



FUJI

MANUEL et ENTRETIEN



Table des matières

1 UTILISATION	3
1.1 Définition	3
1.2 Généralités	3
1.2.1 Rappel	4
1.2.2 DESCRIPTIF	5
1.2.3 Plan 3 vues	5
1.3 Limitations	6
1.3.1 Vitesses à la masse maximale	6
1.3.2 Facteurs de charge limite d'utilisation	6
1.3.3 Limite de masse et de centrage	7
1.3.4 Limites du domaine de vol	7
1.4 Procédures d'urgence	7
1.5 Procédures normales	8
1.6 Utilisation de l'aile.	9
1.7 Performances	11
1.8 Montage et réglages	12
1.8.1 Dépliage	12
1.9 L'avant montage	12
1.10 Montage sur le trapèze.	12
1.10.1 Montage et démontage de l'aile sur le chariot	13
1.10.2 Repliage de l'aile	14
1.10.3 Réglages	14
2 MAINTENANCE	16
3 Liste des mises à jour	17
4 CONTACT	18

1 UTILISATION

1.1 Définition



DANGER

Identifie une instruction, qui si elle n'est pas respectée peut causer des dommages ayant des conséquences qui peuvent être mortelles.



ATTENTION

Identifie une instruction importante qui non suivie peut occasionner de très sérieux dommages à votre engin et mettre en cause votre sécurité.

tr/mn	tours par minute	km/h	kilomètre par heure
dB	décibel	kg	kilogramme
M6, M8...	filetage pas métrique Ø6, 8...	g	facteur de charge
CDI à clé	sélecteur d'allumage + démarreur	BA	bords d'attaque
CG	centre de gravité	Transv.	transversales

1.2 Généralités

Ce Manuel Utilisateur et de Maintenance de l'aile FUJI est complété par les Manuels d'utilisation et d'entretien spécifique au tricycle et au moteur .

Ces Manuels définissent les conditions d'utilisation, ainsi que les conditions de maintien de l'état de navigabilité de cet aéronef.



1.2.1 Rappel

Le pilote commandant de bord :

- utilisera cet ULM pour des vols de sports, loisirs et de travail aérien uniquement.
- est responsable de l'utilisation et de l'état de navigabilité de l'ULM qu'il pilote (article 14*)
- est titulaire des Brevets, licences et éventuellement DNC en cours de validité, nécessaires à l'activité pratiquée.
- aura suivi une formation de mise en main sur un appareil de même type.
- respectera les réglementations en vigueur relatives à la circulation aérienne.
- se conformera aux indications portées dans les Manuels d'utilisation et d'entretien relatifs à cet ULM, concernant en outre le domaine de vol, les limitations et la maintenance (article 12 *).
- s'assurera que l'ULM utilisé est conforme à sa Fiche d'identification (article 4 *) et qu'il n'a été l'objet d'aucune modification majeure (Il est interdit de modifier tout ou une partie des éléments composant l'appareil ou d'ajouter des éléments qui modifieront le devis de poids).
- vérifiera que la Fiche d'identification est en cours de validité (article 3 et 5 *) et que les marques d'identification d'une hauteur minimale de 50 cm, portés à l'intrados de la voilure, sont facilement lisibles (article*).
- appliquera les règles élémentaires de sécurité figurant dans le Manuel du Pilote ULM : PREVOL, procédures ACHEVER, CONE de VOL de SECURITE, etc...

Ce document a été établi conformément aux arrêtés en cours relatif aux ultra légers motorisés.

Il est rappelé que les ULM ne sont pas soumis à certification- Les informations données par l'instrumentation peuvent être erronées. Le moteur peut tomber en panne à tout moment. Les mouvements de l'air sont par nature imprévisibles. Ils peuvent être soudain et violents et ainsi compromettre la sécurité du vol, Piloter un ULM ou un « PULMA» est une activité « à risques»!

