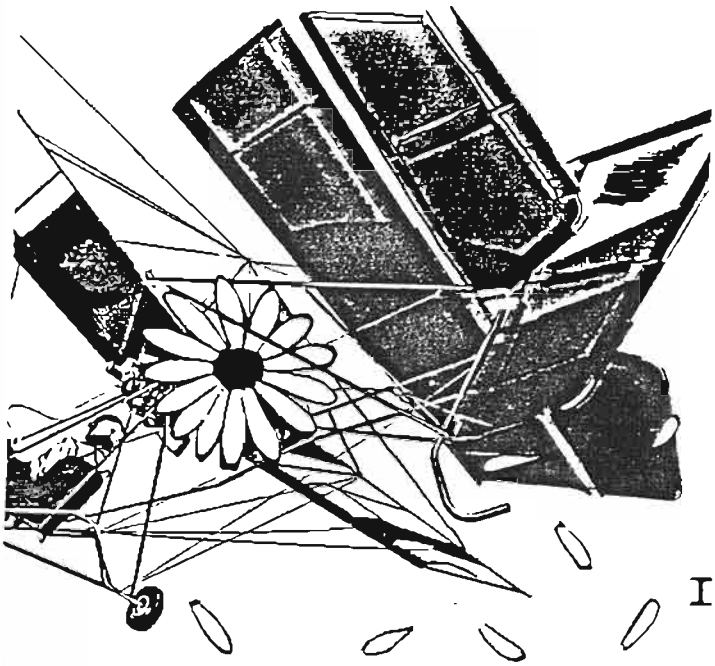


AD'air

les faucheux ed'marg'rites

INFORMATION CLIENT N° 10

1er NOVEMBRE 1985

EDITO

DES RECORDS DE TOUTES SORTES.

Les Quicksilver, décrits par certains comme inadaptés à la compétition, ont remporté le championnat de France 85 en catégorie "tubes et toile", et les trois premières places en catégorie "tubes et toile" des Championnats du Monde à Millau (où, en raison des règlements internationaux cette catégorie n'était pas officiellement représentée). C'est aussi un Quick MXL piloté par B.Noll (U.S.A) qui reçut la coupe de précision d'atterrissage et le Quick GT fut mesuré comme l'ULM le plus silencieux toutes catégories confondues.

Sur le plan technique, le kit "haute-performance",adaptable sur les MX2 existant a confirmé son efficacité (taux de montée accru de 50%, bruit et vibrations sensiblement réduits, consommation 9 l/h en croisière), tandis que les essais du GT, effectués par des journalistes parmi les plus objectifs,lui prédisent dans les années à venir, la place tenue par le MX.

Sur le plan commercial, la baisse du Dollar nous permet une baisse de 10% de nos pièces détachées USA, sans doute suivie par d'autres en 86. Surtout, deux ans de négociations laborieuses avec Eipper ont abouti à la signature d'un contrat de sous-traitance partielle pour le MX2 86 (MX2 A + kit haute performance), ce qui nous permet de le commercialiser à 54.900 FF T.T.C. en kit.

Ces premiers résultats ne nous font pas oublier l'atmosphère contrastée dans laquelle se débat le mouvement U.L.M. Des points positifs ont été marqués :en premier lieu l'organisation par la France du 1er Championnat du monde; il se sont déroulés dans une ambiance sportive et fraternelle, sans triche ni combine, avec des moyens financiers extrêmement réduits, le tout reposant sur le dévouement et la compétence d'Hubert Aupetit et d'une vingtaine de bénévoles aussi méritants que les concurrents eux-mêmes. Ces derniers de toutes nationalités, sont unanimes à dire qu'ils n'ont jamais participé à une épreuve aussi sélective et aussi bien organisée. Malgré un réglement favorisant les machines intermédiaires entre ULM et planeur, ce Championnat a soudé la communauté des pilotes français d'ULM et crée les prémices d'une fraternité internationale.
Par contre l'année 85 est une nouvelle année record pour les accidents d'ULM(et aussi d'ailleurs d'avions légers). Les constructeurs irresponsable de machines non testées, et transformées sans cesse d'une livraison à l'autre, ont encore frappé... La méconnaissance du domaine de vol par quelques pilotes a fait le reste.
Dans l'ombre,certains fonctionnaires haut-placés, qui n'ont jamais admis l'ULM, affûtent leurs crayons. Des projets de règlementations se préparent qui étoufferont définitivement le mouvement ULM. Amis pilotes de Quicksilver,l'effort de chacun de nous pour la sécurité et le rèspect de la réglementation en cours est décidemment la meilleure garantie de survie de notre mouvement.

