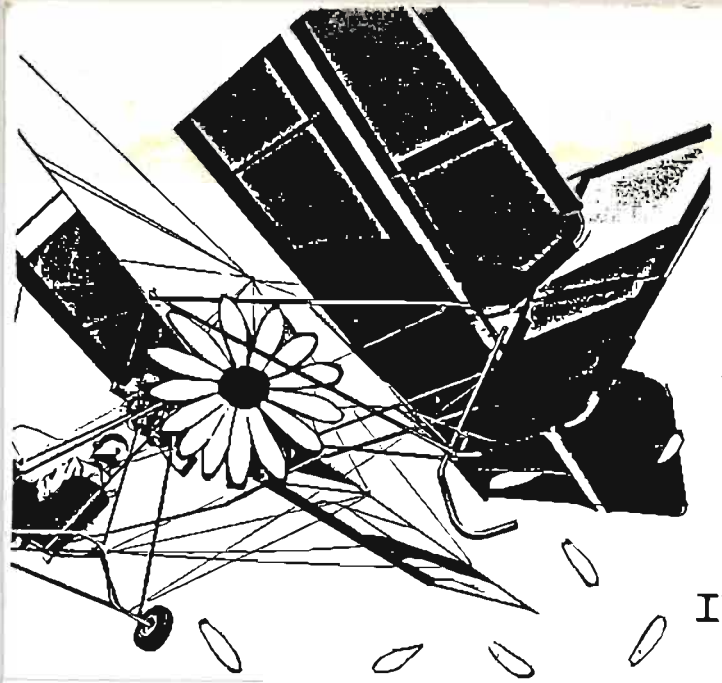


AD'air

les faucheux ed' marg'rites

INFORMATION CLIENT N°6

Edito : POUR L'U.L.M.

Seuls ceux qui n'étaient pas conscients du caractère très largement artificiel de l'engouement pour l'U.L.M. au cours du premier semestre 83 peuvent s'étonner aujourd'hui qu'il ait engendré son contraire. Nous sommes tous responsables de cette situation, car a quelques exceptions près, nous avons joué le jeu des médias, alors même que notre sport ne réunissait aucune garantie de maturité. Nous avons cherché, provogué et obtenu la situation actuelle caractérisée par la méfiance de l'opinion publique, l'hostilité ouverte des milieux aéronautiques conservateurs, le début de répression de la part de l'Aviation civile.

Repression : comment qualifier autrement la circulaire 51 du 10 Novembre 83 qui dans une langue qui n'a rien à voir avec les nécessités administratives met en garde les futurs utilisateurs contre cette nouvelle forme de suicide ?
S'appuyant sur des données statistiques partiales et partielles, les auteurs qui n'ont JAMAIS PILOTE UN ULM prennent sur des points essentiels le contrepied de ce qu'il faudrait faire pour assurer réellement la sécurité. Celle ci passe d'abord par la formation de cadres professionnels, responsables et expérimentés, or à prendre la circulaire 51 à la lettre, toute activité professionnelle est exclue.(En même temps, ce qui est parfaitement antinomique il est dit qu'elle fera l'objet d'une autre circulaire !). Sur la plupart des questions la réponse de l'administration est de type bureaucratique et se fait par référence à l'aviation classique. Le refus de considérer l'ULM comme une activité DIFFERENTE est entériné.
Professionnels et amateurs, nous sommes forcément solidaires : ou bien cette différence fondamentale sera reconnue, comme aux Etats-Unis où la liberté de pratique est très développée (dans la concertation) ou bien elle sera niée, comme en Angleterre ou pratiquement les ULMS sont assimilés à des avions (et sont en voie de disparition légale).

Nous appellons à lutter par tous les moyens légaux pour le droit de voler en ULM : personne n'ira défendre ce droit à notre place.

Il reste que l'assimilation ULM = Sport à haut risque, à l'origine de tout ce qui se produit actuellement (répression, méventes) doit être examinée dans toutes ses implications, et, selon nous, démentie le plus vivement.