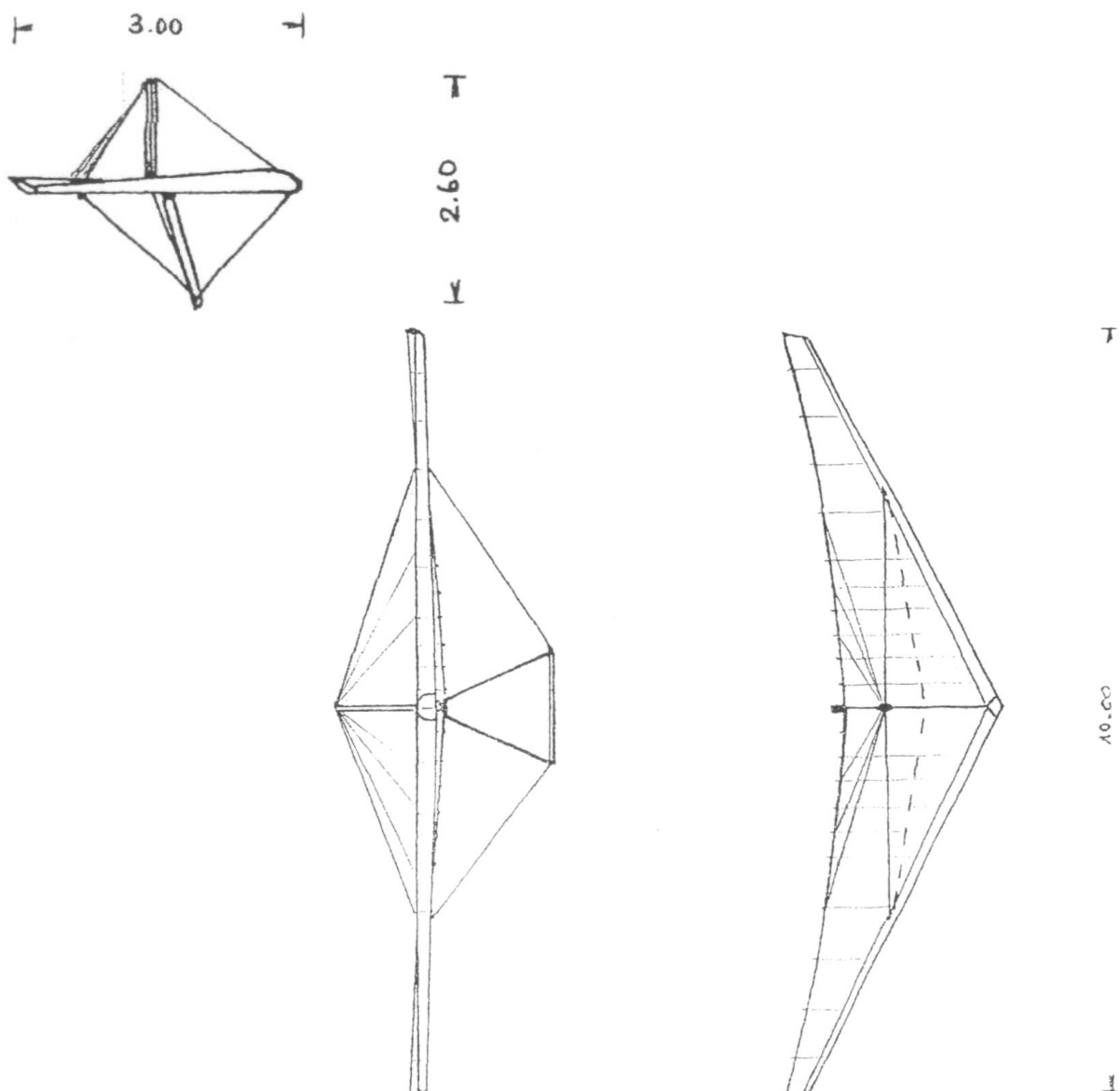
* de l'arrêté du 21/09/98 relatif aux ULM

1.2.2 DESCRIPTIF

FUJI : aile delta à voilure souple double surfaces à transversales intégrées

Surface	16 m ²
Type de Profil	double surface à 60 %
Envergure	10 m
Allongement	6,6
Longueur hors-tout	3,00 m
Lattes d'extrados	16
Lattes d'intrados	4
Masse à vide	33 Kg (modèle renforcé moteur)
Masse maximale en vol	170 kg
Facteurs de charge limite d'utilisation maximale en vol de	+ 4G -0G (- 2g en rafales) à la masse 178,5 kg

1.2.3 Plan 3 vues



1.3 Limitations



Limites de masse :

La charge maximale à suspendre sous l'aile sera : $170 - 33 = 137$ Kg.

