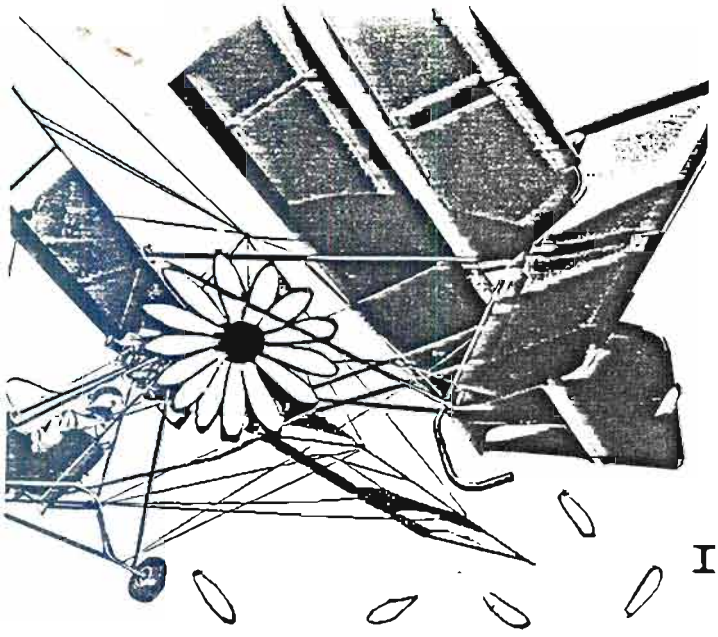


AD'air

les faucheux ed'marg'rites

INFORMATION CLIENT N°4

EDITORIAL

"Dans le bouillon de culture de l'ULM français, AD'air fait de plus en plus figure de prétendant à un rôle de leader", écrit René COULON dans la dernière livraison de "Vol Libre" (Juillet 83), la plus sérieuse et aussi la plus sereine des revues d'ULM.

Nous sommes conscients des responsabilités que ce rôle nous fait porter. Plus que jamais, nous prêchons la prudence à tous les niveaux de pratique de notre nouvelle passion. Jamais, nous ne faisons croire que cette pratique est bon marché et à la portée de tous.
Après 1 an seulement de pleine activité, nous réalisons nos limites, et de notre propre aveu, nous ne pensons être totalement opérationnel qu'au début de 1984, dans des locaux encore agrandis et avec notre propre terrain d'évolution.

Dans l'immédiat, nous parons au plus pressé et nous espérons que nous continuerons d'y faire face :
- nous détenons en permanence toutes les pièces détachées dont vous pouvez avoir besoin avec expédition le jour même, sauf pour les clients n'acquitant pas leur facture précédente dans les 8 jours ou pour des grosses interventions nécessitant un devis et des arrhes.
Nous resterons ouverts tout l'été, avec peut-être des modalités particulières du 30 Juillet au 15 Août, au sujet desquelles nous vous écrirons.
- nous engageons avec persévérance les contacts nécessaires à la fabrication en France, d'un grand nombre de pièces et d'accessoires, sans parler de la fabrication complète de futurs modèles composites (EAGLE et QUICKSILVER) qui sont intransportables des Etats-Unis en France.

- nous avons une large place au sein des associations représentatives de l'ULM, particulièrement le SNPP ULM et agissant avec d'autres professionnels, pour que les futures normes n'aient pas de conséquences restrictives, tout en améliorant les conditions de bruit, sécurité, formation, utilisation, professionnels des ULM, usage des terrains etc...
- nos moyens en hommes et en matériel augmentent chaque mois. Le présent document vous est envoyé par notre nouvel ordinateur d'une puissance de 84 K, à disques durs, qui devrait améliorer nos opérations comptables.
-enfin, nous essayons de tenir une place estimable dans les compétitions organisées cette année, avec une 20aine de machines engagées dans le grand prix de France et LONDRES-PARIS et la 1ère place dans les 3 principales épreuves déjà effectuées : tour des Alpes, tour de Belgique, tour de Champagne.