ACCORD SIGNE :

Deux ans de négociations avec Eipper ont finalement permis d'aboutir à un compromis sur la fabrication **en commun** du MX2.
La baisse du $ (pour la partie faite aux U.S.A.), plus les économies réalisées sur les pièces Made in France (toutes testées pendant plus d'un an par nous-mêmes et Eipper), aboutissent au prix public **TTC** en kit de **54 900 F.**, et ce, pour la version "86" du MX2 (bi-place ou simple-surface) soit :
- toutes les modifications 84 (dites "MX2A", voir LFM/9)
- les modifications 85 : notamment le kit "haute-performance".

LE KIT "HAUTE PERFORMANCE" :

Il équipe en standard les MX2 86 et les MXL2 85 et 86.
Il est composé d'une **hélice** de 36 cm de diamètre de plus que l'ancienne, et d'une nouvelle réduction à 5 courroies et accouplement anti-vibratoire 2,68 **sur** 1 (au lieu de 2 sur 1).
Les caractéristiques de l'ancien modèle s'en trouvent bouleversées : le taux de montée (à 2) passe de 2 à 3 mètres/seconde environ, le décollage est plus court, l'ULM est beaucoup moins bruyant (conversation pilote-passager possible sans interphone) et vibre moins, la consommation passe de 17-18 litres à **9 litres/heure** environ, etc...
Ce kit, qui nécessite de nouveaux tubes et câbles d'empenage, une nouvelle commande de profondeur, un nouvel axe de roue arrière, de nouvelles attaches pour ces pièces, s'adapte sur les anciens MX2 (préciser s'il s'agit de MX2 ou MX2A).
Nous vous invitons à nous consulter pour un devis de modification, en précisant si votre appareil est un MX2 ou un MX2A, s'il possède un Cuyuna ou un Rotax, si la voilure a été renforcée (voir bulletins précédents, en particulier LFM/9).

REVISIONS D'HIVER :

Comme chaque année, nous vous invitons à utiliser cette période pour procéder à un check-up complet de votre appareil. Ce bilan de santé vital peut être fait par vous-même, ou par AD'air, ou un distributeur agréé. Il est indispensable de vérifier entre autres si la quille carrée centrale ne comporte pas de criques, suite à des atterrissages "durs", le cas n'est pas exceptionnel (toutes les précautions à prendre figurent dans nos bulletins précédents et dans le manuel d'entretien en anglais et en français).
Toutes les voilures 82 sont **en bout de potentiel**, de même que les voilures 83 qui auraient été surexposées aux ultra-violets.
Jusqu'au 30 mars 85, nous accordons un escompte de 5% sur les voilures complètes.
Un produit américain **"détecteur de crique"** est diffusé par AD'air : appliqué sur les marques suspectes de vos tubes, il révèle les fissures profondes, donc dangereuses.
Prix du flacon : 240,00 F. H.T. Code : 95199

QUICKSILVER : INITIATIVE 86 :

Professionnellement, il est l'un des deux Pilotes de marque Français de Mirage 2000.
Dans le civil, il est pilote d'ULM et possède un MX2 depuis 2 ans. Il fait ce dont tous ceux d'entre-vous rêvent : il passe ses vacances en ULM avec sa compagne, sac à dos et tente derrière le siège.
Il s'est décidé à faire partager son expérience à tous les pilotes de QUICK et propose soit un rallye, soit une course, traversant la France d'Ouest en Est (et/ou le contraire) courant 86.
Si vous voulez en être, et pour plus de renseignements, contactez le Commandant Dominique BUGAT, Résidence "La Roseraie", 40000 MONT-DE-MARSAN.

