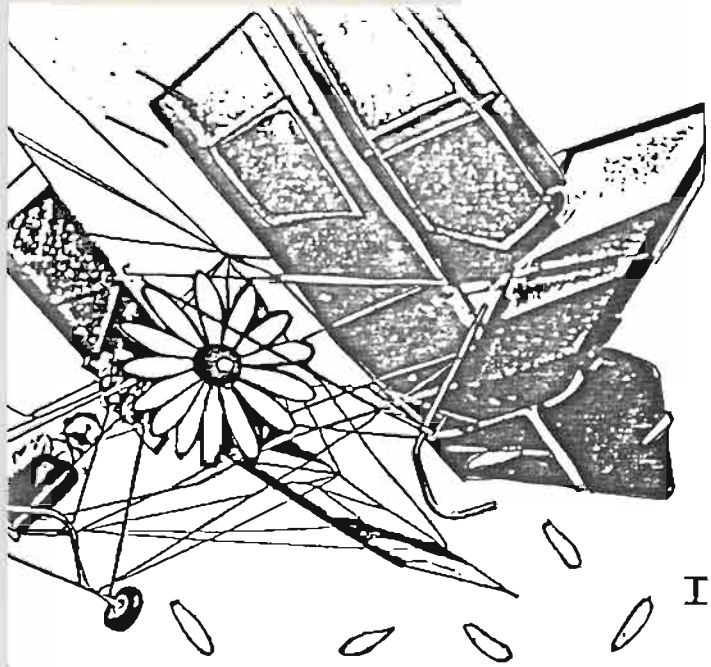


AD'air

les faucheux ed' marg'rites

INFORMATION CLIENT N°2

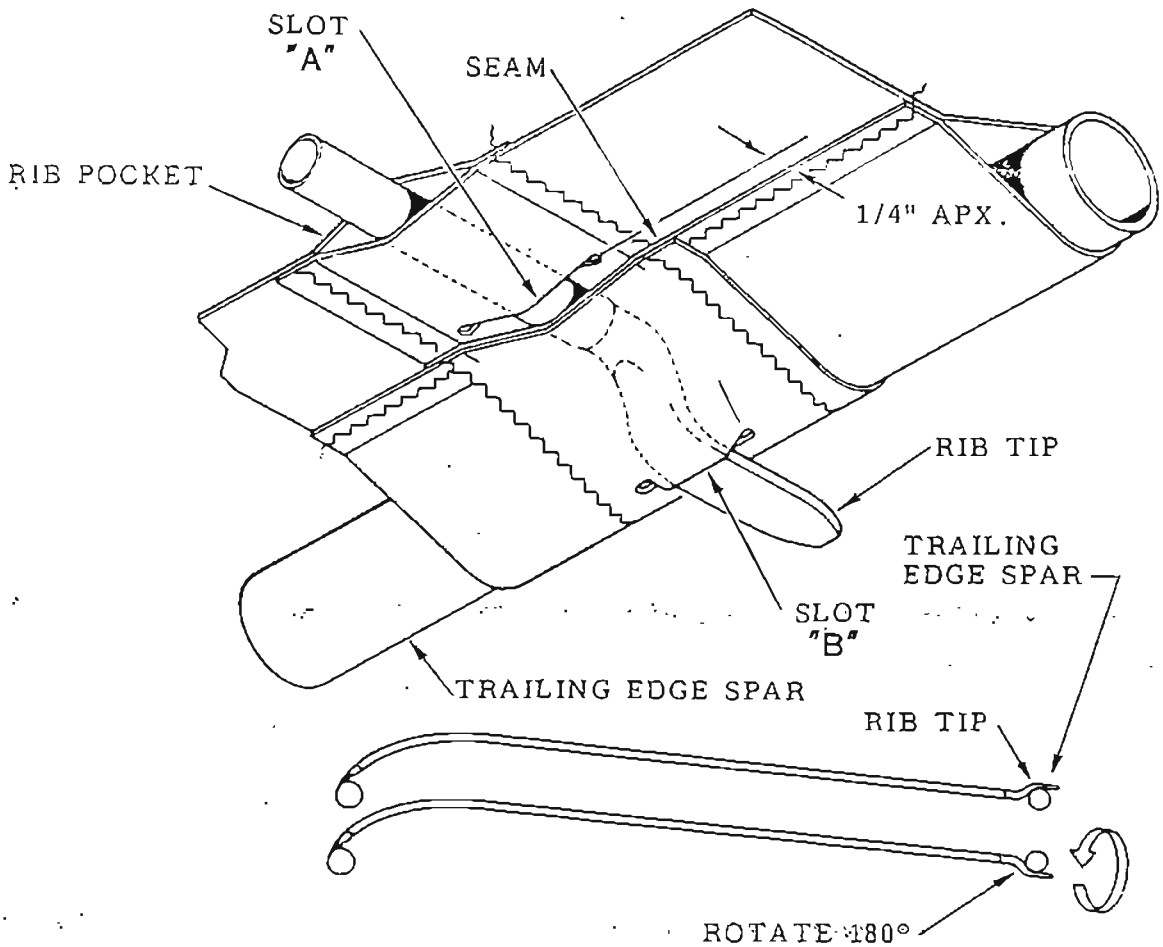
1 - NERVURES DES AILES PRINCIPALES Réf EIPPER ALL 83-01A