D'abord parce qu'en matière de sport aérien l'ULM offre EN PRINCIPE plus de garanties que toute autre discipline aéronautique : il combine une partie des atouts de l'aile volante et du planeur (légèreté) et de l'avion (autonomie). Un ULM bien conçu c'est un parachute avec un moteur en plus. En cas de choc (bien improbable) avec un autre objet la force de l'impact est de 10 fois inférieure à celle d'une voiture de série heurtant un obstacle à vitesse moyenne. En outre le pilote ULM dans la plupart des cas peut vérifier à l'oeil et au toucher l'état de la quasi totalité de sa machine. Enfin, les ULM produits en série sont généralement conçus pour résister à des contraintes très supérieures aux avions légers et planeurs. Partout où cela s'impose leurs composants correspondent aux normes aéronautiques.
Chacun sait qu'il faut modérer cette conviction d'un "EN PRINCIPE" en raison des circonstances dans lesquelles l'ULM est pratiqué en France actuellement !

- Budget de l'aviation civile concernant les ULMS 0 Francs, 0 Centimes...
- Instructeurs et autres professionnels reconnus par l'Administration = aucun,
- Budget consacré à la vérification du cahier des charges des constructeurs = néant.

Si l'on ajoute que l'ULM n'a commencé dans notre pays qu'il y a trois ans et que la mortalité infantile est toujours plus élevée qu'à l'âge adulte on comprend que le procès fait à l'ULM est en premier lieu un procès d'intention intenté par des personnes que l'ULM dérange.

Il est une seconde raison, statistique, pour laquelle l'assimilation ULM = hauts risques est infondée. On peut tout faire dire, et n'importe quoi, des données chiffrées brutes comme le nombre de morts isolé du contexte.

Nous disons que des statistiques objectives ne sont pas au désavantage de l'ULM bien qu'il soit beaucoup trop tôt pour juger dans un sens ou dans un autre.

Il s'avère que pour 1982, seule année pour laquelle on dispose de statistiques complètes, sur 7 décès survenus en ULM, 3 au moins sont survenus au cours de vols d'essai de machine prototypes, ce qui n'a rien à voir avec la pratique publique de notre sport, mais avec le problème du contrôle de la fiabilité des constructions d'aéronefs industriels ou amateur.

Sur 2500 pratiquants (chiffre FFPLUM) on compte donc en 82, 1 décès pour 625 1 pour 590 en alpinisme (chiffres Jeunesse et Sport). Au total sur 92 décès survenus en 1982 en France dans l'aéronautique civile, 4 (3,68%) sont imputables à la toute jeune pratique de l'ULM (3 autres étant dûs à des pilotes d'essai). En 1981 on déplorait 78 morts dans l'aviation civile dont 0 en ULM. Pour 1983 nous disposons du "Bulletin d'information sur les Accidents Aériens", édition Mai-Juin : 1 décès en vol libre, 16 en avion, 2 en planeur, 2 en Hélico, 1 en ULM (essai d'un prototype à Anger)."L'information du pilote" publiée par la FNA indique qu'au premier semestre 83 les décès dans l'aviation légère conventionnelle se sont accrus de 250 % par rapport à la même période de 82 (avec + 28% d'avions détruits et + 400% d'avions endommagés). Une constatation s'impose : le carcan administratif qui étouffe l'aviation conventionnelle ne la prémunit pas contre les accidents.

L'ULM en France n'a besoin ni d'un libéralisme sans rivage, ni d'une réglementation contraignante. L'ULM a besoin d'abord d'être reconnue comme activité DIFFERENTE de toute autre pratique aéronautique ou non et partant d'être traitée spécifiquement. La circulaire 33" et le "Manuel du Pilote ULM" édité grâce au SFACT sont deux premiers efforts dans cette direction. Formation des novices, reconversion, qualification de type, travail aérien, domaine de vol, définition des plate-formes, sécurité au sol et en vol, accidents, réparations, nuisances... On n'en finirait pas d'énumérer les circonstances où l'approche ULM diffère, voire s'oppose à celle de l'aviation classique. De la reconnaissance du DROIT A VOLER AUTREMENT découle les nécessités suivantes :

1- Remaniement immédiat de la "Circulaire 51" confuse et rétrograde,

2- directives claires aux Préfets et aux Chefs de districts aéronautiques exprimant le souci de laisser se développer en 1984, nouvelle année de transition, tous les projets ULMS présentés sur la base de leur sérieux intrinsèque et non de leur conformité à des règlements inadaptés.

3- Dégagement d'un Budget ULM au sein du Budget Général de l'Aviation Civile, et désignation de responsables,

4- reconnaissance officielle de la FFPLUM, du SCAUL, du SNPPULM

5- désignation d'une commission permanente chargée d'élaborer les futurs textes et comprenant à titre consultatif les représentants des associations concernées, ainsi que des représentants des autres ministères de tutelle.