Bon vol cet été, et comme disent les Américains "Happy landings".

Alex ZUCKERMAN

1°/ NOUVEAU TARIFS, NOUVEAUX DISTRIBUTEURS

Nous vous joignons la liste des nouveaux tarifs d'accessoires et des distributeurs régionaux au 1er Juin 1983, ainsi que les nouveaux tarifs de nos appareils .
Nous vous joignons également 5 exemplaires de notre dépliant, à l'intention de ceux de vos amis qui voudraient nous commander la nouvelle édition de notre catalogue pour "tout savoir sur les ULM en général , les QUICKSILVER et les EAGLE en particulier".

2°/ ATTENTION AUX ADAPTATIONS

On nous a signalé plusieurs cas de clients ayant remplacé des pièces d'origine par d'autres. Non seulement toute modification n'ayant pas notre approbation et celle du fabriquant vous retire toute garantie pour un bénéfice aléatoire, mais vous met en danger, votre appareil et vous-même.
Par exemple : on trouve des "téléflex" de toute longueur, de toute section et de toute couleur, parfois à 1 cm près de celui d'origine : ce cm peut vous coûter la vie.

Il est possible que vous ayiez d'excellentes idées pour la modification et l'amélioration de votre QUICK : écrivez-nous, nous les soumettrons à EIPPER.

3°/ ACCIDENT EN ANGLETERRE

Un appareil s'est écrasé en mer, ce qui a coûté la vie à son passager, qui n'avait que quelques heures de vol.

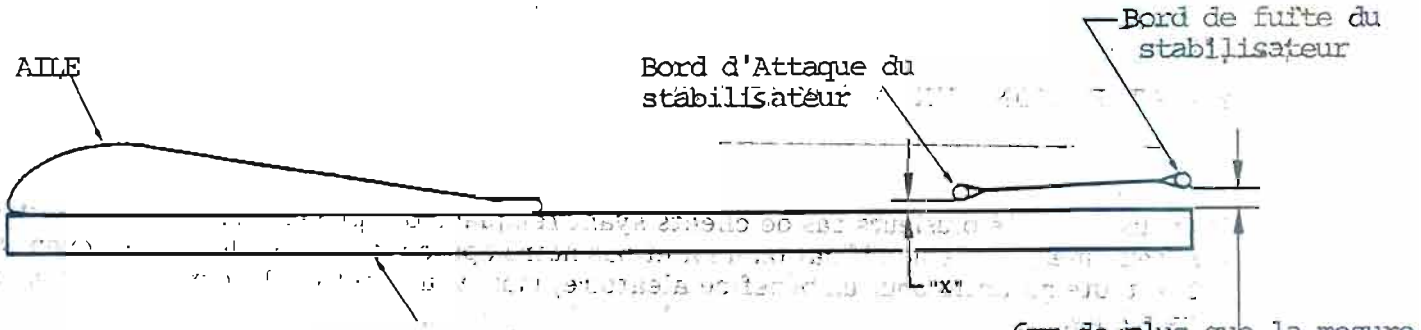
EIPPER a dépêché sur place un expert, et il semble que le pilote avait eu un premier accident, ayant comme conséquence la flexion du "kingpost" (mât). Il volait avec le mât dans cet état sans s'en apercevoir.
On ne voit pas toujours la courbure éventuelle du mât après un choc : c'est la pièce la plus importante de l'ULM; elle doit être regardée de près avant chaque vol.

