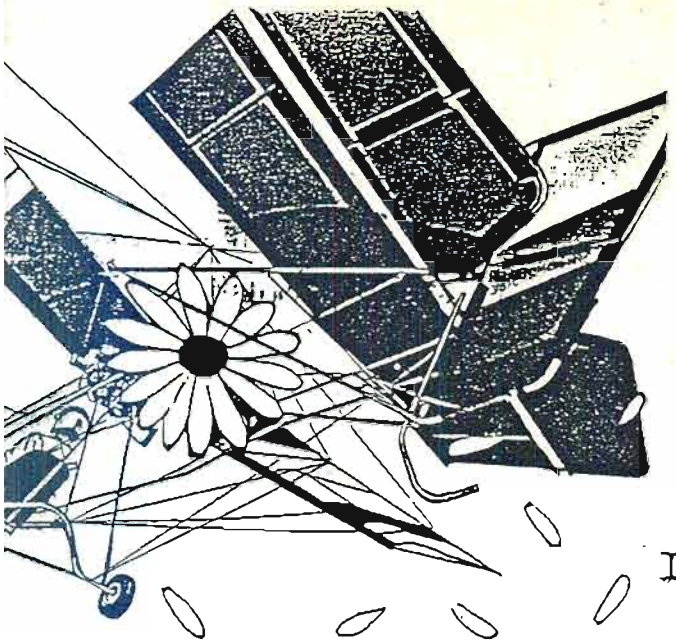


AD'air

les faucheux ed' marg'rites

INFORMATION CLIENT N° 9

Juin 85

POUR LE QUICK

Notre dernier bulletin-client date d'octobre 84; dans les 7 mois écoulés, la situation du mouvement ULM dans son ensemble s'est encore dégradée. L'impression dominante, que partagent bien des observateurs extérieurs au mouvement, reste celle d'inachèvement, d'immaturité. Il n'est de semaine que ne sortent de nouveaux modèles, parfois débordant d'ingéniosité, souvent copie hâtive et bricolée de desseins existants.
"Constructeurs" et "journalistes" continuent dans la majorité des cas de prendre le public pour pilote d'essai en promouvant des ULM non-testés en performances, en domaine de vol, en résistance statique et dynamique, encore moins en vieillissement.
Comme la mauvaise monnaie chasse la bonne, la méfiance à l'égard du mouvement ULM dans son ensemble gagne du terrain dans le public, néophytes ou pilotes d'avions, l'administration et parmi les élus locaux et décideurs de toute nature.
Relisant 2 ans après ce que j'écrivais des critères de choix d'un ULM en exergue du catalogue AD'air, j'ai le sentiment que les éléments d'appréciation restent d'une brûlante actualité :

« Avant de choisir une marque, tout amateur devrait poser les 6 questions suivantes :

1/ La conception générale de l'appareil s'est-elle révélée fiable à long terme (plus de 5 ans)?

2/ Le modèle précis qui est proposé est-il en état de voler après 2 ans d'utilisation?

3/ Le constructeur indique-t-il pour chaque modèle toutes les performances et les conditions des essais ?

4/ Toute modification, même "mineure", est-elle testée au moins six mois par des pilotes d'essai professionnels/? (pas par le public !)

5/ Existe-t-il un manuel détaillé de montage et de maintenance énumérant tous les composants ?

6/ Le constructeur/distributeur garantit-il l'expédition sous 24 heures de toute pièce de rechange sur la base d'un tarif public ?

La réponse à ces questions permet de différencier la construction de série de la construction amateur. Dans l'aviation classique, cette distinction est précise, parfois à l'excès.
Le mouvement U.L.M. n'a rien à gagner et tout à perdre de l'excès inverse et de la vente au grand public de prototypes abusivement appelés "série". »



Par contre, j'ajouterai volontiers une appréciation complémentaire :
au vu du bilan de ces dernières années, le critère de choix n° 1 pour les ULM grand public, jamais mentionné à ma connaissance dans les articles de presse sur les ULM, me semble être la sécurité passive.
Les quelques vedettes du mouvement ULM figurant dans presque tous les championnats , ne doivent pas cacher la vérité : la grande majorité des praticants de l'ULM sont des néophytes ou des pilotes issus d'une autre discipline, rarement préparés au domaine spécifique de l'ultra léger.
Pour toutes les raisons que vous connaissez mieux que quiconque en tant que propriétaire de Quicksilver, la sécurité passive est mieux garantie sur nos types d'appareils, particulièrement en biplace, que sur tout autre ULM.
Douze années d'expérience et les dizaines de milliers de dollars investis par Eipper Aircraft dans la recherche et dans les tests statiques et dynamiques, expliquent que le Quicksilver soit devenu synonyme de sécurité dans un domaine que le grand public considère à tort comme dangereux par nature.
Le Quick reste le meilleur atout du mouvement ULM pour la fin de la décennie, comme il l'a été depuis le début.

Alex ZUCKERMAN

AD'air 1986

Les dossiers budgétaires concernant notre société, auxquels nous faisons allusion dans notre précedent bulletin, sont actuellement disponibles.
AD'air ne peut envisager de construire le Quicksilver dans sa toute dernière version, en France en 86, qu'avec l'apport de capitaux nouveaux.
Nous lançons donc un appel pressant à tous ceux qui font confiance à notre équipe, à notre appareil, et qui veulent construire le mouvement ULM sur la base de la sécurité pour le plus grand nombre, à prendre contact avec nous pour essayer de relancer notre actvité sur des bases nouvelles.
Prenez contact avec nous par correspondance, ou encore à l' occasion du Salon du Bourget!

