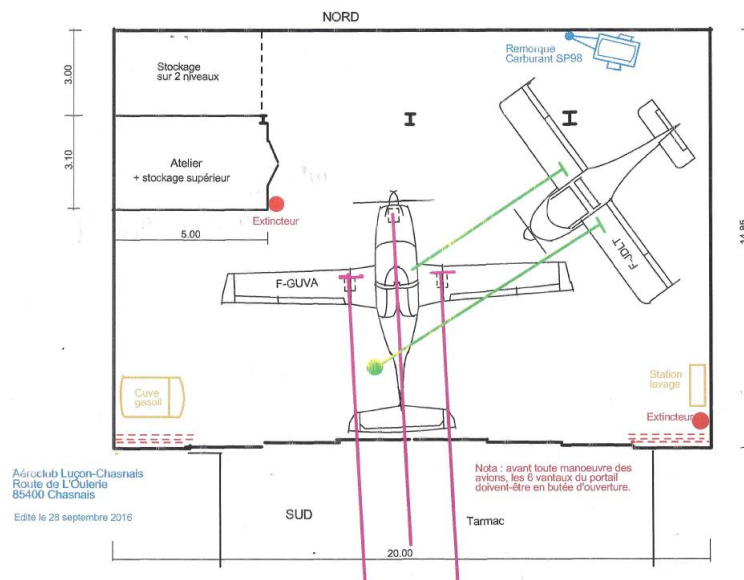
Pour le rentrer :

Pousser l'ULM en suivant les traits rouges.

Au rond vert, pivoter l'ULM en appuyant sur le fuselage pour alignement du train principal avec les 2 traits verts.

Le reculer jusqu'aux « T » verts.

Pour le sortir : manœuvres inverses



Stationnement momentané :

Placé l'avion nez face au vent.

Frein de parking bloqué.

Portes loquets verrouillés et fermé à clé.

Stationnement prolongé hors abri :

Si choix du stationnement par le pilote :

Rechercher une zone abritée (Pignon hangar, coupe-vent, etc..)

Placé l'avion nez face au vent dominant.

Frein de parking bloqué.

Blocage du manche, suivant photos ci-après.

(photo à venir)

Assurer la cellule contre les coups de vent en l'attachant par :

Anneaux ou filin en place sur le sol de la plateforme

Ou

Par gueuses (souvent disponible sur les terrains).

Ou

Par piquets enfoncés dans le sol (disponibles dans l'avion)

Points de fixations :

Aux extrémités de l'aile sur les anneaux d'accrochage.

A l'extrémité arrière du fuselage avec la bande disponible dans l'avion.

Sur la fixation du train avant.

Bien tendre les cordages.



Placer la protection pare-brise et verrière des portes.