Dans certaines conditions de charges, on sait que les nervures ont tendance à sortir de leur gorge.
Inspirez- vous du dessin ci-après afin d'utiliser la pression de l'air pour forcer la nervure à rester en place en vol.
En outre, nous recommandons de lier les 2 nervures intérieures de part et d'autre de l'hélice au bord de fuite, afin qu'elles ne puissent en aucun cas rentrer en contact avec l'hélice.
Même si vous ne prenez pas le temps d'inverser les nervures, attachez au moins les 4 nervures centrales.

2 - SIEGES

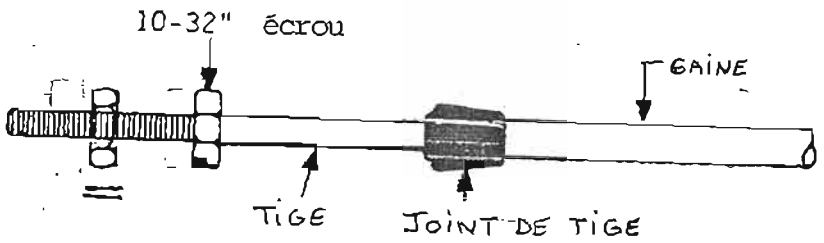
Tous possésseurs de MX doivent contrôler le montage de leur siège toutes les 50 H et surtout après un atterrissage rude.
Si il y a la moindre trace d'écrasement, ou de fléchissement autour des trous de fixations, les tubes de maintien doivent être remplacés. Naturellement, un pilote lèger faisant des atterrissages en douceur obtiendra une meilleure longevité de son appareil.

UNDERSIDE VIEW OF RIB POCKET



TELEFLEX Réf EIPPER MX-81-11A

Un problème potentiel existe sur toutes les commandes à distance TELEFLEX des MX.
Si une forte pression est appliquée en buttée droite où gauche du manche, il est possible que la tige du teléflex rentre suffisament loin dans la gaine pour se bloquer.
La solution consiste à mettre un écrou supplémentaire en bout de filetage en guise de buttée.
La modification est à appliquer aux deux éxtrémités du teleflex.



3 - REMARQUES IMPORTANTES POUR VOTRE SECURITE

La belle saison approche, beaucoup recommencent à voler où volent plus intensément. Nous mêmes sommes amenés à nous déplacer, et pour ce que nous avons pû constater nous nous devons de vous faire les remarques suivantes :

NE JAMAIS DECOLLER : | sans faire la pré-vol
| sans porter un casque
| sans tenir compte du vent
| à proximité des hangars.

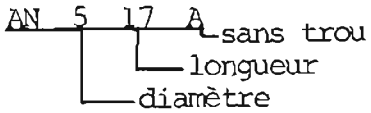
- Lorsque vous faites faire un baptême, nous vous conseillons de donner quelques explications au sol à votre passager.

- Lorsque vous mettez voltre ULM "en route", prenez garde qu'il n'y ait personne derrière ou sur les côtés de l'hélice. Une pierre projettée par une helice va aussi vite qu'une balle de fusil!

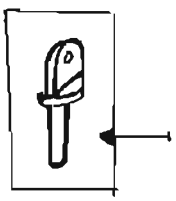
Nous avons vu particulièrement dans le sud de la France, une série de QUICKSILVER soit d'origine, soit bricolée, totalement impropre au vol, même avec un seul passager. Nous ne saurions trop vous recommander de contacter vos distributeurs locaux pour réviser ou évaluer l'état de vos machines.

IL Y VA DE VOTRE VIE !!!

4- Désignation des boulons :



- Le diamètre est exprimé en 1/16 de pouce. Un AN4 fait 4/16 ... (un pouce = 2.54 cm)
- La longueur est spécifique au diamètre (ainsi un AN3 13A ne fait pas la même longueur qu'un AN5 13A) il faut donc se réferer aux échelles :
  - déterminer le diamètre
  - mettre le boulon sur l'échelle correspondante
  - déterminer la longueur
- Tout n'est malheureusement pas aussi simple ! Il existe 2 autres cas :
  - S'il y a un trou dans les filets (pour mettre une épingle où un anneau) il ne faut rien mettre en fin de désignation. Dans le cas contraire, mettre un "A".
  - Dans le cas des EYE BOLTS (boulons à tête spéciale) rajoutter "3B" entre le diamètre et la longueur. Exemple : AN4 3B 14A



- Certains boulons à gros filets (grade 8) utilisés sur des pièces en aluminium ne répondent pas à cette normalisation. Se réferer au manuel de montage.