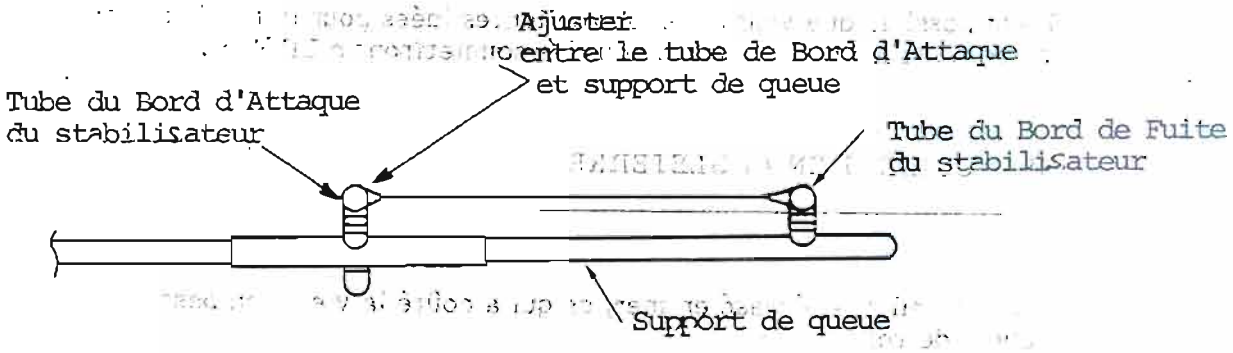
4°/ FIXATION DU MANCHE SUR LES MX2

Un accident , ayant entraîné des blessures, nous a été reporté en France. Il resulte de la perte de l'écrou du boulon d'attache du manche.
Nous conseillons très vivement à tous les utilisateurs d'un MX II de procéder à la modification comme indiqué sur la feuille ci-jointe.

5°/ INCIDENCE AILE/STABILISATEUR

Procédure à suivre : Il se peut que vous n'ayez rien à changer. Cependant l'appareil doit être testé en vol, à une vitesse de croisière normale en lachant le manche pour voir si l'appareil a tendance à monter ou descendre.
Si l'appareil a tendance à monter, ajouter des rondelles en conséquences sous le bord d'attaque du stabilizateur.
Si l'appareil a tendance à descendre, enlever des rondelles en conséquence sous le bord d'attaque du stabilizateur.





1 - Pour mesurer l'incidence, plaquer la roulette de nez au sol afin que les câbles supérieurs de la queue soient tendus.

2- Assurez-vous que le mât principal est correctement réglé et que tous les câbles aient la tension normale.

3- Placer une longue règle droite sous l'aile, près de la poutre. La règle doit effleurer la bord d'attaque et le bord de fuite de l'aile, et passer sous le stabilisateur (cette opération nécessite deux personnes).

4- Le bord de fuite du stabilisateur doit être 6 mm plus haut que le bord d'attaque du stabilisateur.

5- S'il n'y a pas la bonne différence, il faut ajuster avec des rondelles jusqu'à obtenir le bon angle.

6- Des boulons plus longs (AN4-40a) et des rondelles nylon supplèmentaires sont fournis dans ce but