Alex ZUCKERMAN (motion soumise au SNPPULM, SCAUL, FFPLUM)

-NOM : AD'Air, PRENOM...
-=-=-=-=-=-=-=-=-=-=-=-

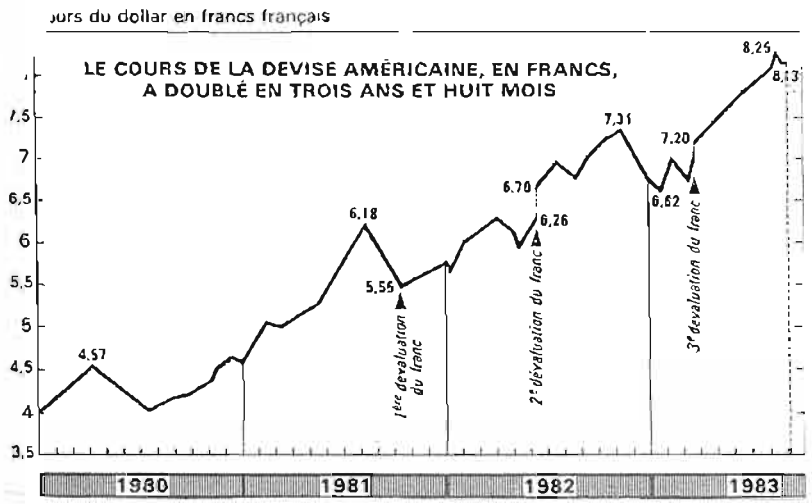
Roy GILL (Chef Pilote, Chef d'Atelier) ; Fiona LUCKHURST, (pilote, mécanicien et Gestionnaire) ; CHENNIT (magasinier) ; Michel SABATIE, (pilote, mécanicien) victime d'un grave accident.... de moto et remplaçé actuellement par Pierre BODET ; Eliana BUSTAMANTE, (comptable) Catherine RIOUX (secrétaire commerciale) ; André FOURNEL (relations publiques) Daniel ZUCKERMAN, (relations avec EIRPPER AIRCRAFT) ; Alex ZUCKERMAN, Gérant : seuls deux changements donc, par rapport à l'an passé, même lieu, même date.
Par contre tout est maintenant centralisé à l'adresse de MORIGNY CHAMPIGNY (près ETAMPES) y compris la comptabilité.
Enfin veuillez noter que nous serons fermés du 24.12.83 au 01.01.84 (permanence téléphonique au (1) 233.92.33)

ON A TROUVE LE COUPABLE ...
=-=-=-=-=-=-=-=-=-=-=-=-=-

de la situation actuelle de l'U.L.M. en France. Du moins c'est ce qu'affirme un célèbre journaliste : la politique de prix d'AD'air ! en effet un Quicksilver MX2 vaut le prix d'une 504 et pourtant si l'on compare les deux n'est-ce pas...
Sans compter qu'avec la 504 on transporte 5 personnes et avec le MX2, deux seulement.
L'argument est net, imparable. Dire que le marché de l'U.L.M est réservé à quelques centaines de propriétaires et sera donc toujours cher car seules les grandes séries (dans l'Industrie traduisez 100 000 exemplaires) permettent de réduire les prix, c'est sans doute se moquer du monde. De même vouloir une politique de service et donc de distributeurs (coût 8.500 Francs par appareils pour le public) c'est de la démagogie. Enfin le passage du Dollar de 4 Francs (année 80) à 8,20 (15 novembre 83) fait partie d'un vaste complot pour empêcher de voler en rond. Les nombreuses Sociétés d'U.L.M. qui ont cessé leur activité en 83, faute de marge commerciale suffisante, apprécient ce pavé de l'ours.