PRIX DU MX2 1986

Le MX2"B" (MX2 A + kit " Haute Performance", voir plus loin), sera disponible en fabrication française au second trimestre 86 au prix public T.T.C. de 54 900 F , le kit.
Une condition à celà : que nous réunissions d'ici le 31 décembre 85 le nombre de souscriptions nécessaires.
Les souscripteurs, particuliers ou collectivités, (distributeurs nous consulter), bénéficieront d'une remise très substantielle, pouvant aller jusqu'à 17 000 Francs, dans les conditions suivantes :

Souscriptions reçues pendant le Salon du Bourget 85	: prix final :	37 900 F	TTC
du 11 au 30 juin 85	: prix final :	38 900 F	TTC
du 1er au 31 juillet 85	: prix final :	39 900 F	TTC
du 1er au 31 août 85	: prix final :	40 900 F	TTC
du 1er au 30 sept. 85	: prix final :	41 900F	TTC
du 1 au 31 octobre 85	: prix final :	42 900 F	TTC
du 1er au 30 nov. 85	: prix final :	43 900 F	TTC
du 1er au 31 déc. 85	: prix final :	44 900 F	TTC

Par souscription s'entend un versement initial de 5 000 F, dont la date de réception par AD'air conditionne le prix suivant un tableau ci-dessus, et le versement d'un solde de 20 000 F, soit un total de 25 000 F **avant le 21 décembre 1985.**
Les 25 000 F peuvent être versés en une ou plusieurs fois, mais chaque versement devra être de 5 000 F ou de multiples de 5 000 F.
Le solde de l'appareil sera à règler à la livraison, à compter du 30 avril 1986, les remises s'effectuant dans l'ordre de reception des ouvertures de souscription.
Les souscripteurs renonçant à leur achat seront remboursés du versement initial de 5 000 F.
Jusqu'au 31 mai 1985, les fonds recueillis et qui feront l'objet de contrats individuels, seront déposés sous séquestre et AD'air ne pourra en disposer que si le nombre de souscriptions recueillies au 31/5/85 permet effectivement de réaliser la fabrication en France.
Dans la négative, chaque souscripteur recevra ses 25 000 F sans retenues ni intérêts au cours de la première semaine de janvier 1986.
Si vous êtes intéressé par ce programme et que vous souhaitiez recevoir un modèle de contrat, renvoyez nous un des bons figurant à la dernière page du présent bulletin.

SOLDES :

Nous disposons de stocks excédentaires, vendus prix coûtant, en matériel radio et moteurs et accessoires Cuyuna.
En outre le MX2 Super acrobatique, exemplaire unique en Europe est vendu d'occasion : nous consulter suivant coupon-réponse à la fin du bulletin.

AD'air: HORAIRES D'ETE

Jusqu'à nouvel avis, nous ne garantissons plus de permanence téléphonique à notre magasin et atelier d'Etampes (Tel (6) 494 46 36). Appelez donc de préférence au (1) 233 92 33. Nous continuons d'expédier le jour même, sauf rupture exceptionnelle, les pièces commandées, de préférence le matin.

LE G.T.* AU SALON DU BOURGET 85 - LE MXL2 86 EN ESSAI :

Le nouveau monoplace d'Eipper Aircraft est visible sur notre stand.
C'est un monoplace à gouverne conventionnelle, d'une aisance de pilotage comparable au prix, la finesse, la tenue au vent latéral, la possibilité d'un habitacle total en plus.
Il est disponible en deux versions : haubans ou tubes.
Le MXL2 est la version double-surface et à gouvernes conventionnelles du MX2 : Pierre Barret et André Fournel ont effectué à son bord la traversée non-stop de la Méditerranée, pulvérisant les records de distance en ULM. La version 86 comprend le kit haute performance décrit ci-dessous.
Les deux machines valent environ 80 000 Francs TTC, au cours actuel du $.
Au lendemain du salon, les acquéreurs éventuels pourront, sur inscription préalable, l'essayer ainsi que le MXL2 et le MX2A version "H.P.".
Nous retourner l'un des bons en fin de bulletin pour recevoir les caractéristiques techniques et prendre rendez-vous.

LE KIT "HAUTE PERFORMANCE" H.P.

Ce kit a pour but d'augmenter la poussée du Rotax 503 par l'emploi d'une hélice 66" X 40" (35 cm de plus que l'ancienne) et il permet d'augmenter sensiblement le **taux de montée**, (environ 25%), de réduire considérablementles distances de décollage et de saut d'obstacle, et surtout le **niveau de bruit**, les vibrations, l'usure du moteur et de la cellule.
Le kit comprend une nouvelle réduction (2,67/1), un nouvel arbre avec accouplement flexible, une poulie plus large à 5 courroies, et un ensemble de nouveaux tubes, haubans, commande de profondeur, toutes les liaisons avec l'empennage étant modifiées.
Son prix est de 14 676,75 F TTC.

ET L'EPANDAGE ALORS?

