



# Manuel d'Utilisation et d'Entretien

Aile type :

# iFUN 13



615 Route de l'aérodrome 07200 Lanas, France  
Téléphone: +33 (0)4 75 93 66 66 • Fax: +33 (0)4 75 35 04 03  
[info@aircreation.fr](mailto:info@aircreation.fr) • <http://www.aircreation.fr>

# 1 Table des Matières

---

<b>1</b>	<b>Table des Matières .....</b>	<b>2</b>
<b>2</b>	<b>Enregistrement des Modifications.....</b>	<b>3</b>
2.1	Tableau d'Enregistrement des Modifications .....	3
2.2	Modifications .....	3
<b>3</b>	<b>Général .....</b>	<b>4</b>
3.1	À Propos de ce Document .....	4
3.2	Plan 3-Vues .....	5
<b>4</b>	<b>Caractéristiques Techniques – Performances .....</b>	<b>6</b>
4.1	Caractéristiques Techniques .....	6
4.2	Limites de Masses / Adaptation Tricycles.....	6
4.3	Performances (*).....	7
<b>5</b>	<b>Utilisation .....</b>	<b>8</b>
5.1	Montage – Démontage .....	8
5.1.1	<i>Montage.....</i>	8
5.1.2	<i>Démontage.....</i>	9
5.2	Visite Pré-Vol .....	10
5.3	Caractéristiques de Vol.....	11
5.3.1	<i>Domaine de Vol.....</i>	11
5.3.2	<i>Commandes .....</i>	11
5.3.3	<i>Technique de Pilotage.....</i>	11
5.3.4	<i>Réglages .....</i>	15
<b>6</b>	<b>Maintenance.....</b>	<b>19</b>
6.1	Assemblage à Partir d'une Caisse de Transport .....	19
<b>6.1.1</b>	<b><i>Guide d'Assemblage .....</i></b>	<b>19</b>
6.2	Transport.....	21
6.3	Stockage .....	21
6.4	Inspections & Entretien Général .....	21
<b>6.4.1</b>	<b><i>Potentiels .....</i></b>	<b>21</b>
<b>6.4.2</b>	<b><i>Sécurisation, Procédures .....</i></b>	<b>22</b>
6.4.3	<i>Planning d'Entretien de l'Aile.....</i>	23
6.5	Entretien Exceptionnel .....	24
<b>6.5.1</b>	<b><i>Conditions générales .....</i></b>	<b>24</b>
<b>6.5.2</b>	<b><i>Inspection après un atterrissage brutal .....</i></b>	<b>24</b>
<b>6.5.3</b>	<b><i>Inspection après de Fortes Turbulences .....</i></b>	<b>24</b>
<b>7</b>	<b>Appendice .....</b>	<b>25</b>
7.1	Tableau d'Enregistrement des Operations de Maintenance .....	25
7.2	Fiche Qualité Aile.....	27

## 2 Enregistrement des Modifications

---

### 2.1 Tableau d'Enregistrement des Modifications

Révision	Date	Commentaire	Section
0030	09-2021	Document de référence	

### 2.2 Modifications

Les informations contenues dans ce manuel sont fondées sur les renseignements disponibles au moment de sa publication. Les modifications apportées à ce manuel figureront sur le site Internet d'Air Création (<http://www.aircreation.fr>) en format PDF. Ils devront être imprimés et ajoutés au manuel. Le tableau des modifications devra être mis à jour et comporter les détails et date appropriés. Il est donc important que les pilotes vérifient régulièrement le site Internet en vue de prendre connaissance des modifications à apporter. Les pages révisées seront envoyées par courrier sur demande. Si toutefois vous constatez des erreurs ou omissions, merci d'en aviser l'usine.

## **3 Général**

---

### **3.1 À Propos de ce Document**

Ce manuel est un document approuvé qui contient les procédures recommandées par Air Création pour l'usage de l'aile iFun 13.

L'utilisateur est convié à se référer au manuel d'utilisation du tricycle utilisé conjointement à l'aile pour toutes les informations en rapport avec cet élément de l'aéronef.