La masse maximale au décollage est de 170 kg.

La charge alaire à la masse maximale en vol est de 10,63 kg/m².

Adaptation des tricycles

Cette aile FUJI peut être adaptée à tous tricycles de construction amateur ou de série d'un poids total en charge inférieur à **137** kg.

Néanmoins, le constructeur amateur assumera les responsabilités liées à l'adaptation de l'aile à son tricycle ainsi qu'aux essais en vol.

Les indications qui suivent sont tirées de l'expérience des sté ELLIPSE et DTA. Les points suivants devront particulièrement être surveillés, en particulier :



- La puissance moteur nécessaire au vol en monoplace en sécurité, est au minimum de 16 cv.

- Des essais progressifs, effectués impérativement en conditions stables et sans vent, sur un grand terrain avec des dégagements, permettront de contrôler l'adoption de l'aile ou tricycle.



- Le complet débattement de l'aile en tangage et en roulis, soit de la position plein cabré (barre de contrôle de l'aile en butée sur le tube avant du chariot ou quille de l'aile en butée sur une cale d'incidence) à la position « tout-tiré » (barre de contrôle en butée sur l'abdomen du pilote ou les rebords de son siège).



- La distance de dégagement suffisante du plan d'hélice par rapport à la quille et aux tables longitudinales inférieures arrières lorsque l'aile est en position plein cabré, au minimum 10 cm.



- La positionnement de la barre de contrôle en vol à la vitesse de compensation à charge maxi : au minimum à 20 cm du ventre du pilote en centrage avant, et à 30 cm de la barre avant du chariot en centrage arrière.

1.3.1 Vitesses à la masse maximale

Vitesse maximale à ne pas dépasser (VNE) :	85 km/h
Vitesse de décrochage (VSO)	38 km/h
Vitesse minimale en palier :	40 km/h

1.3.2 Facteurs de charge limite d'utilisation

- 4 g ; - 0 g (- 2 g en rafales)
- Vitesse de manœuvre maximum : 70 km/h

1.3.3 Limite de masse et de centrage

L'aile FUJI offre deux positions d'accrochage du chariot par rapport à l'aile, ce qui revient à rendre l'aile «piqueuse» et plus rapide (accrochage déplacé vers le nez de l'aile) ou «cabreuse» et plus lente (accrochage déplacé, vers l'arrière de l'aile).

La vitesse de compensation est alors modifiée d'environ 10 km/h.

Ces deux centrages sont utilisables même à charge maxi, en s'assurant néanmoins que



la vitesse de compensation en position arrière, ne soit jamais inférieure à 45 km/h.

Une modification du vrillage de bout d'aile pouvant modifier légèrement la vitesse de compensation.

Cette modification de centrage est obtenue en déplaçant les butées de blocage en translation du cube d'accrochage. Les écrous M6 de type Nylstop doivent obligatoirement changer à chaque manipulation.

Vitesse de compensation centrage avant : 60 km/h

Vitesse de compensation centrage arrière : 50 km/h

1.3.4 Limites du domaine de vol



Inclinaison à ne pas dépasser 60°
Assiette à ne pas dépasser + ou - 45°

Le respect de cette enveloppe de vol est impératif. Cet ULM n'est en aucun cas conçu pour des vols acrobatiques. Le vol inversé est totalement interdit.