Le pire semble côtoyer le meilleur en matière d'épandage agricole en ULM. Les épandeurs utilisant nos MX2 et nos systèmes de micro-diffusion sont, eux, satisfaits.
Comment travaillent-ils? Quelles améliorations et variantes apporter aux systèmes actuels et comment évaluer les résultats?
Toutes ces questions feront l'objet d'un dîner - débat à Paris. (pendant le Salon) le vendredi 7 juin, avec la participation de : François Thoveix (Agridelta) , membre du S.N.P.P. ULM, auteur d'une étude sur le sujet et qui a mis au point en France les épandeurs de pulvérulent, Robert Jacquinet, agriculteur, (Est de la France), Eric Bergougnan, agriculteur, région Centre.
Participation aux frais 120 F, retournez le bon inclusdans le présent bulletin.

O.V.N.I. SOIT QUI MAL Y PENSE:

Une douzaine de coups de fils à AD'air en quelques jours sur le thème "Vous existez toujours?" et Eipper? etc... Un journal spécialisé, dans un numéro récent "le guide de l'acheteur 1985", ne mentionne ni le MX, ni le MX2, ni les modèles 85 : MXL2 et GT sans parler du MX Super, de l'Interceptor, etc... AD'air rayé de la carte. Eipper Aircraft même destin.
Il existe un droit de réponse mais existe-t-il un droit de non-réponse correspondant à une non-citation? Renseignements pris "ont été publiées les réponses des sociétés qui ont renvoyé un questionnaire en 85". AD'air n'a pas reçu de questionnaire. Contrairement à 84. Elégant, non?
Si ce journal écrit vrai, 250 O.V.N.I. volent dans le ciel de France (1 O.V.N.I. sur 3 ULM dans le monde).
Que fait la DST?

HAUSSE DE CERTAINES PIECES DE RECHANGE :

Vous constaterez dans le nouveau tarif ci-joint des hausses sur certaines pièces d'origine Eipper Aircraft (Q) : tubes, haubans, composants plastiques et métalliques. En outre, ces prix (révisables à tout moment) sont déjà partiellement appliqués depuis le 1er mars, sans qu'AD'air fût en état de procéder à l'impression et à la diffusion d'un nouveau listing qui représentent plusieurs semaines de travail . Nous vous devons donc quelques explications :
1) Les prix de base des pièces de rechange Eipper étaient, depuis le tarif précédent, "anormalement bas": Eipper, du fait de la chute de sa production, paie ses approvisionnements beaucoup plus cher et a réévalué tous ses prix au 1er février.

2) La variation s'est exprimée par la suppression du super-discount d'environs 30% dont bénéficiaient les gros distributeurs qui achetaient les pièces par lots. Vous devez savoir qu'AD'air, contrairement à la plupart des intermédiaires et dans le but de restreindre le coût des entretiens et réparations ristournait à ses clients et distributeurs la totalité du super-discount. Par exemple, si un tube 80030 valait départ Eipper 30 $ pièce, il ne nous était facturé que 20 $ pièce par 10. Or, tout notre listing du 1er octobre 84 était basé sur la remise quantitative supprimée. Par conséquent, la hausse était d'autant plus forte que nous avions voulu baisser le prix l'an passé.

3) Le nouveau listing pour ce qui concerne les tubes, haubans, petits composants métalliques et plastiques se situe au niveau de l'ancien tarif 83-84, soit un tiers de plus qu'au 1er octobre : cette hausse est tout à fait inégale et atteint 200 % sur certains articles, une minorité étant en baisse.
Eipper a triplé le prix de la boulonnerie que nous avons décidé d'acheter désormais aux fabricants directs, maintenant, à peu près, pour cette famille de produits, les prix du 1er octobre 84. Nous remplacerons petit à petit les autres articles par des pièces aéronautiques garanties, équivalentes et testées, mais moins onéreuses.

CATALOGUE AD' air 3ème EDITION :

A l'occasion du Salon du Bourget, nous diffusons une nouvelle édition du catalogue AD'air illustré par Folon au prix de 30 F (au lieu de 40 F) pour nos clients.
Si vous êtes intéressé par les seules mises à jour du catalogue, vous pouvez les recevoir gracieusement contre une enveloppe 23X32 cm, affranchie à 3,70 F, et pré-adressée à votre intention.
Les mises à jour comprennent un certain nombre de nouveautés ou d'exclusivités :
- les caractéristiques des nouvelles machines Eipper MXL2 et GT400
- la liste de toutes les plates-formes, aérodromes privés, aérodromes à usage restreint ou ouverts à la CAP de France.
- un bilan des textes administratifs régissant l'ULM des origines... à fin 85 (incluant les prévisions de modification)
- une synthèse de toutes les possibilités d'assurance etc...

MANUELS ROTAX :

Dans chaque carton de moteur Rotax 377 et 503 figure un "operator's manual" , sommaire,en anglais,qui contient le minimum vital à savoir sur le moteur (16 pages petit format).
Toutefois, nous pouvons fournir (code 50257) un document d'une cinquantaine de pages, prix public H. Taxes 100 F - TVA 18,6 comprenant une vue éclatée de chaque moteur (préciser lequel à la commande) et du carbu ainsi qu'un manuel d'entretien en français reproduit avec l'aimable autorisation de Tony Minguet.