Ce manuel doit rester en permanence sur l'appareil et ne doit pas être modifié ou amendé sans autorisation de l'usine Air Création.

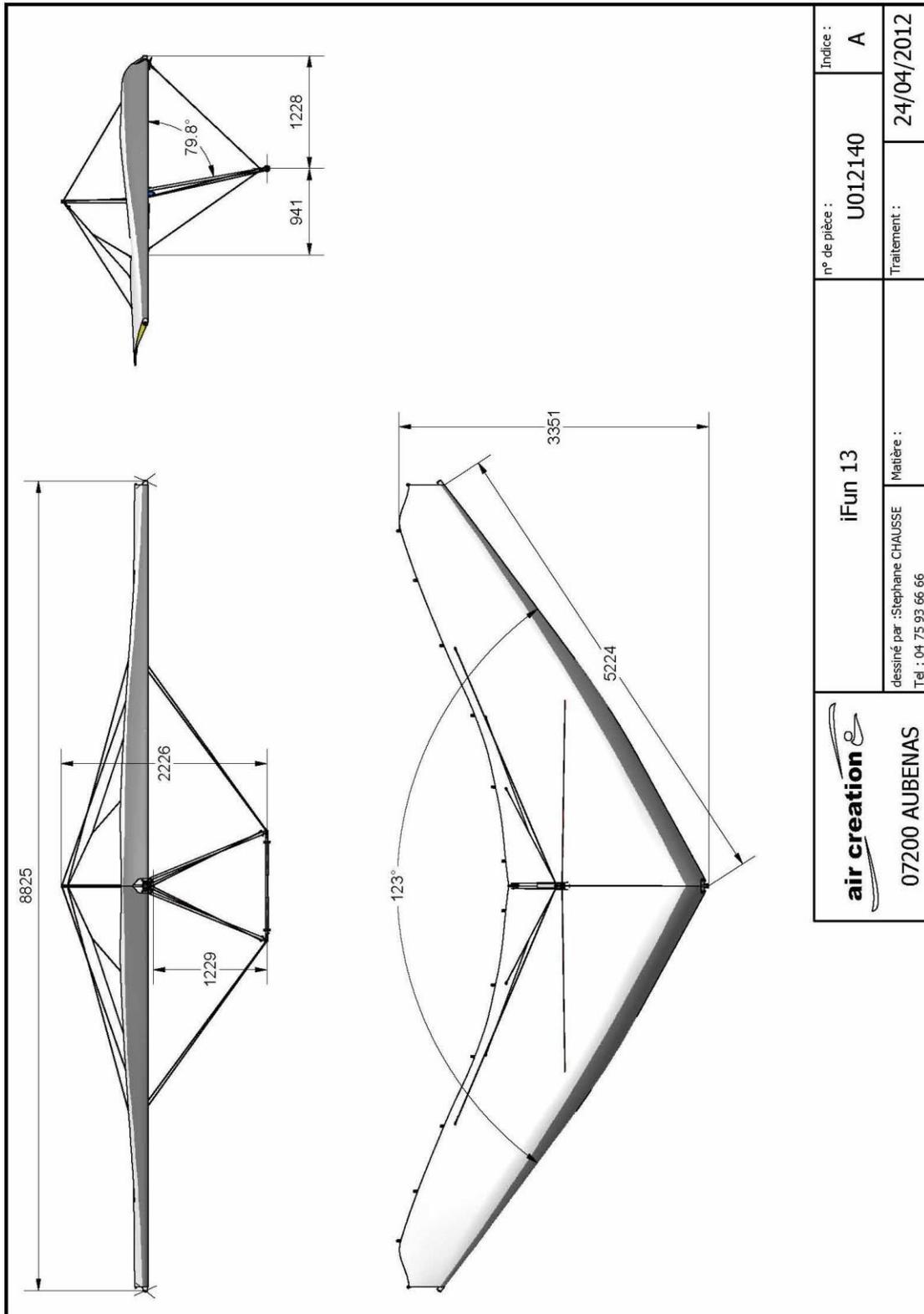
Chaque pilote doit prendre connaissance de ce manuel avant tout vol sur l'appareil auquel il fait référence.