A CONTRE-COURANT DES PRIX

Le prix des pièces de rechange a toujours été une préoccupation essentielle ; vous trouverez en annexe notre nouveau tarif, plus clair, plus complet et en français s'il vous plaît ! l'ancien datait de novembre 82, et malgré une hausse du Dollar de 7 à 8,20 et une inflation moyenne (U.S.A-FRANCE) de 6,5 % nous maintenons en moyenne le prix des articles les plus courants en valeur absolue... quelques exemples de prix publics Hors Taxes :



		Nov.82	Nov.83
10210	AN4 23A	8,25	7,88
10345	AN5 46	51,15	42,00
40240	Transverse diagonale d'aile..	213,28	255,30
70470	Téléflex	390;08	350;00
40360	Nose strut MX2	301,60	306,60

Cela représente une baisse en valeur relative de 20% . Comment ? en répercutant à nos clients les remises quantatives obtenues d'EIPPER AIRCRAFT. Pourquoi? parce que nous nous étions engagés dans nos bulletins Clients précédents, pas à cause des oukazes du journaliste (et néanmoins ami) cité plus haut. Quant au prix des appareils , il suffit de lire la rubrique "occasions" des magasines spécialisés pour s'apercevoir que les prix effectivement élevés sont un avantage pour nos clients... à la revente. (Nos prix ont augmentés de 5 % en août et nous essayons actuellement d'éviter une nouvelle hausse de 5 %).

POUR COMMANDER...

Nous demandons désormais à nos clients de bien vouloir régler d'avance leurs commandes téléphoniques. De multiples abus (de confiance) ont été commis et nous nous excusons auprès de la grande majorité honnête de devoir appliquer ce qui est déjà pratiqué généralement par nos confrères et pour des produits similaires. Notre nouveau tarif permet, nous l'espérons, de s'y retrouver clairement dans les 1000 composants et accessoires de nos machines et de leur moteurs. Rappel : la T.V.A. est de 18,6 % sur tous les produits (sauf livres et manuels : 7 %.) Pas de T.V.A. à l'export.

REGLAGE SIEGE EN FONCTION DES CHARGES

Les valeurs de poids sont données pour des appareils standards avec le plein de carburant.
Si des modifications ont été apportées à l'appareil, (parachute, siège réservoir, instruments, radio, etc...) les limites de poids doivent être calculées en tenant compte de celles-ci :

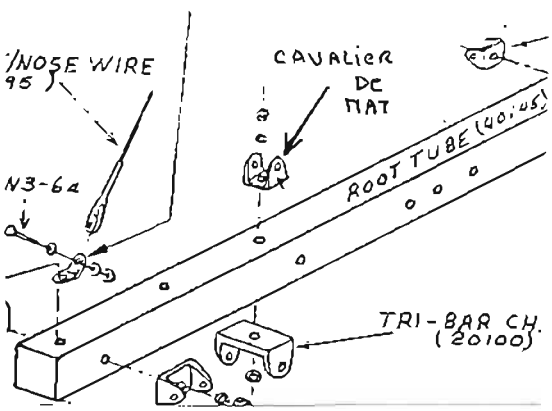
	SIEGES EN POSITION ARRIERE		SIEGES EN POSITION AVANT	
Modèles	Poids Minimum du ou des Pilote(s)	Poids Maximum du ou des Pilote(s)	Poids Minimum du ou des Pilote(s)	Poids Maximum du ou des Pilote(s)
MX	73 Kg	107 Kg	61 Kg	92 Kg
MX2	90 Kg	165 Kg	62 Kg	138 Kg
MXL	77 Kg	107 Kg	62 Kg	107 Kg

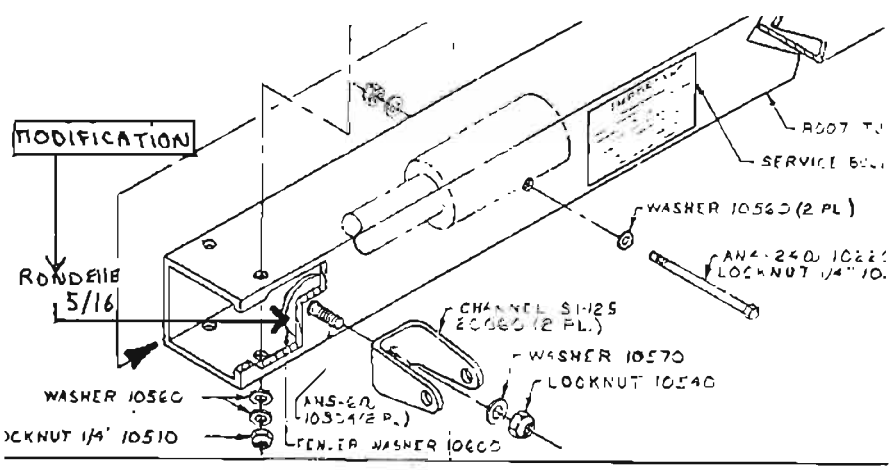
CAVALIER DE MAT

Il peut arriver que des fissures apparaissent dans les courbures des cavalier de mat.
Les appareils biplace utilisés pour l'écolage semblent être les plus touchés par cette défaillance du fait des atterrissages difficiles.
Il est essentiel pour votre sécurité que la vérification de ce cavalier devienne un réflexe au cours de votre visite prévol.
Avant chaque vol et après tout atterrissage violent assurez-vous que le cavalier de mat ne présente aucune crique à sa base.
Suite à cette défaillance EIPPER a augmenté la résistance des cavaliers actuellement en production.