EIPPER AND Co

Contrairement aux informations à notre disposition en octobre 84 (LFM/8), la situation financière d'Eipper s'est aggravée, sans toutefois que son activité n'ait été suspendue à aucun moment.
Dans le cadre de sa restructuration, Eipper Aircraft a choisi de s'adresser en priorité à la clientèle "pilote" en offrant désormais exclusivement des "3 axes" double surface (Voir ci-après).
La livraison des pièces est ralentie mais se poursuit (Eipper lance toujours toutes les pièces y compris pour des modèles 1980 pendulaires)
AD'air est prêt à toute éventualité pour que l'approvisionnement des 250 pilotes qui lui ont fait confiance ne soit pas interrompu, même en cas de défaillance du constructeur.

MODIFICATION DES HAUBANS AVANT DE TRAPEZE (CF LFM/8)

Dans notre précedent bulletin nous indiquions la nécessité du remplacement de l'ancienne référence 20600 par le kit 20599.
Ce kit s'adapte en réalité sur les MX, MXL et MX2 anciens, mais pas sur les MX2 a, en raison du déplacement du point d'attache inférieur, plus éloigné, sur les nouveaux tubes inférieurs de trapèze code 70555 qui succèdent aux anciens, courbes, code 80020. Si vous avez commandé la mauvaise référence, elle vous sera échangée sans frais en échange du câble trop court. Veuillez noter le nouveau code de ces haubans :
20602 pour adaptation sur tube 80020 (MX, MX2)
21600 pour adaptation sur tube 70555 (MX2a)
Nous vous rappelons que pour adapter le 20602 comme le 21600 au lieu de l'ancien montage, vous devez agrandir (si nécessaire) le perçage avant de la quille : 7,94 mm (5/16") au lieu de 6,35 mm (1/4") et commander : un boulon AN5 . 26a (10325)
un écrou 10540
trois rondelles 10570
un tang 20356
Il est recommandé d'utiliser une mèche en côte pouce (5/16=7,94mm) plutôt que la côte approchante française (8mm)



QUICKSILVEROLOGIE.

RAPPEL DES EPISODES PRECEDENTS

Les avis techniques ci-dessous ont été communiqués dans les numéros précédents du "Faucheux ed'Marg'rites". Nous vous invitons instamment à les relire régulièrement ; aucune de ces indications n'est superflue pour la sécurité des vols.

	LFM N°
1) Montage et entretien - généralités	1
2) Nervures	2
3) Montage des sièges	2
4) Boulons et filets	2
5) Teleflex	2
6) Incidence aile / stabilisateur	3
7) Réglage carburateur	3
8) Garantie ou pas ?	6
9) Réglage siège en fonction des charges	6
10) Cavalier de mât	6
11) Modification de l'arrière de la quille	6
12) Du bon usage de l'accélérateur	6
13) Carburateur Bing défectueux	6/7
14) Ecrou du volant de magnéto Rotax	6
15) Mélange 2 temps	7
16) Manilles	7

Si vous ne possédez pas ou plus les bulletins précédents, un recueil (mis à jour), plus la traduction française du manuel de vol et d'entretien EIPPER est disponible (code 95904, prix 50 F H.T.)

QUICKSILVEROLOGIE (suite)

Depuis le Quicksilver pendulaire non motorisé jusqu'au MXL2 1985 moteur Rotax 503, grande hélice, réduction directe, double surface, gouvernes type avion, de multiples modifications sont intervenues sur les modèles de la gamme EIPPER AIRCRAFT (sans parler des modèles totalement nouveaux, type G.T.).

Nous reprenons ci-dessous les principaux éléments de cette évolution, afin de vous permettre de commander avec plus de précision les pièces spécifiques à votre modèle de Quick, de prévoir l'adaptation de nouvelles pièces sur les anciens modèles, etc...

A noter que les pièces nouvelles sont généralement adaptables aux anciens modèles au prix de quelques pièces de fixation. Notre listing de pièces d'octobre 1984 précise également sur quels modèles les pièces s'adaptent.

Les MX2 82-83 sont particulièrement différents des MX2 84 dits MX2 A.