Ce manuel n'a pas pour but d'enseigner la manière de piloter l'appareil. Seul un instructeur qualifié sur ce type d'aéronef pendulaire peut prodiguer la formation indispensable à son pilotage.

Ce manuel apporte uniquement l'information spécifique nécessaire pour qu'un pilote qualifié puisse le piloter en sécurité.

## 3.2 Plan 3-Vues

Figure 3-1 : iFUN 13 - 3 Vues



## 4 Caractéristiques Techniques – Performances

### 4.1 Caractéristiques Techniques

Surface	13 m <sup>2</sup>
Charge alaire maximale	19,2 kg/m <sup>2</sup>
Type de profil	Double surface 40%
Envergure	8,80 m
Angle de nez	122°
Allongement	6
Masse à vide	31 kg
Facteurs de charge à rupture	+ 6g - 3g
à masse maximale de	250 kg
Facteurs de charge limites d'utilisation	+ 4g / 0g (-2g sur rafales)

### 4.2 Limites de Masses / Adaptation Tricycles

Le tableau suivant définit les charges maximum et utiles correspondantes aux différents modèles de tricycles de notre marque.

Type de tricycle	MTOW	Masse à vide de référence	Masse à vide maximale	Charge utile maximum
<b>Pixel 250</b>	<b>230 kg</b>	<b>90 kg</b>	<b>139 kg</b>	<b>140 kg</b>
<b>Pixel 303 XC</b>	<b>230 kg</b>	<b>96 kg</b>	<b>140,5 kg</b>	<b>134 kg</b>
<b>Pixel Aero 1000</b>	<b>230 kg</b>	<b>110 kg</b>	<b>141 kg</b>	<b>120 kg</b>

Autres adaptations :

Dans le cas de l'adaptation d'un tricycle de construction amateur ou série différent de ceux spécifiés ci-dessus, le poids total maximum du tricycle en charge devra être inférieur à **219 kg**.

 Surveiller lors de l'adaptation le passage de l'hélice du tricycle au niveau des câbles longitudinaux inférieurs arrière et de la quille. Un dégagement minimum de 10 cm est à respecter, l'aile étant dans sa position la plus défavorable (centrage avant, cabrée et la plus inclinée).

## 4.3 Performances (\*)

*Les vitesses indiquées sont des vitesses corrigées CAS.*

*(\*) Les performances indiquées ont été mesurées avec les hélices standards qui équipent les tricycles. Les performances obtenues avec les hélices optionnelles proposées sont au minimum équivalentes.*

Type de Tricycle	Pixel 250		Pixel 303 XC		Pixel Aero 1000	
Masse	180 kg	Maxi : 230 kg	180 kg	Maxi : 230 kg	180 kg	Maxi : 230 kg
Vitesse de décrochage	41 km/h	44 km/h	41 km/h	44 km/h	41 km/h	44 km/h
Roulage au décollage	40 m	55 m	40 m	53 m	40 m	55 m
Passage des 15 m	90 m	110 m	85 m	105 m	90 m	110 m
Taux de montée	4,2 m/s	2,6 m/s	4,5 m/s	2,8 m/s	4,3 m/s	2,7 m/s
Distance d'atterrissage (depuis passage des 15m)	135 m	145 m	135 m	145 m	135 m	145 m
Limites de vent traversier au décollage et à l'atterrissage	25 km/h					
V.N.E. (Vitesse à ne jamais dépasser)	120 km/h					
V. max. (à ne pas dépasser en air très turbulent)	88 km/h					