PARTIE ARRIERE DE LA QUILLE

Des fissures peuvent également apparaître sur la partie arrière de la quille, là où sont percés les trous de fixation des cavaliers de bord de fuite. Les "biplaces école" sont évidemment plus souvent touchés par ce problème. Si votre appareil a accumulé plus de 200 heures de vol ou bien s'il a plus d'un an d'âge, nous vous recommandons de démonter la quille et de l'inspecter très soigneusement. Vérifier que tous les trous ne présentent pas de signes de fatigue et intercaler à l'intérieur de la quille deux grosses rondelles plates lors du remontage des cavaliers de bord de fuite.





GARANTIE OU PAS ?
=-=-=-=-=-=-=-=-=

Rotax d'une part, EIPPER D'autre part offre une garantie de 6 mois dans les conditions que nous précisons ci-dessous :

- la garantie concerne l'échange d'une pièce d'origine présentant un défaut contre une pièce d'origine correcte,
- Rotax et Eipper, chacun pour ce qui les concerne, se réservent le droit d'accepter ou non le bien fondé d'une réclamation ; AD'air ne remplace de pièce qu'après consentement de ses commettants,
- la garantie ne couvre pas les frais d'expédition et de retour des pièces,
- la garantie ne couvre aucune conséquence résultant de l'emploi de la pièce défectueuse : le principe du pilote responsable en toutes circonstances de sa machine est la pierre angulaire au plan juridique du mouvement U.L.M. au stade actuel,
- les pièces d'usure ne sont pas couvertes par la garantie : outre les joints, paliers, roulements, hélices, pneus etc..., les pots d'échappement Cuyuna et Rotax sont considérés comme "pièces d'usure", de par leur sensibilité extrême à tout règlement défectueux du groupe moto propulseur.(Une pièce d'usure neuve présentant un défaut est évidemment couverte par la garantie).

AD'air se déclare conscient de la portée actuellement limité des garanties. Il ne faut pas ici encore comparer l'U.L.M. avec une industrie "aboutie" disposant de capitaux et de fonds de garantie considérables. Il faut au contraire comparer la situation présente avec la garantie zéro qui prévaut ailleurs, et même chez EIPPER il y a un an.

Dans la pratique EIPPER, ROTAX et nous-mêmes nous sommes toujours efforçés de donner une suite favorable aux réclamations qui nous paraissent fondées (nous avons consacré environ 50.000 F.F. à ce poste jusqu'à ce jour). L'envoi gratuit des boulons freinés pour le manche des biplaces, le remplacement des carburateurs, sont des exemples de notre politique de service. Maintenant si vous faites un atterrissage dur et que vous éclatez par exemple votre roue, inutile de nous soumettre les restes : vous n'êtes pas couverts.

FAITES-NOUS CONNAITRE...
-=-=-=-=-=-=-=-=-=-=-=-

de toute personne possédant un Quicksilver dont vous vous seriez aperçu qu'elle ne reçoit pas nos bulletins. Ce qui suit suffit à prouver que cela peut-être vital. Ceci concerne en particulier les appareils vendus ou achetés d'occasion.

MX2 BOULON DU MANCHE...

Si vous n'avez pas encore bloqué suivant nos bulletins précédents le boulon du manche de votre MX2 (et que vous avez acheté votre appareil avant l'été) nous tenons désormais gratuitement à votre disposition des boulons spéciaux freinés. (Nous adresser une enveloppe rédigée à votre adresse afranchie à 4,90 F en précisant "Boulon du manche" et le numéro de série de votre MX2.

ANNEAUX DE SECURITE

Lorsque vous roulez dans des herbes hautes surveillez les. Il arrive contre toute attente que ces anneaux s'ouvrent, d'ou la perte éventuelle d'une roue ou d'une attache de cable. Surveillez les pendant la prévol et également une fois en l'air.