	EVOLUTION	ELEMENTS A PRECISER POUR TOUTE COMMANDE	CODES	REMARQUES
GROUPE MOTOPROPULSEUR	Moteur CUYUNA 430 D simple carburateur 30 CV ; bicylindre ↓ CUYUNA 430 D Double carburateur 45 CV bicylindre Rotax 503 (46 CV) pour biplace Rotax 377 (30 CV) pour monoplaces	1) Supports moteurs : droits (82) Supports moteurs recourbés (83-85) 2) Pot d'échappement : "Protopipe" (81) → 60105 Pot "Fischer" (82) → 60166 Pot "Cuyuna" (83) → 80570 3) Hélice : pour 30 CV (52 x 32") → 30345 Hélice pour 45 CV (52 x 34") → 30344 (identique sur Rotax 503) 4) Réduction : 1 courroie crantée (82) 4 courroies trapézoïdales (83-85) → 60034 5) Arbre d'hélice : creux (82-83) sur MX2A (84) → 61056 renforcé		Ce moteur reste le meilleur 30 CV pour U.L.M. Sa mauvaise réputation vient d'une utilisation sur biplace. Chaque pot nécessite réglage carbu. + gicleurs spécifique L'augmentation de puissance entraîne une modification de la voilure et d'autres éléments (consulter AD'AIR) Nécessite nouveau perçage de la quille (consulter AD'AIR) - Plan disponible
FREINS	MX : frein à plaquette sur roue avant ↓ MX2 et MX2A Freins différentiels axe arrière	Si les freins sont montés à droite, pas de problème pour commander. S'ils sont à gauche, inverser la description du catalogue : le câble "de droite" devient câble "de gauche"	91224 (droite) 91225 (gauche)	Ne jamais essayer de freiner ou tourner en posant pied à terre. Des freins mal réglés sont plus dangereux que pas de freins du tout.
TUBES ET ARMATURES	Dérive MX-MX2 ↓ Dérive MX2A (84)	Les nouvelles armatures de dérive ont un bord d'attaque courbe, → 40333 L'ancien étant droit, → 40331 ou 50009 la toile reste identique.		Les bords d'attaques anciens risquaient de se bloquer sur un hauban, en cas de non respect du montage prévu.
	Barres inférieures d'atterrisseur anciennes : MX, MX2 ↓ nouvelles : MX, MX2A (84)	Pour adapter les paires de barres inférieures au lieu des anciennes, utiliser : - les attaches (2) → 41301 - les boulons AN3-13IA (4) → 10030 - les écrous (4) → 10500 - les rondelles (4) → 10550	→ 41300 → 40301	Le nouveau dessin fait subir moins de contraintes aux barres et aux attaches avant que l'ancien.

QUICKSILVEROLOGIE (suite)

TUBES ET ARMATURES

Bords d'attaque et bords de fuite MX2 ↓ MX2A	Bords d'attaque MX2A renforcés au lieu des anciens	→	80050	Il est recommandé d'adapter sur ts les anciens modèles les nvx BA et BF (m sans la traverse de compression supp.). Les anciens BA pèsent 4,5 kg. Les anciens BF pèsent 3,5 kg. 100 g de + pour les nvx BA et BF. Attention : codes identiques
	Comportant une traverse de compression supplémentaire (coudre une poche de plus sur la voilure)	→	40284	
	Bord de fuite MX2A renforcés au lieu des anciens.	→	80060	
Traverses de compression d'aile MX + MX2 (82) ↓ MX2 (83) ↓ MX (83) ↓ MX2A (84) ↓ MXL.MXS.MXL2 ↓ MXL.MXS.MXL2	Traverses non renforcées	→	40280	Actuellement(mai 1985) nous livrons tous les modèles ci-contre et ci-dessous.
	Traverses renforcées côté intérieur (MX2)	→	40284	
	1 seule sur le MX	→	40284	
	1 traverse renforcée supplémentaire	→	40284	
	2 traverses plus épaisses (Ø 31,75 mm)	→	40283	
	(nécessitent nouveaux adaptateurs alu)	→	20090	
Traverses diagonales d'aile MX + MX2 1982 ↓ MX + MX2 1983, 84-85 ↓ MXL, MXS, MXL2	Traverse non renforcée	→	40240	1) La traverse 40240 doit être remplacée par les nouvelles sur tous modèles. 2) Le point d'attache de cette traverse au bord de fuite est celui qui doit faire l'objet de la plus grande surveillance, car il supporte le maximum de contraintes dynamiques.
	Traverse renforcée	→	40244	
	Traverse plus épaisse (Ø 31,75 mm)	→	40243	
	(nécessite cavaliers plus larges)	→	20090	
Tubes d'empennage : Tubes BF Béquilles MX2A	Anciens tubes (droits)	→	40440	Changement non nécessaire (sinon nouvelle béquille)
	Nouveaux tubes (recourbés sur la béquille)	→	41440	
Liaison d'empennage	Remplacement des haubans inférieurs	→	20495	Rigidifie la structure
Train principal MX2A	par des tubes	→	41244	Adaptable sur anciens MX2 avec attaches spéciales
Béquille nouvelle (MX2A)	La nouvelle béquille est nécessaire à l'adaptation du tube : 41440 et 41244	→	41155	Adaptable sur tous modèles anciens MX2
Plan fixe : MX, MX2 (82-83) ↓ MX2A, MXL,... (84-85)	L'ancien plan fixe rectangulaire est	→	50007	Le nouveau plan fixe "traîne" beaucoup moins mais augmente les distances de décollage et d'atterrissage. Pour adapter un nouveau plan fixe, consulter AD'AIR.
	remplacé par un P.F. avec chanfrein	→	50047	
	L'ancien B.A. du plan fixe (droit)	→	40260	
	est remplacé par les coudes et le	→	40265	
	manchon	→	40266	
	Ancien bord de fuite du P.F.	→	40271	
	Nouveau bord de fuite (identique avec 2 trous supplémentaires)	→	40269	

QUICKSILVEROLOGIE (suite)