L'EQUIPE AD'AIR

INFO client N°2

En attendant que la traduction du "manuel MX" soit totalement achevée nous tenons à vous rappeler quelques précautions élémentaires à prendre quant au bon fonctionnement des Quicksilver et à la sécurité du vol

MONTAGE ET ENTRETIEN

- Vérifiez le sertissage et la bonne longueur de chaque câble avant le montage d'un appareil.

- Suivez scrupuleusement les instructions de serrage des boulons. Attention à l'écrasement des tubes, aux filetages trop longs ou trop courts (corriger avec des rondelles)

- Les écrous auto-bloquants ne doivent pas servir plus de deux fois. Après chaque démontage ils perdent en général leur résistance aux vibrations.

- Ne négligez pas la vérification de l'incidence négative du stabilisateur conformément au manuel de montage.

- Pour faire un entretien sérieux il faut tenir à jour un carnet de vol pour chaque appareil. Alors vous pourrez suivre le guide d'entretien à la fin du manuel MX. (Nous vous rappelons que nous avons en magasin des compteurs horaires)

- Il a été constaté des ruptures d'arbres de transmission sur des appareils mis en service durant le mois d'Octobre (arbre de couleur noire). Sur les monoplaces ils doivent être vérifiés régulièrement ou changés; impérativement changés sur les biplaces.
Certaines de ces ruptures proviennent du manque d'amortissement des vibrations du moteur dû à un serrage incorrect ou à l'usure des "silent-blocks".

- Il convient également de vérifier régulièrement (au minimum toutes les 100 heures) en démontant l'appareil, les effets des vibrations sur la cellule (ovalisation des trous; usure des boulons; pip pins; épingles et anneaux de sécurité; serrage des écrous etc...)
Ces vibrations peuvent être réduites par un équilibrage aussi précis que possible de toutes les parties en rotation.

- Nous avons également constatés que sur certains QUICKSILVERS le "kingpost" (mât principal) était trop tendu. Cette surtension du "kingpost" est aussi néfaste à la cellule que le serrage excessif d'un boulon ou l'écrasement d'un tube.

- Nous tenons aussi à vous rappeler qu'une étude approfondie sur les efforts subis par les divers éléments de la cellule du QUICKSILVER a été effectuée par le constructeur. Il en a résulté, entre autres, de placer des "fusibles" dans la structure de certains tubes. C'est pourquoi la modification de tubes, leur remplacement par d'autres que ceux d'origine et même leur remplacement peuvent modifier les réactions de l'appareil dans certaines configurations de vol et surtout ne plus assurer la protection maximum du pilote en cas de crash ou simplement d'atterrissage dur.

AU SOL

- Le roulage avec un vent supérieur à 10 mph (16km/h; 8kts) est risqué, particulièrement avec un pilote léger. Plus le vent force et plus le roulage doit s'effectuer dans le sens du vent. Si vous devez tourner avec un vent de travers supérieur à 10 mph faites tenir l'aile au vent par quelqu'un.

- Ne laissez jamais votre Quicksilver parqué sans surveillance par un vent supérieur à 6-8mph (9-12 km/h; 5-7 kts). Toujours lui mettre la queue dans le vent. Pour des vents entre 10-15 mph (1624 km/h; 8-13 kts) attacher les ailes et fixer la roulette de nez au sol. Ne pas laisser votre appareil dehors par un vent supérieur à 15 mph.

- Attention lorsque vous faites le plein qu'il ne coule pas de carburant sur un moteur ou un échappement encore chaud, vous risqueriez de mettre le feu à l'appareil.

- Nous espérons qu'il n'est plus nécessaire d'insister sur l'importance de la visite prévol qui doit être effectuée par le le pilote lui-même et de manière systématique. Pendant cette prévol vérifier aussi le centrage. (important sur les biplaces d'avoir systématiquement un centrage avant; c'est à dire les push pins dans les trous arrières du support des sièges, en utilisation monoplace ou avec des personnes légères). N'oubliez pas en cas de changement du centrage de recaler le réglage du tube (push pull) de gouverne de profondeur!

EN VOL

- Les modèles de Quicksilver actuellement en vente ne sont pas conçus pour la voltige. Toute manoeuvre brusque pouvant entrainer des accélérations brutales ou des configurations de vol anormales doivent être proscrites.
(Seul le Quicksilver MX-Super non encore commercialisé est agréé voltige).

- Le vol de nuit est actuellement interdit.

- A tout instant d'un vol un pilote doit être capable d'atteindre un endroit où atterrir, en toute sécurité pour lui-même et pour les tiers, en cas de panne moteur. Ne volez jamais hors de portée en vol plané d'une aire d'atterrissage sure. (En revanche entrainez vos élèves éventuels à se poser moteur réduit et coupé sur un terrain choisi).

- En cette saison méfiez vous du givrage. les conditions météo y sont particulièrement propices et les Quick ne sont pas munis de dispositifs dégivrants!

Nous reviendrons en détail sur les questions de sécurité dans chacun de nos courriers ultérieurs.

INSCRIVEZ VOUS AUX COURSES 1983