Les manœuvres de décrochages ne sont autorisées que par une augmentation progressive de l'incidence, moteur réduit, en vol à plat en pente de descente, à une altitude minimum de 500 mètres,

Au-delà de ces limites, des pertes de stabilités ou de contrôles, des ruptures de structure, ou des passage dos (Tumbling) peuvent intervenir.

1.4 Procédures d'urgence



(Voir Manuel utilisateur du tricycle)

Le tracé de la polaire de cette aile indique que la vitesse de finesse est d'environ 45 km/h.

1.5 Procédures normales

Visite PREVOL

La visite PREVOL doit être effectué si possible avant de monter l'aile sur le tricycle.

Nota : les câbles se vérifient en glissant la main dessus et en faisant tourner les cosses cœur d'extrémités pour détecter les signes d'usure.

- 1°- Commencer au nez de l'aile. Soulever le capot de nez et vérifier l'attache des câbles inf et sup et la mise en place du crochet. Remettre le capot de nez.
-  • 2°- Se déplacer vers le bout de plume, en vérifiant que les BA n'ont pas subis de déformation ou que le tissu des BA ne présente pas de traces de chocs ou d'usure anormale (mauvais stockage en plein air, chocs lors de manipulation ...). En cas d'usure anormale ou de marques de chocs ou de frottements, il est impératif de vérifier les tubes de BA.
-  • 3°- Vérifier la fixation de la voile en bout de plume, ainsi que le positionnement des manchons de réglage.
- 4°- Revenir vers la quille en vérifiant le bon positionnement des lattes, la tension des élastiques de lattes, l'état des câbles de rappel et leur bon positionnement. Contrôler la bonne mise en place de la baguette de calage, la liaison BA/Transv.
- 5°- Vérifier qu'aucun câble supérieur ne fait le tour du mât.
- 6°- Vérifier les câbles inférieur arrières, les câbles d'étarquage, la bonne mise en place de l'étarqueur, de son push-pin et de sa sécurité, le bon état de la poche de quille.
- 7° - Effectuer une vérification identique sur l'autre demi-aile.
- 8° - Au nez de l'aile, vérifier les câbles longitudinaux avant inférieurs jusqu'à la barre de contrôle, les attaches des bas de montant de trapèze, les boulons des chapes de tenue de la barre de contrôle, les broches à billes, ...ainsi que les câbles longitudinaux arrières inférieurs et latéraux inférieurs.
- 9° - Vérifier les montants de trapèze ainsi que la pièce de tenue sur la quille.
-  • 10° - Vérifier que la sangle de retenue de l'extrados, en avant du trapèze, est bien positionnée. Vérifier le bon état de la sangle de tenue des transversales sur la quille et que le zip de fermeture de l'intrados ou niveau de la quille est correctement fermé.
-  • 11° - Vérifier l'accrochage du chariot sous l'aile : les 2 boulons de la pièce d'accrochage du chariot à l'aile doivent être serrés et assurés. La sangle de sécurité de la poutre verticale et d'accrochage de l'aile doit faire le tour de la quille en passant sous les câbles d'étarquage des transversales puis venir s'accrocher au boulon M8 inférieur du cube d'accrochage.

Nota. Il est préférable lors du montage de l'aile sur le chariot de positionner tous les écrous papillon du même côté, ce qui facilite la procédure ACHEVER.

1.6 Utilisation de l'aile.

Tangage : lorsque le pilote pousse sur la barre de contrôle, il lève le nez de l'aile ce qui augmente l'angle d'incidence et entraîne une diminution de vitesse. Lorsque le pilote tire la barre de contrôle à lui, le nez de l'aile se baisse ce qui diminue l'angle d'incidence et augmente la vitesse.

Roulis : lorsque le pilote manœuvre la barre de contrôle latéralement, il déplace le tricycle sous l'aile, initiant un mouvement de roulis. (barre de contrôle manœuvrée vers la droite => CG déplacé à gauche => roulis à gauche).