## 5 Utilisation

### 5.1 Montage – Démontage

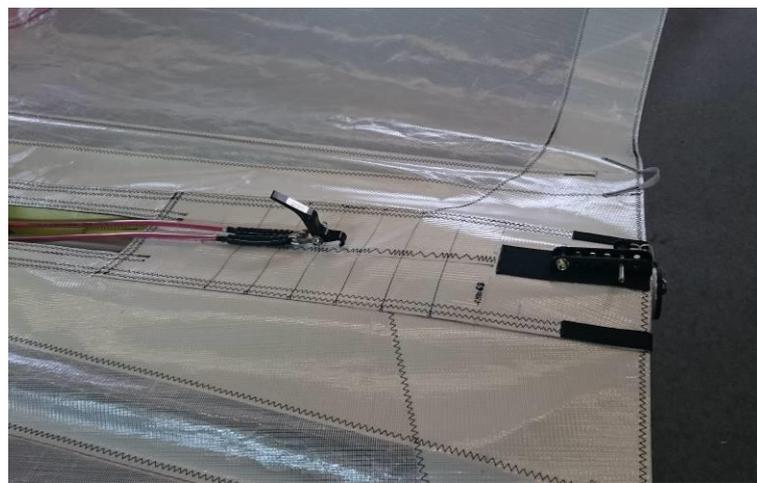
#### 5.1.1 Montage

1. Ouvrir la housse, le trapèze étant sur le dessus, ôter les attaches et les protections.
2. Monter le trapèze à l'aide du push-pin, aucun câble ne doit passer à l'intérieur.
3. Soulever le nez de l'aile et la retourner pour la laisser reposer sur son trapèze. Ouvrir les 2 demi-ailes au maximum.
4. Tirer la manette d'étarquage en arrière du pied de mât par l'ouverture pratiquée dans l'extrados, en prenant soin de ne pas croiser les câbles (Figure 5-2).
5. Emboîter la tête de mât en nylon au sommet du mât sans croiser les câbles.
6. Emboîter le mât sur l'ergot fixé sur le dessus de la quille, entre les deux câbles d'étarquage.
7. Glisser les lattes d'extrados cintrées avec précaution dans leurs fourreaux et mettre la voile en tension en rabattant le levier des tendeurs « Easyfit » (Figure 5-1).

Figure 5-1 : Tendeurs de lattes EasyFit



Figure 5-2 : Cheminement des câbles d'étarquage



8. Tirez la manette d'étarquage en arrière vers le bord de fuite, puis exercer une traction pour l'accrocher sur la vis du rail d'étarquage en bout de quille (Figure 5-2). Pour plus de facilité, bien positionner la quille au centre du trapèze, vérifier que les pattes et les protections thermorétractables des câbles latéraux inférieurs ne bloquent pas dans les ouvertures de la voile au niveau des jonctions bords d'attaque-transversales et que ces pattes inox soient bien orientées en direction de la barre de contrôle.
9. Abaisser le levier de l'étarqueur et le bloquer dans le rail à l'aide du push-pin.
10. Lever le nez de l'aile, la soulever sur son trapèze. Pour éviter de faire traîner les bouts d'aile au sol, il est conseillé d'être aidé par une personne qui soulève l'arrière de la quille.
11. Fixer les câbles longitudinaux inférieurs avant dans le rail sous la plaque de nez à l'aide de la manette d'étarquage et du push-pin.
12. Placer les baguettes de calage dans les ouvertures prévues sur les bords d'attaque et les enfoncer au maximum dans leur logement. Les faire pivoter sur elles-mêmes jusqu'à leur blocage. Vérifier ce blocage correct en les tirant vers l'arrière. Soulever la voile pour plus de facilité.
13. Mettre en place les deux lattes droites de bouts d'aile en butée sur l'ergot plastique fixé sur le tube de bord d'attaque et les mettre en tension à l'aide des tendeurs. Solidariser l'intrados sur les lattes de bouts d'aile en passant les élastiques de tension par-dessus les tendeurs des lattes.
14. Fermer les cloisons en tissu des bouts d'aile à l'aide de leurs velcros.

15. Lors de l'accrochage du tricycle, glisser le câble de sécurité d'accroche à travers la boucle de sangle au niveau du mât, faire un tour derrière le mât, le glisser de nouveau dans la boucle puis le fixer sur la poutre du tricycle. Le câble de sécurité doit passer sous les câbles d'étarquage. Cette opération permet de sécuriser à la fois l'accrochage du tricycle et le système d'étarquage des transversales.