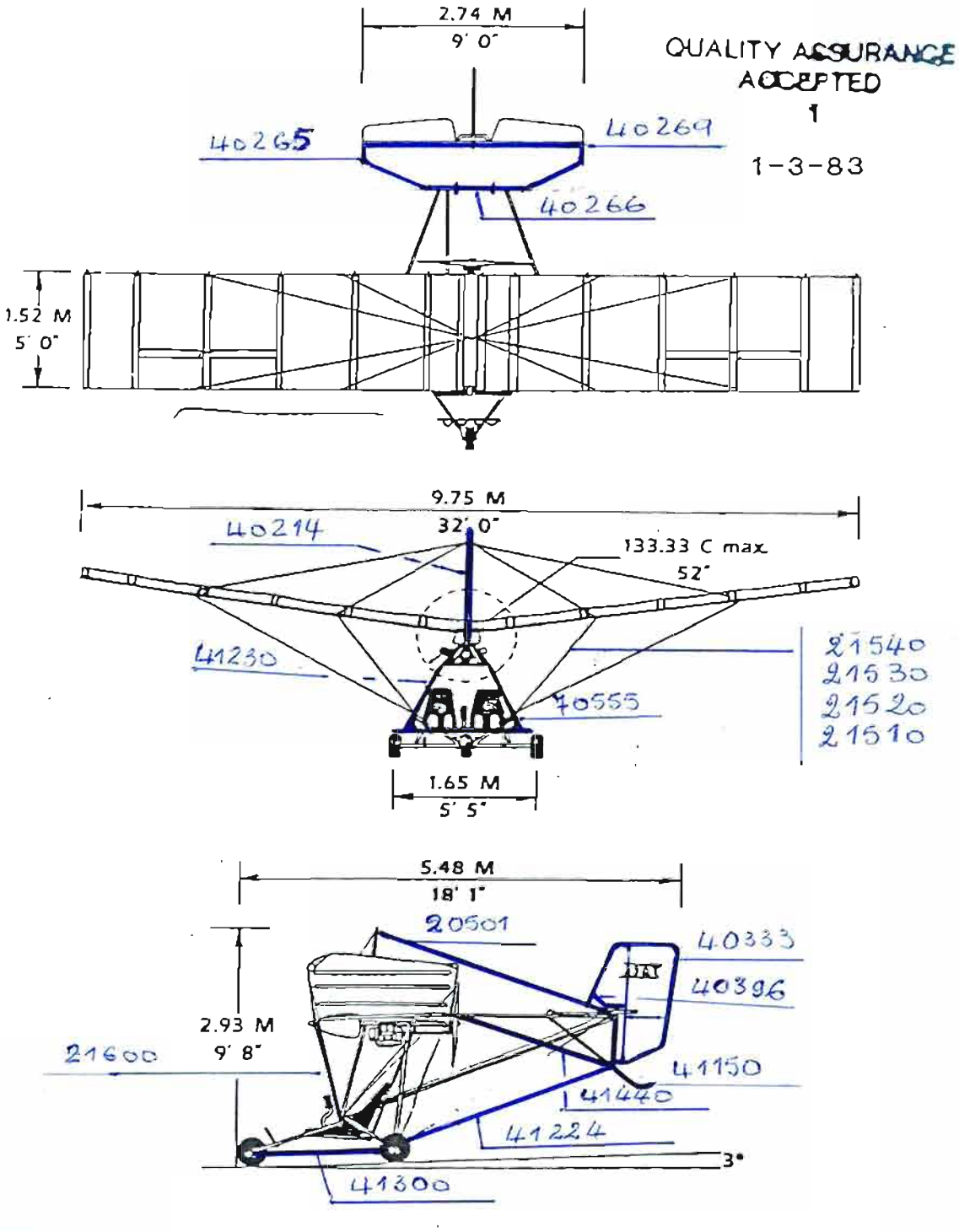
TUBES ET ARMATURES	Mât MX 82-83 et MX2 84 ↓ Tous modèles 84-85 MX2A	Mât aluminium nu → 40215 Mât aluminium complet → 40210 Remplacé par : mât acier (complet) → 40214 Le jeu d'emboût acier reste identique → 20150 mais n'est pas récupérable sur les mâts en acier.	Il faut retendre (mais surtout pas à l'excès) les haubans par dévissage du mât périodiquement Hors utilisation, relâcher la tension en dévissant le mât.
	Barre inférieure de trapèze MX2 83 ↓ MX2A (84-85)	Le tube inférieur de trapèze (support horizontal de siège) en acier est coudé sur les anciens modèles → 80020 et droit sur les nouveaux, → 70555 d'où variations des points d'attache de certains haubans	Le passage de l'ancien au nouveau entraine le changement des haubans de vol et de nez.
GOUVERNES	MX2A 84-85 MXL, MXL2, MX Super GT (84-85)	Un trim adaptable sur tous les modèles → 90500 facilite le pilotage. Les doubles surfaces ont des ailerons au lieu de spoilers. Le GT a en outre des volets et une roue directrice.	Seules les doubles surfaces (MXL2, MXL, MX Super, GT) justifient des gouvernes type avion.
HAUBANS	Haubans inférieurs de vols : MX + MX2 MX2A	Les nouveaux haubans (MX2A) sont plus longs en raison du déplacement du point d'attache sur la barre inférieure de trapèze. Ils sont aussi plus épais (3,18 contre 2,38 mm) → 21510,20 et 40 au lieu de 20510, 20, 30 et 40	Les haubans des MX2 anciens modèles et du MX sont identiques. Le contrôle des haubans fait partie de tout prévol.
	Haubans avant de trapèze	Même remarque pour les anciens → 20602 et les nouveaux → 21600 Les haubans les plus anciens → 20600 doivent être remplacés (voir info. spéciale)	Les remplacer entre autres si la casse-coeur présente des signes d'écrasement. En outre, utiliser périodiquement la jauge des douilles "Nico"
	Haubans supérieurs d'empennage : MX, MX2 (82-83) MX2A, MXL, MXL2	Haubans anciens fixés sur le plan fixe 20500 Nouveaux haubans démontables sur le plan fixe. 20501	Attaches différentes Consulter AD'AIR

QUICKSILVER MX

THE ORIGINAL

10A

Assembly Instructions.