Lacet : le lacet est induit par le roulis provoqué par l'action du pilote. Lors de la mise en virage le déport du tricycle doit être accompagné d'un léger poussé progressif de la barre de contrôle afin d'équilibrer le virage («cadencer le virage»). Une augmentation de la poussée moteur est nécessaire pour maintenir le palier. Elle sera d'autant plus forte que l'inclinaison du virage sera importante.



(Rappel : inclinaison maxi 60° soit un facteur de charge de 2 g).

Décollage : l'aile est à l'horizontale en roulis et avec une très faible incidence en tangage. Lorsque la vitesse atteint 30 km/h, augmenter progressivement l'incidence de l'aile. Dès que les roues quittent le sol, ramenez la barre de contrôle en arrière de façon à conserver une trajectoire parallèle à la piste. Laisser l'ULM accélérer jusqu'à 55/60 km/h avant de l'inscrire en pente de montée. La vitesse de pente de montée ne sera pas inférieure à 45 km/h. Lors de la mise en palier, la réduction de gaz sera progressive.



Evitez toute réduction brutale ou arrêt du moteur en pente de montée : l'abattée qui en suivra est fonction de l'assiette de la machine. (Rappel : assiette maxi + ou – 45°).

Palier : l'aile vole seule, barre libre, à une vitesse dite vitesse de compensation, fonction du réglage d'accrochage choisi. (50 ou 60 km/h).

Atterrissage : l'approche en air calme, aura lieu moteur réduit, à une vitesse proche de la vitesse de compensation arrière, soit environ 50 km/h. Il suffira à l'approche du sol de repousser la barre de contrôle de façon à diminuer la vitesse en augmentant l'incidence de l'aile. Le touché des roues intervient alors à moins de 40 km/h. Les conditions de vent (gradient), de turbulences, l'altitude, la température, le chargement, sont autant de facteurs qui conduiront le pilote à augmenter cette vitesse d'approche et à effectuer une prise de vitesse avant de réaliser l'arrondi.

Décollage et atterrissage courts : les techniques sont globalement identiques à ce qui est expliqué ci-dessus. Au décollage, appliquer la puissance maximum avant de libérer le tricycle puis cabrer l'aile progressivement jusqu'au maximum. A l'atterrissage la vitesse d'approche sera réduite et l'arrondi débuté plus tôt de façon à toucher les roues arrières en position plein cabré, à la vitesse de décrochage. Puis plaquer vers soi la barre de contrôle, ce qui permettra de bénéficier du meilleur freinage aérodynamique.

Décrochage : le décrochage sera d'autant plus facile à atteindre que le centrage de l'aile sera en position arrière et la charge importante. L'approche du décrochage se manifeste par un renforcement important de l'effort à pousser sur la barre de contrôle. Il suffit de relâcher la barre de contrôle pour que l'aile retrouve immédiatement sa vitesse de compensation, en effectuant une légère abattée d'une dizaine de mètres. Si la barre de contrôle est maintenue poussée, la perte d'altitude qui suivra le décrochage peut atteindre une trentaine de mètres.

 Le faible amortissement en roulis des ailes delta à voilure souple peut occasionner un basculement par l'avant (TUMBLING !) qui peut apparaître lors de décrochages réalisés en pente de montée.

 Les exercices de décrochages doivent être uniquement effectués en pente de descente moteur réduit, avec une diminution lente et régulière de la vitesse obtenue par une poussée progressif. Il est formellement déconseillé d'enchaîner des décrochages.

Vent fort : au roulage par vent de face tenir l'aile à plat, barre de contrôle légèrement tirée. Par vent arrière pousser la barre de contrôle vers l'avant de façon à éviter un basculement du tricycle. Vent de travers, baisser légèrement l'aile au vent. Il peut être nécessaire d'agripper un montant de Trapèze pour exercer une force plus importante.