PRESSE : DE PLUS EN PLUS FORT :



Dernièrement, une revue spécialisée présentait "tous les ULMs du Bourget" sans même citer le plus novateur des appareils de série présentés pour la première fois au Salon : le QUICKSILVER G.T. (voir article de "l'Info du Pilote" d'Août 85, et les extraits de l'article de "Vol Libre Magazine" au dos).

BAISSE DU DOLLAR...ET DES PIECES DETACHEES EIPPER :

Une baisse de 10% de toutes les pièces d'origine Eipper (indice "Q" sur notre liste de pièces) est applicable sur toutes nos factures postérieures au 1er novembre 85. Nous espérons qu'une nouvelle baisse interviendra courant 86.

DISPOSITIONS AUTOMNE-HIVER 86 :

Nous ne sommes toujours pas en mesure de garantir une permanence en notre atelier d'Etampes. Il y a cependant le plus souvent une ou plusieurs personnes sur place, et à défaut, un répondeur-enregistreur. Si vous venez enlever des pièces, prenez rendez-vous de préférence. Nos nouveaux numéros de téléphone à 8 chiffres sont :
(1) 64 94 46 36 : service commercial, magasin et atelier.
(1) 42 33 92 33 : permanence administrative et comptabilité.

OFFRES SPECIALES HIVER 85 :

Offres valables dans la limite des quantités disponibles

1)A prix coûtant (sur devis) :

Moteurs Cuyuna neufs et occasions (30 CV)
Kits double-carbu Cuyuna
Allumages électroniques Cuyuna
Radios Terra 4 et 720 canaux

2) A prix spéciaux :

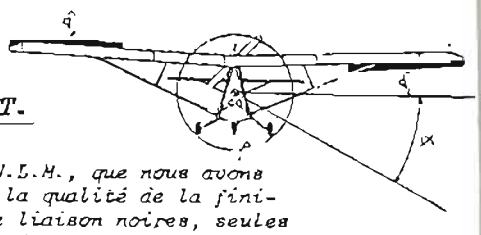
- QUICKSILVER MX monoplace avec démarreur électrique : 40 000 F. TTC
- G.T. 377 et 400 avec câbles ou tubes : 74 900 F. TTC (au lieu de 80 000 F.)
- MXL2 (haute-performance) : 74 900 F. TTC (au lieu de 80 000 F.)

SERGE VARSAT : UN ANCIEN DU "MOUVEMENT" :

Depuis le 1er octobre, une nouvelle voix au téléphone d'AD'air : Serge Varsat, qui, à 27 ans, a déjà une longue carrière d'ulmiste à son actif : concurrent du 1er Londres-Paris (82), du Grand Prix de France (83), des 3 "Grandes Courses", des Championnats de France 84 et 85, il est surtout connu pour l'expédition Polaire au Groenland en ULM (juin 84).
Serge est polyvalent, condition essentielle dans ce metier : universitaire, bilingue anglais, pilote avion, vol libre, instructeur ULM pendulaire et 3 axes. Il connaît tous les types d'appareils du marché et spécialement les pendulaires "Air-Création" et les moteurs Rotax.

QUICKSILVER GT

UN ESSAI PAR Philippe TISSERANT.



C'est à MOISSELLES, sans doute le terrain le plus proche de PARIS acceptant des U.L.M., que nous avons pu voler quelques heures avec la machine. Dès l'ouverture de la porte du hangar, la qualité de la finition saute aux yeux. Tous les tubes sont anodisés bleu métallisé, les ferrures de liaison noires, seules les articulations de commande et les jambes du train sont traitées en métallisé brillant. C'est la grande classe, sobre et distinguée à la fois.