DU BON USAGE DE L'ACCELERATEUR

Tous les moteurs 2 Temps ont tendance à caler au ralenti sauf si l'on opère un règlace très précis de la carburation. Sur les U.L.M. ce règlage pointu est impossible en raison des variations de pression . Il faut donc éviter, sous peine de caler, la position ralenti au delà de 5 secondes. Au contraire au bout de 5 secondes environ accélérez jusqu'à 4000 tours avant de revenir au ralenti Vous éviterez ainsi une trop grande richesse du moteur pendant des descentes prolongées par exemple. Cette procédure est particulièrement importante durant les atterrissages. Si le moteur s'engorge en approche vous risquez de caler ou de ne reprendre des tours qu'avec un temps de retard qui peut être critique dans la manoeuvre. Tous les pilotes de l'aviation conventionnelle connaissent bien cette nécessité de relancer le moteur en approche. Elle doit devenir un réflexe pour les pilotes d'U.L.M. eux aussi.

VERIFIER VOTRE HELICE (RAPPEL)

Nous vous conseillons à nouveau durant chaque prévol :

- de prendre votre hélice à pleine main et de vérifier si il il ya un jeu quelconque ,

- de véfifier l'état du bord d'attaque et du bord de fuite de l'hélice (utiliser notre adhésif protecteur),

vérifier l'état du moyeux d'hélice : le moindre faux rond à pu l'endomager .

ECROU DU VOLANT DU MAGNETO ROTAX

ROTAX recommande après les 5 premières heures de fonctionnement du moteur de démonter l'écrou du volant de magnéto d'enlever les traces de loctite sur le filet du vilebrequin et de l'écrou. Reserrer ensuite celui-ci à un couple de 75-85 NM(Newton/Mètre). Par la suite ce boulon doit être reserré toutes les 20 heures au même couple.Il est également conseillé de vérifier fréquemment la tension de la courroie du ventilateur.

BOULON A FILET COURT

Tous les boulons à filet court de nos appareils doivent être bloqués avec de la Loctite 290 ou 242 au moment du montage et après tout démontage. D'une façon plus générale tout boulon qui n'est pas serré par un écrou frein ou un anneau de sécurité doit être"loctité".

Si vous avez acheté un U.L.M d'occasion démontez le et inspectez tous les boulons des ailes,détruire tous ceux présentant des signes de défectuosité et "loctiter" avant de remettre en place.

CABLE DE TELEFLEX (RAPPEL)

Ne cherchez pas à redresser les extémités de ces cables si elles sont tordues. Les pilotes peuvent parfois endomager le point d'attache du Téléflex sur le manche avec leur jambes. Quant à l'autre extrémité elle est souvent endomagée au transport ou au démontage.
Dans ces deux cas si vous redressez les embouts de cable ils sont susceptibles de se casser en vol vous ôtant tout contrôle sur la dérive.

BOUCHON RESERVOIR D'ESSENCE

Il arrive que certains bouchons en liège se désagrège et détériore l'essence. En théorie ces fragments devraient flotter.Cependant quelques un d'entre eux ont déjà bloqué des durites. Aussi, veuillez vérifier vos joints de bouchon en liège et les remplacer si ils présentent des signes de dégradation.

AIGUILLE-GUIDE SUR LES CARBURATEURS "BING" ROTAX

Un certain nombre de carburateur "BING" montés en 1983 sur les moteurs Rotax comporte deux aiguilles-guide dans le barillet du carburateur (figure 1). Il apparait que les vibrations propres au U.L.M. peuvent entrainer la rupture de ces aiguilles. D'autres carburateurs "BING" comportent une clavette guide sertie dans le logement du carburateur pour guider le boisseau (voir figure 2). Ces carburateurs avec clavettes n'ont pas manifesté de défauts. Tous les utilisateurs de moteur Rotax doivent vérifier si leur carburateur est équipé de clavette (figure 2) ou d'aiguille-guide ces derniers doivent se faire remplacer leur carburateur immédiatement et entre temps cesser de voler. Contactez AD'Air pour toute explication complémentaire et pour la disponibilité des carburateurs de remplacement.