QUALITY ASSURANCE
ACCEPTED
1
1-3-83

Eipper aircraft inc.

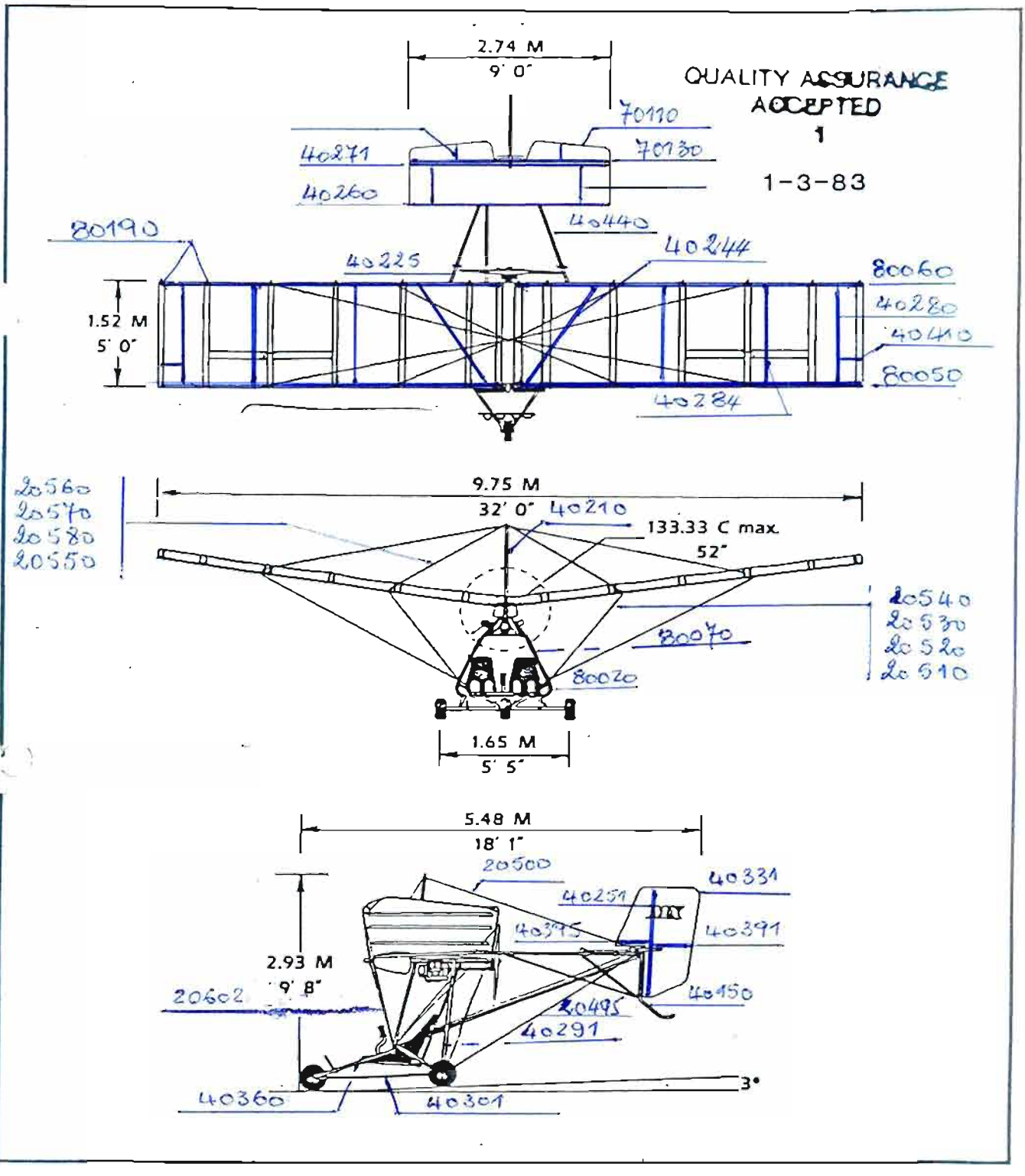
World's Largest Manufacturer of Ultralight Aircraft

ANCIENNE

QUICKSILVER MX II

'THE ORIGINAL'

Assembly Instructions.



Eipper aircraft inc.

World's Largest Manufacturer of Ultralight Aircraft

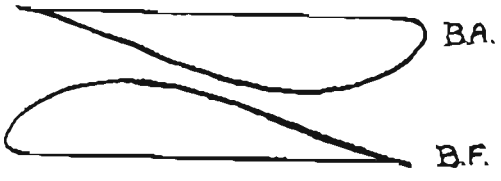
DESASSEMBLAGE DES QUICKSILVER:

Nous rappelons ici l'ordre logique du désassemblage des différents types de Quicksilver (excepté le GT 400 non haubanné dont les ailes se replient sur le fuselage).
Il convient de suivre toujours le même ordre, à deux et avec l'expérience quelques dizaines de minutes suffisent à l'opération.
Pour l'assemblage, suivre la procédure inverse.