Amarrage : par vent faible, il est possible de laisser l'aile sur l'ULM, plume bosse au vent, ou vent de face à incidence nulle. La barre de contrôle sera maintenue par la ceinture de sécurité du pilote. Par vent moyen, il est préférable de descendre l'aile et de la poser au sol à incidence nulle, sur la barre de contrôle. Utile sera attachée par les extrémités de la quille et par les tables latérales à des piquets plantés dans le sol. La barre de contrôle sera hachée à la roue avant du tricycle. Le chariot sera celé. En cas de risque de dégradation météo, l'aile sera plaquée au sol, face au vent, baguettes de calage désassemblées, voile désétarquée. Des poids et des piquets la maintiendront solidement.

 **Important** : volez le matin avec une humidité importante (rosée) ou après une averse, impose d'essuyer le bord d'attaque de votre aile, en particulier avec un bord d'attaque en mylar (Trilam). Ce tissu étant étanche, la couche d'eau résiduelle perturbe fortement l'écoulement de l'air. L'incidence de décrochage de l'aile sera fortement diminuée et la vitesse de décrochage associée notablement augmentée.

 **Charge** : l'accroissement de la charge embarquée induit un renforcement des efforts de pilotage ainsi qu'une augmentation de la vitesse de décrochage.

1.7 Performances

Conditions standards 15° C 1013,2 hPa

ALIZE, moteur CORS-AIR

Puissance moteur	26 cv
Masse maximale au décollage	17 kg
Vitesse de décrochage (V50)	38 km/h
Vitesse minimale horizontale	40 km/h
Vitesse maximale démontrée (VDF)	95 km/h
Vitesse maxi à ne pas dépasser (VNE)	85 km/h
Vitesse de manoeuvre (VA)	70 km/h
Vitesse maxi en air turbulent (VC)	70 km/h
Vitesse horizontale maxi (VH)	75 km/h
Vitesses de compensation	50/60 km/h
Distance d'atterrissage	40 m
Distance d'atterrissage après 15m	110 m
Taux de chute mini	1,3 m/s
Vitesse de taux de chute mini	43 km/h
Finesse maxi	9,2
Roulage au décollage	50 m
Distance de passage des 15 m	130 m
Taux de montée	3 m/s
Vitesse de taux de montée	45 km/h
Taux de roulis (45'/45') à 50 km/h	2,5 s
Taux de roulis (45'/45') à 70 km/h	2 s



Limite de vent traversier

10 nds

1.8 Montage et réglages

1.8.1 Dépliage

1.9 L'avant montage.

Analysez les conditions de vol, et jugez si elles sont adaptées à votre niveau. A partir de l'instant où vous décidez de monter votre aile, soyez concentré jusqu'à la fin du montage et ne vous laissez plus distraire par votre entourage.

1.10 Montage sur le trapèze.

Cette méthode a l'avantage de préserver la voile de l'usure et des salissures en lui évitant de toucher le sol.

- Posez l'aile au sol nez face au vent. Si celui-ci est fort, orientez-la perpendiculairement au vent.
- Ouvrez la housse et dégagez la du nez, enlevez les velcros sauf celui du bout d'aile et retirez le sac à lattes en le glissant par l'avant pour le mettre à l'arrière de l'aile.
- Assemblez la barre de contrôle et montez le trapèze verticalement, puis retournez l'aile en la dressant sur son trapèze avec une main sous le bord d'attaque et l'autre sur le montant (le câble avant n'est pas encore accroché).
- Retirez la housse et ôtez le dernier velcro.
- Ouvrez l'aile progressivement, alternativement de 30° par ½ ailes jusqu'à l'ouverture complète. . Fixez les câbles avant au nez.
- Distribuez les lattes au sol dans l'ordre. Enfilez les lattes d'extrados en commençant par la partie centrale, laissez les trois dernières au sol.
- Étarquez complètement l'aile. Mettre la sécurité de la broche à bille. Retirez la protection de plume, emboîter le floating, enfilez les trois dernières lattes d'extrados.
- Basculez l'aile sur le nez et enfilez les lattes d'intrados.
- Otez la protection de haut de trapèze. Contrôlez le bon positionnement des cordelettes du palan. Fermez la fermeture à glissière de l'intrados.
- Posez l'aile sur la quille et mettez le capot de nez.

Nota : par vent modéré assurer le maintien de l'aile en plaçant une personne au nez de l'appareil.