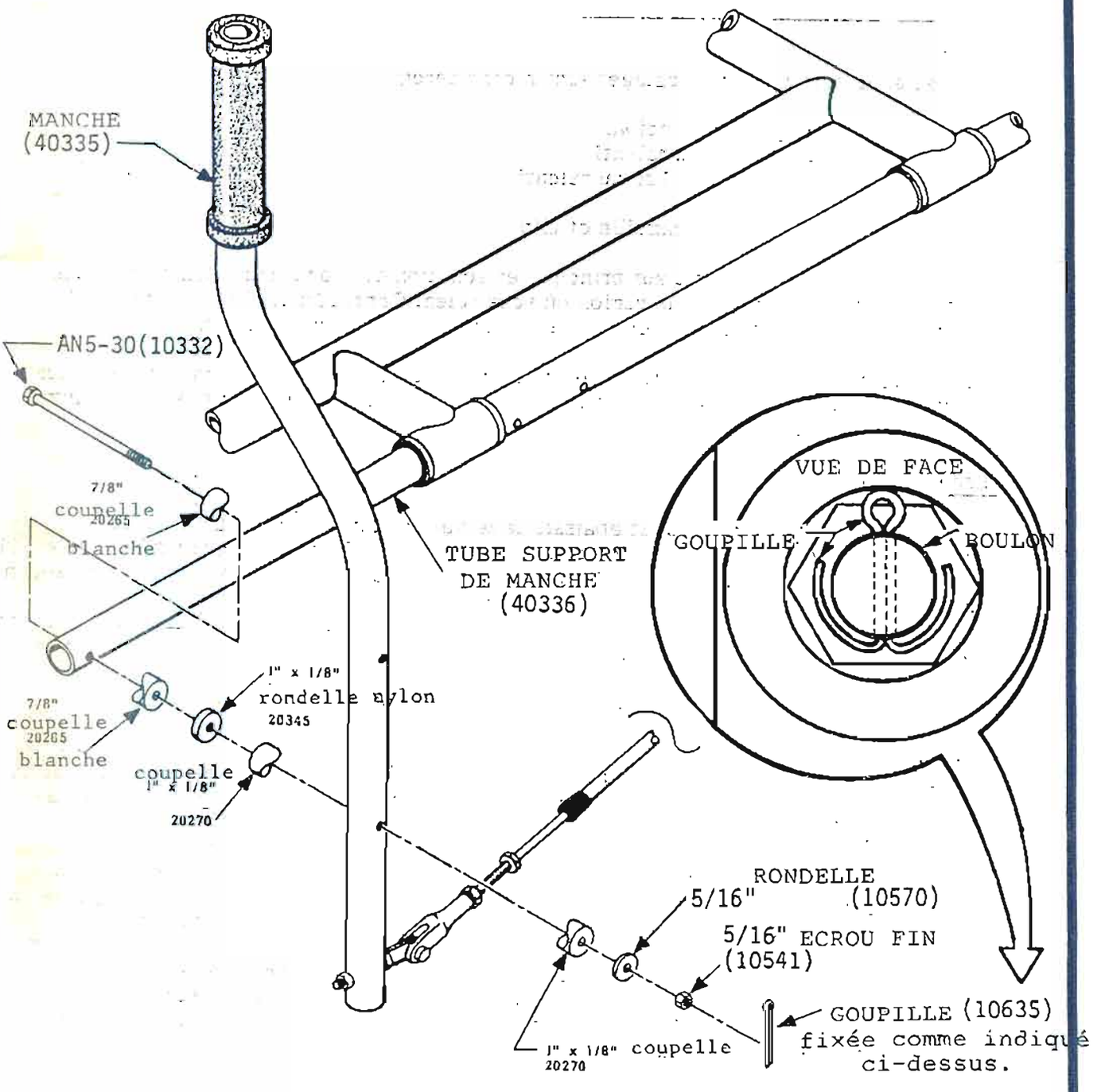
NOTE : NE PAS NEGLIGER CETTE PROCEDURE. ELLE A UN EFFET SUR LES CARACTERISTIQUES DE VOL.

FIXATION DU MANCHE SUR LES MXII

1°/ Désassembler le manche de son support et enlever l'ancien boulon AN4 -30a

2°/ Agrandir les trous des éléments suivants avec une mèche de 5/16" (7-94 mm) pour permettre l'utilisation d'un nouveau boulon d'attache AN 5 - 30 : les 2 coupelles 7/8" (blanches) 20 265, les 2 coupelles 1/8" (20 270) , la rondelle nylon 1/8" (20 345) , le tube de support et le manche lui-même.

3°/ Fixer le manche sur son tube support ainsi que montré ci-dessous et serrer l'écrou FIN de 5/16", de manière à pouvoir installer une goupille dans le trou du boulon.



6°/ PAS DE CODE, PAS D'ENVOI

Parmi nos nouveaux clients plusieurs personnes essayent sans succès de commander des pièces de rechange en les décrivant par téléphone. Cette pratique n'est pas admise tant simplement parce qu'elle ne fonctionne pas: indiquez le numero de code en vous référant au manuel de montage qui vous a été remis.

7°/ REGLAGE DE LA CARBURATION

Pour régler le carburateur 5 réglages sont à considérer:

1/ gicleur principal
2/ gicleur du ralenti
3/ vis de réglage du ralenti
4/ vis d'air
5/ gicleur à aiguille et clip

Il faut changer la taille du gicleur principal en fonction des variations d'altitude et des conditions atmosphériques de la région où vous volez. Contacter le distributeur local AD 'air pour savoir la taille usuelle du gicleur principal pour votre région.