1) Dévisser à fond le mât.
2) Sur les MX2A , désaccoupler le Trim.
3) Détacher le tube de gouverne à l'arrière et l'enrouler sur le siège (pour les MXL, MXL2, MX Super, détacher les cables de la dérive).
4) Poser un poids supérieur à 50 Kilos sur le(s) siège(s), (sauf si vous avez les haubans de maintien fournis à cet usage par AD'air - Code 20604).
5) Détacher les haubans supérieurs d'empennage.
6) Démonter les tubes supérieurs d'empennage avec la plus grande précaution au niveau de leurs attaches au bord de fuite, ce point subissant le maximum de stress en vol.
7) Retirer les haubans inférieurs d'empennage (sur les modèles 84 : les tubes qui les remplacent).
8) Détacher les cordes des spoilers (sur les MXL, MXL2, MX Super, détacher les ailerons puis les câbles de commande situés au dessus de la quille).
9) Si l'ULM n'a pas de carénage de roue, le basculer en arrière en plaçant une protection sous le manchon d'hélice et défaire le mât. En revanche, si votre ULM a des carénages de roue ou si le vent est fort, le laisser sur son train, une tierce personne devant soulever délicatement chaque aile par son extrémité pour en permettre le démontage.
10) Détacher les haubans supérieurs et inférieurs d'aile.
11) Détacher les ailes avec infiniment de précautions en commençant **toujours** par les attaches de bords de fuite particulièrement sollicitées.

TRANSPORT ET STOCKAGE:

Rappel : transporter toujours les ailes"tête-bêche" BA de l'une sur BF de l'autre. Pour les doubles surfaces, le transport nécessite le plus grand soin : coucher les ailes ainsi:



. Pour le transport des ailes simples surface, retirer les nervures.
Laisser toujours les boulons et les pushpins en place avec leurs sécurités (remplacer les épingles de sécurité par des anneaux brisés).
Pour les haubans, faire une boucle de 10cm en partant de l'attache.
N'utiliser que des clés aux cotes américaines.
Changer régulièrement les boulons et surtout les écrous faisant l'objet de démontage.
Même si vous ne démontez pas votre ULM, dévissez tous les soirs le mât pour relâcher la tension sur les haubans supérieurs.
Les hélices en bois au repos doivent être toujours à l'horizontale.

Coupons-réponse à renvoyer dès que possible à AD'air , 77 rue Réaumur, 75002 Paris, en fonction de votre centre d'intérêt.
N'oubliez surtout pas de mentionner vos coordonnées complètes au dos du coupon.

Veuillez noter la modification ci-dessous

A. Dans mon adresse ou tel :

B. Dans la propriété de mon Quick :

Je suis intéressé par la souscription "MX2-86".
Veuillez m'adresser le modèle de contrat de versement sur compte de séquestre et toute information utile.

Date : Signature :

Je suis intéressé à recevoir les dossiers financiers et budgétaires concernant AD'air, sans aucun engagement.
Mes relations ou moi-même serions disposés à investir :

Date : Signature :

Je souhaite faire un essai en vue d'un achat

A. Du MXL2 version 86 (avec kit H.P.) ☐

B. Du MX2a avec le kit H.P. ☐

C. Du G.T. ☐

Je note qu'une participation aux frais de 100 F peut m'être demandée

Date : Signature :

Je souhaite participer au dîner-débat sur l'épandage en ULM le vendredi 7 juin

A. Je serai à 18h sur votre stand au Bourget ☐

B. Je serai à 19h30 chez AD'air/ Paris ☐

C. Nombre de repas à 120 F : _____

Date : Signature :

Coupons-réponse à renvoyer dès que possible à AD'air , 77 rue Réaumur, 75002 Paris, en fonction de votre centre d'intérêt.
N'oubliez surtout pas de mentionner vos coordonnées complètes au dos du coupon.

" Déménagement, changement de propriétaire."

Veuillez noter la modification ci-dessous

A. Dans mon adresse ou tel :

B. Dans la propriété de mon Quick :

" MX2 86 "

Je suis intéressé par la souscription "MX2-86".
Veuillez m'adresser le modèle de contrat de versement sur compte de séquestre et toute information utile.

Date : Signature :

" AD'air 86 "

Je suis intéressé à recevoir les dossiers financiers et budgétaires concernant AD'air, sans aucun engagement.
Mes relations ou moi-même serions disposés à investir :

Date : Signature :

" MXL2, GT, MX2HP "

Je souhaite faire un essai en vue d'un achat

A. Du MXL2 version 86 (avec kit H.P.) ☐

B. Du MX2a avec le kit H.P. ☐

C. Du G.T. ☐

Je note qu'une participation aux frais de 100 F peut m'être demandée

Date : Signature :

" Epandage "

Je souhaite participer au dîner-débat sur l'épandage en ULM le vendredi 7 juin

A. Je serai à 18h sur votre stand au Bourget ☐

B. Je serai à 19h30 chez AD'air/ Paris ☐

C. Nombre de repas à 120 F : _____

Date : Signature :

" Soldes "

Je souhaite recevoir une information détaillée sur vos soldes :

A. Du MX Super acrobatique ☐

B. Des radios VHF ☐

C. De moteurs et accessoires Cuyuna ☐

D. Je recherche en outre, d'occasion .....

Date : Signature :