De plus près je constate l'hétérogénéité de la conception. Des solutions typiquement U.L.M. côtoient les montages directement issus de l'aviation lourde. Il semble que les concepteurs ne se soient rien refusés et que personne ne soit intervenu (le patron peut-être) en disant: "Là, les gars on ne pourrait pas faire plus simple ou moins cher? ".

Le modèle essayé avait transité par l'Allemagne. Vous connaissez la réglementation germanique. Pour la respecter le Rotax dans sa version ultra-silencieuse était équipé d'une hélice "Bifeed" qui fait tomber le régime de rotation de presque 1000 t./m. sans perte de poussée statique. Ce résultat remarquable m'a permis de me passer de boules Quies dès le deuxième vol. Au régime de croisière le bruit du vent dans les câbles et autour de mon casque me gênait plus que celui du moteur. Quand on se souvient du bruit du Quick standard, quel progrès.

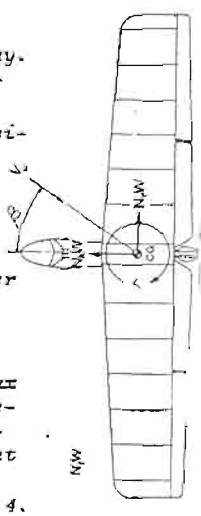
Au sol le G.T. se repose sur la béquille arrière. C'est le pilote qui assure le centrage en vol. Le siège monté sur glissière assure une double fonction: réglage de la longueur des jambes du pilote et compensation de centrage des poids légers vers l'avant. Il existe une certaine corrélation entre la taille des jambes et le poids d'un individu. Les mal-foutus, les hors-normes voleront plus ou moins vite selon qu'ils sont petits et gros ou longs et maigres. C'est l'inconvenient de l'avantage du moteur arrière.

En vol

Petite originalité, le G.T. est équipé d'un volant au lieu d'un manche. C'est devenu presque la norme sur les avions de tourisme. C'est moins commun sur les U.L.M. Au sol, les premiers temps il est difficile de résister au reflexe voiture en ne tournant pas le volant dans le sens du virage. Un baudrier 4 points maintient le pilote sur son siège. C'est un accessoire indispensable. Je souffre encore de la colonne vertébrale souvenir d'un crash durant les essais des premiers prototypes du Baroudeur mono. La ceinture ventrale m'a empêché d'être éjecté mais je me suis replié autour comme un porte-feuille en dépassant probablement la limite élastique!

Glang, glang, glang ! Au roulage le train avant émet un bruit étrange dans les cahots du taxiway qui sont absorbés par ailleurs sans problème, par les jambes souples. C'est la solution la plus élégante, la plus simple et la plus aérodynamique que l'on puisse imaginer. Je m'arrête: pas d'angoisse, le bruit provient d'un petit jeu vertical dans le palier de la roue avant. En bout de piste je tripote les commandes de vol, ça fait avion ! Et puis des fois qu'elles se soient débranchées au roulage sur le taxiway. Par contre je ne manque jamais de contrôler le fonctionnement du coupe-contact. C'est un instrument essentiel dont le disfonctionnement peut transformer un incident en désastre.

Le G.T. décolle vers 35 Km./h. avec un cran de volet. Oui ! J'ai oublié de vous dire, des volets à 4 positions occupent la moitié de l'envergure de chaque aile. Dès le premier virage je constate la légèreté, l'efficacité et l'homogénéité des commandes. Pendant tous mes essais et malgré la turbulence associée aux thermiques d'un après-midi d'été je n'ai jamais atteint les butées. Le G.T. est un régal à piloter. Avec un cran de volet sorti, pour mon poids, il se stabilise à 60 Km./h. Le manche peut-être alors lâché et quelles que soient les perturbations extérieures ou les sollicitations du pilote, il revient à cette vitesse. Volets rentrés l'appareil a des caractéristiques moins agréables. Moteur à fond en palier on atteint 95 Km./h. Mais c'est très vite inconfortable. Il faut dire que le petit carénage a surtout une utilité cosmétique. A la rigueur il protège vos baskets et vos bas de pantalon mais pas plus.