1.10.1 Montage et démontage de l'aile sur le chariot

1. Après avoir terminé le montage et effectué la visite prévol de l'aile, piquer celle-ci sur le nez, face au vent.
2. Retirer la rallonge de quille
3. Préparation du chariot :
 - retirer l'axe de Ø 8 au niveau de la rotation de la poutre,
 - retirer l'axe de Ø 6 inférieur de la barre avant sans la déboîter,
 - mettre l'hélice à l'horizontale.
4. Approcher le chariot de l'aile par l'arrière, déboîter la barre avant et la plonger vers le nez de l'aile. Avancer le chariot jusqu'à ce que la roue avant passe devant la barre de contrôle. Par cette opération, le haut de la poutre descend et le bloc d'attache devient accessible.

Remarque : La roue avant et l'axe de l'hélice doivent être alignés dans l'axe de la quille.

5. Passer devant l'aile et la redresser sur son trapèze. Une fois l'aile à l'horizontale, se placer au niveau du trapèze.
6. Démonter la partie supérieure du bloc en enlevant la vis supérieure, sortir le bloc de son logement et le placer sur la quille. Relever le haut de la poutre du chariot et faire passer les deux plaques de liaison de chaque côté du bloc, remettre l'axe et verrouiller la vis.
7. Démonter l'ailette du boulon inférieur du bloc pour fixer la sécurité de la poutre. La sangle doit passer par-dessus la quille, côté arrière du bloc et faire le tour de la quille.
8. Vérifier que les épingles ou les anneaux brisés verrouillent correctement les vis.
9. S'asseoir sur l'avant du chariot en gardant l'aile bien droite, repasser la roue du chariot 5 cm maximum derrière la barre de contrôle.
10. Saisir la barre de contrôle avec les deux mains et lever l'aile de manière à reposer la barre avant sur le U au-dessus de la roue avant. Se relever, plaquer la barre de contrôle contre le siège et remettre en place l'axe de Ø 8 de rotation de la poutre puis l'axe de Ø 6 inférieur de la barre avant.

Le montage est terminé, effectuez la visite prévol de l'ensemble avant le vol (voir p 9 du manuel et p 11 du manuel Corsair).

NB: pour le démontage, procéder en sens inverse.

1.10.2 Repliage de l'aile

- Pour un pliage à plat, procéder exactement de la même façon que le montage en suivant un ordre inverse.



- Avant de poser l'aile à plat, il est nécessaire de déposer le cube d'accrochage et de le remettre en place avec sa boulonnerie sur le tricycle, de glisser la protection de haut de trapèze, et d'enlever les lattes d'intrados.

•

.

- Enlevez le capot de nez. Passez derrière l'aile. Mettez l'arrière de la quille en position béquille si le vent le permet. Retirez les lattes d'intrados ainsi que les trois premières lattes de plume en extrados, enfiler la protection de plume.

Détachez les câbles de nez.

- remettez l'arrière de quille dans la quille, détendez le câble de transversale et retirez le reste des lattes d'extrados. Détachez les câbles de nez.
- Fermez l'aile à moitié, et mettez les protections néoprène sur la quille.
- Refermez complètement l'aile
- Retirez la protection de plume et placez la sous le bord d'attaque afin que celui-ci ne touche pas directement le sol.
- Repliez la voile en deux, de telle sorte que le bord de fuite soit parallèle au bord d'attaque.
- Roulez la voile en partant de la plume, enfiler la protection de plume, puis continuez à rouler la voile jusqu'au nez en exerçant une traction vers l'avant afin d'éviter de former des plis.
- Basculez le mât en s'assurant que la voile n'est pas pincée entre le bord d'attaque et la quille.
- Placez un velcro au niveau du câble latéral, un en bout de plume et un en avant du trapèze.
- Placez le jeu de lattes contre la latte de nez, placer un velcro.
- Posez la housse sur l'aile.
- Retournez l'aile sur le dos. Repliez le trapèze et placez la protection de la barre de contrôle jusqu'aux embases des montants. Évitez de plier les câbles, et préférez de grandes boucles afin de prolonger leur durée de vie.
- Fermez la housse.