N.B. Les carburateurs Bing équipant les moteurs Rotax sont normallement équipés pour être utilisés quelque soit l'altitude et les conditions atmosphériques sans avoir à changer le gicleur principal.

Mise en route

- Réduire complètement le gaz et abaisser le levier de starter sur le carburateur. Démarrer le moteur et relever le levier de starter dès que le moteur commence à être chaud.
- Laisser chauffer environ 5 minutes puis mettre plein gaz pendant une quinzaine de secondes pour "décrasser le moteur".
- Réduire le gaz à fond et visser la vis de réglage de ralenti de manière à obtenir un ralenti assez haut environ 1200 t/min., mais cependant pas suffisant pour que l'appareil avance tout seul.
- Maintenant régler la vis d'air pour obtenir un ralenti régulier et doux.
- Un ralenti irrégulier est soit trop riche, soit trop pauvre. Trop riche, il provoque une épaisse fumée et trop pauvre, il peut entraîner l'arrêt du moteur. Pour corriger ceci, vérifier le gicleur du ralenti. Pour un mélange trop riche (fumée), mettre un gicleur au ralenti de taille inférieure. Pour un mélange trop pauvre, mettre un gicleur au ralenti de taille plus grosse.
- Maintenant passer en réglage plein gaz et croisière. Il faut ici considérer le gicleur principal. Les caractéristiques pour une carburation trop riche ou trop pauvre sont les mêmes que pour le gicleur de ralenti. En règle générale, utiliser un gicleur principal de la taille la plus grande possible correspondant à un bon fonctionnement du moteur. Il est conseillé d'utiliser un instrument indiquant la température cylindre pour la mise au point à plein gaz et à régime de croisière (1/2 à 3/4 des gaz). La température ne doit pas dépasser 400° F pendant les 4 à 5 minutes où vous faites chauffer le moteur.
. Si la température dépasse 400° F pendant cette procédure de "chauffe", placer le clip de l'aiguille dans une encoche plus basse.

. Si à plein gaz le moteur tourne comme un"4 temps" ou fume beaucoup ou donne des accoups, mettre un gicleur principal de taille inférieure. Si le nombre de tours/minutes du moteur augmente quand les gaz sont légèrement réduits depuis la position plein gaz, le gicleur principal est trop petit. Ce qui peut provoquer une surchauffe et endommager un piston.

. Si à plein gaz le nombre de tours/minutes diminue quand on réduit doucement les gaz, le gicleur principal a une taille correcte ou légèrement grande; ce qui est tout à fait acceptable.

- Si le moteur donne toute sa puissance et tourne rond à plein gaz, alors qu'il donne des accoups au régime de croisière (1/2 à 1/3 puissance) le"clip" de l'aiguille doit monter d'un cran ou plus pour permettre un régime régulier et des accélérations rapides. La position habituelle du clip sur l'aiguille est dans l'encoche du milieu.

- Maintenant revérifier le réglage du ralenti. Gaz tout réduit, tourner la vis de réglage du ralenti aussi loin que possible (juqu'en bout de ressort) puis revenir d'environ un demi-tour ou jusqu'à obtenir un ralenti régulier et doux. Tourner la vis d'air dans un sens ou dans l'autre jusqu'au bon régime du ralenti.
N.B. Ne pasrégler le ralenti trop bas pour éviter un arrêt du moteur pendant les manoeuvres avec moteur tout réduit.

ATTENTION: les réglages que vous opérez ne sont jamais adaptés pour toutes les circonstances d'altitude, de température et de pression atmosphérique. En particulier les silencieux d'échappement et surtout d'admission Rotax, s'ils ramènent le bruit du moteur à 57 Db, necéssitent selon Rotax (nous n'avons pas encore vérifier) l'exécution (1) ou (2) suivant le document ci-joint.

- Contacter votre distibuteur local si vous avez besoin d'un complément d'information.

P.J. tarif accessoires
prix des ULM et liste des distributeurs