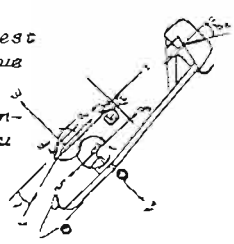
Le décrochage vers 35 Km./h. est très marqué pour un U.L.M. et l'abattée qui suit est inhabituelle. L'impression est amplifiée par la position du pilote aux premières loges. Il doit être bien contrôlé aux pieds. Des coups d'ailerons intempestifs, le nez en l'air déclenche des débuts d'autorotations parfaitement contrôlables sous réserve d'y être préparé par une formation adéquate. La commande des volets placée au-dessus et un peu en arrière de la tête du pilote nécessite de la lever pour trouver la poignée et choisir le bon cran. S'ils augmentent un peu la portance, ces volets ont surtout un rôle d'aérofrein. Quel plaisir et quelle sécurité de pouvoir faire des approches de plus de 30° de pente sur la position 4. A vous la vache exigue coincée entre les peupliers et les lignes à haute tension. Attention cependant dans la position extrême, vous n'avez droit qu'à un coup de manche pour l'arrondi. La traînée est tellement forte qu'ensuite l'appareil s'effondre même gaz à fond.

Le G.T. possède des petits raffinements qui rendent son utilisation plus agréable, le réservoir, un bidon transparent, est démontable. Bien pratique pour aller à la pompe en cross. Quel changement pour les utilisateurs du Quick dont le plein commençait par une séance d'escalade ne se terminant jamais sans asperger la voile autour du bouchon et le ou les sièges pilotes situés juste en dessous. Pour le transport, les deux moitiés de l'empennage horizontal se replient contre la dérive tout comme les ailes de la version haubannée par tube. Sur la version à câbles, plus solide et plus performante d'après la notice du constructeur, le démontage est plus long. Ici je voudrais faire un reproche que l'on peut faire à la plupart des constructeurs américains. Si l'on choisit la technologie tube et toile, je trouve dommage de ne pas exploiter les possibilités de pliage qu'elle apporte.

Transporter à l'aide d'une immense remorque des ailes que l'on pourrait rouler en un tube de 30 cm. de diamètre avouez que c'est rageant. C'est par ses qualités de vol que ce QUICK G.T. 400 m'a le plus convaincu. Avec un carénage plus enveloppant son propriétaire pourra entreprendre de longues balades. Malgré ses petites roues, les suspensions devraient lui permettre de fréquenter des terrains peu hospitaliers. La motorisation allemande elle aussi apporte à l'agrément de l'appareil, si du point de vue du pilote c'est une réussite, pour le spectateur c'est le rêve. En passant à 100 m. de lui, vous lui ferez peut-être lever la tête mais au-delà de 400 m. d'une agglomération, vous pouvez être certain que le bruit du G.T. sera noyé dans celui de la circulation.

Le constructeur revendique 15.000 heures d'engineering pour la mise au point de l'appareil. C'est 4 ans de travail pour une personne.
Il est certain que ce n'est pas dans la conception aérodynamique que les heures ont été passées. Il est rassurant d'imaginer par contre que toutes les parties vitales ont été testées en solidité, en fatigue pendant des milliers d'heures à l'aide de robots.

Le QUICKSILVER G.T. 400. devrait atteindre une durée de vie bien plus grande que la plupart de ces concurrents et ainsi pour son propriétaire permettre un amortissement à plus long terme et une baisse du prix de l'heure de vol.



Copyright : VOL LIBRE. Septembre 85.