Une aile bien pliée est une aile qui dure!!

1.10.3 Réglages

Centrage : le réglage de centrage, donc de la vitesse de compensation, est obtenu en déplaçant simultanément les deux butées de blocage en translation du cube d'accrochage, sans autres modifications. Les écrous M6 de type Nylstop doivent être changés à chaque manipulation. (Voir chapitre LIMITATIONS). Le déplacement du point d'accrochage entraîne une modification de la vitesse de compensation de l'ordre de 10 km/h. Il entraîne un faible déplacement d'avant en arrière de l'ici barre de contrôle, sans conséquence sur la stabilité et les performances.

Vrillage : les manchons tournants d'extrémités de bord d'attaque sont bloqués d'origine dans l'axe des floating. En retirant leur vis de blocage en rotation, il est possible en les tournant de corriger une éventuelle dissymétrie de vol de l'aile à engager à droite ou à gauche.

 Agir en rotation de 10° maximum, vers le haut, du côté de l'aile montante.

 **Modifications** : Aucune modification sur la voile ne doit être pratiquée.

2 MAINTENANCE

Attention : les deux extrémités arrière de bord d'attaque ne sont pas identiques. Un repère indique s'il s'agit d'un arrière droit ou gauche. Un repère identique figure sur le bord d'attaque correspondant. Les inverser modifiera l'angle des baguettes de calage, risquant de rendre l'aile incontrôlable.

Transport : l'une des principales cause d'usure des ailes est le transport sur véhicule. Pour réduire ces risques, les protections fournies sont à placer lors du pliage de l'aile. Sur un véhicule le support idéal est une échelle, avec des protection en mousse, en évitant les porte-à-faux.

Entretien : le nettoyage se fait à l'eau et au savon de Marseille. Nettoyer l'aile à l'eau douce très régulièrement si vous volez au bord de la mer. Dans ce cas la fréquence des révisions périodiques doit être augmentée.

Stockage : dans un local sec et sombre, ou à l'abri de la lumière, après avoir fait sécher l'aile si cette dernière est mouillée.

Vieillessement : l'exposition aux rayons ultra-violets, émis par le soleil ou la lune, entraîne le vieillissement du tissu et des coutures.



Dans la mesure du possible, entre deux vols, placer votre machine à l'abri du soleil.

Une bande de tissu identique à celui de l'extrados est cousu sur celui-ci et permet de découper des échantillons qui serviront à effectuer des tests de résistance.

Révision : toutes les 150 heures de vol ou tous les 2 ans ainsi qu'après tout crash ou tout choc important, auprès de la Société Ellipse. (100 heures ou tous les six mois en atmosphère saline). La révision consiste à effectuer un démontage complet de la voile et de la structure, le remplacement de toute la boulonnerie, le contrôle de tous les éléments de la structure ainsi que la voile.

Toutes les 50 heures vous devez contrôler :

- L'état des câbles de rappel et des anneaux de retenue au de fuite.
- L'état des câbles, cosse cœur et pattes inox, du dispositif d'étrépage et des plaques de nez.
- Du bon état des coutures de la voile et de la poche de quille au centre de l'aile.
- L'état correct des élastiques de tenue des lattes et leur tension



Après tout atterrissage violent, ou si l'aile a touché le sol ou un obstacle, il est nécessaire de procéder à une vérification complète de la structure :



Tout écrou Nylstop démonté doit être remplacé par un neuf et remonté au frein filet type Loctite.

3 Liste des mises à jour

Information	n°	DATE	Signature	Page modifié

4 CONTACT

Pour tous renseignements, n'hésitez pas à nous contacter par écrit, mail ou par téléphone.

ELLIPSE

Route de Bonnevent

70150 ETUZ

Tel : (33) 03 81 57 60 22

mail : info@ellipse-delta.com

site : <http://www.ellipse-delta.com>