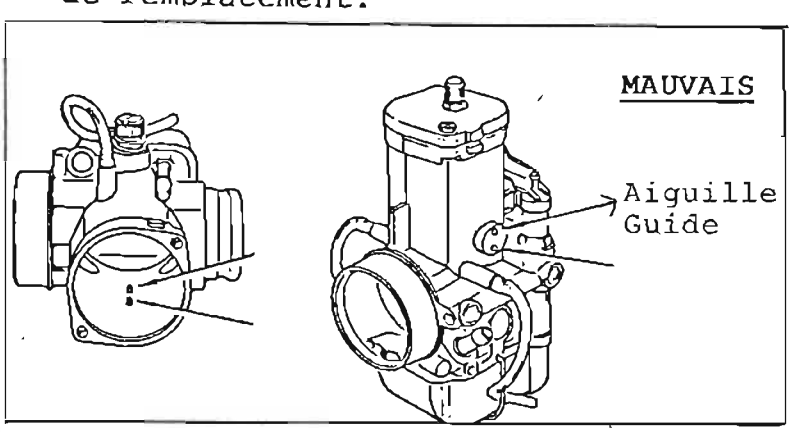


Figure 1

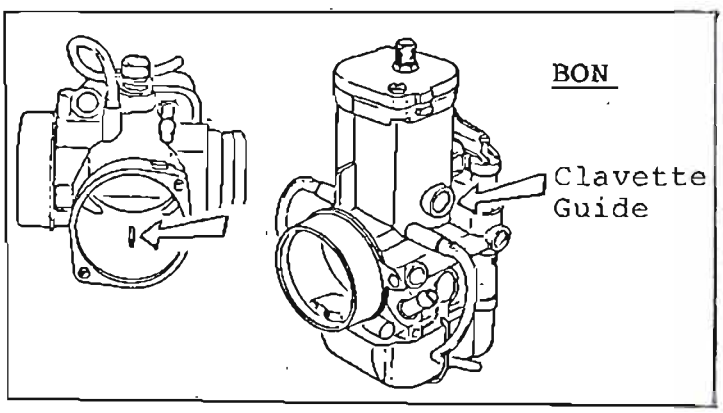


Figure 2

CHOISISSEZ LE SILENCE

Nous vous rappelons que nous proposons actuellement des silencieux d'aspiration et d'échappement à des prix extrêmement compétitifs : respectivement 395 F et 290 F, ils sont livrés avec notice de montage en Français et gicleurs correspondant ; il est prouvé qu'avec eux le bruit du moteur devient inférieur à celui de l'hélice (dont le claquement, lui, persiste).

NOUVEAUTE DANS LES ACCESSOIRES ET DOCUMENTS

Nous attirons votre attention sur de nombreux accessoires ne figurant pas dans notre catalogue de juin 83 (voir famille 09, 11 et 17 sur notre liste de prix ci-jointe).

- pièces détachées de réparation pour les remorques mono et biplace,
- Radios 720 canaux avec casque,
- trousse de petit outillage FACOM adaptée à toutes les opérations usuelles,
- Dacron adhésif vendu au mètre,
- Film protecteur pour pale d'hélice vendu au mètre ou au rouleau,
- Flotteur pour biplace,
-
- Outillage pour moteur ROTAX,
- Manuel officiel (SFACT) du pilote U.L.M. ; excellent et indispensable.

Etc...

SOLDES D'HIVER

Nous soldons jusqu'au 30 mars 84, ou expiration des stocks, les radios TERRA les remorques et les U.L.M.S. EAGLE, aux conditions ci-après :

- Radios TERRA 720 canaux avec casque hélicoptère et tous les accessoires : 11450 F. H.T. au lieu de 17175 F.
- Remorque pour deux U.L.M : 7000 F. H.T. au lieu de 8642 F
- Remorque monoplace : 2200 F. H.T. au lieu de 2700 F.
- EAGLE 35 à 38000 F. H.T., selon les modèles, au lieu de 47000 F.

A LA POURSUITE DU DOLLAR

Entre le moment ou nous avons commencé le présent bulletin et ce jour (15 décembre 83) le Dollar s'est apprécié par rapport au Franc de près de 4 % . N'ayant plus de marge de sécurité nous risquons donc très prochainement d'augmenter de 5 % la liste de prix ci-jointe pour les postes indéxés avec la lettre "Q" (QUICKSILVER). Il faut s'attendre à une hausse de prix de 5 à 10 % de la part de ROTAX (indexe "R"). Compte tenu de ces éléments monétaires nous expérons que vous apprécierez à sa juste valeur l'offre spéciale "Etrennes Sécurité" ci-dessous.