Pour la phase finale de montage de l'aile sur le tricycle, suivre les instructions du manuel d'utilisation de ce dernier.

### 5.1.2 Démontage

Le démontage s'effectue par les opérations inverses du montage. Commencer par le retrait des baguettes de calage et les dernières lattes droites en bouts d'aile.

**Avant de mettre l'aile à plat au sol**, enfiler les protections prévues sur la quille au niveau de la pièce d'accroche.

**Avant de replier les 2 demi-ails**, vérifier que la manette des câbles d'étarquage n'accroche pas dans l'ouverture de l'extrados, déboîter le mât, glisser la manette le plus loin possible en avant du pied de mât afin qu'elle ne puisse pas accrocher un élément de voile ou de structure lors de la fermeture des bords d'attaque.

 *Ne jamais désétarquer l'aile sans avoir préalablement retiré les lattes droites de bouts d'ails qui sont en appui sur l'ergot plastique des bords d'attaque !*

## 5.2 Visite Pré-Vol

La visite pré-vol de l'aile sera de préférence réalisée avant que l'aile ne soit levée au-dessus du tricycle. Ce qui suit est un résumé des vérifications minimum à effectuer avant tout vol et tient compte que les inspections périodiques prévues dans la section maintenance de ce manuel ont bien été effectuées. Si vous avez le moindre doute, n'hésitez pas à augmenter le nombre de points à vérifier en vous conformant aux préconisations des visites prévues dans la section maintenance.

1. Positionner l'aile horizontalement une fois la liaison avec le tricycle réalisée.
2. Vérifier visuellement la symétrie de la courbure des deux bords d'attaque.
3. Vérifier les boulons et écrous de l'assemblage des plaques de nez, les cosses-cœur et Nicopress des câbles inférieurs longitudinaux avant et la bonne fixation du col de cygne et de son push-pin.
4. Glisser la main le long des B.A. pour détecter tout dommage éventuel. Vérifier l'absence de contamination du bord d'attaque du profil d'extrados par des gouttes de pluie, des insectes, de la neige ou de la glace. Nettoyer/sécher si nécessaire.
5. Vérifier les boulons et écrous de l'assemblage des jonctions bords d'attaque / transversales en ouvrant les trappes d'intrados. Inspecter le bon positionnement des câbles latéraux, l'état de ces câbles et de leurs Nicopress, le non-coincement de la voile sur une pièce métallique. Refermer les fermetures éclair des trappes.
6. Vérifier la fixation de la voile en bouts d'aile et le blocage du positionnement des deux manchons pivotants au moyen des vis Parker. .
7. Vérifier le positionnement des lattes d'extrados et la fermeture de leurs tendeurs en bord de fuite.
8. Vérifier le positionnement et l'état des cordes de rappel, ainsi que leur fixation à la voile par l'intermédiaire des maillons inox.
9. Vérifier qu'aucun câble supérieur ne fasse le tour du mât et que les cordes de rappel soient bien positionnées dans les gorges des poulies de tête de mât.
10. Vérifier les axes de la patte d'équilibrage, leurs goupilles de sécurisation, les cosses-cœur et les Nicopress des câbles inférieurs arrière en bout de quille.
11. Vérifier le passage correct des câbles d'étauquage *de chaque côté du mât, sans croisement*. Inspectez le système d'étauquage en bout de quille, les boulons et écrous, le bon positionnement du push-pin et de sa sécurité.
12. Glisser la main le long de tous les câbles inférieurs pour détecter toute anomalie.
13. Vérifier l'attache des câbles inférieurs sur le trapèze, les boulons et écrous, l'état de ces câbles et de leurs Nicopress, le push-pin de la barre de contrôle. Tous les câbles doivent être libres de pivoter dans la direction des forces de tension. Refermer les protections en cuir.
14. Vérifier l'assemblage de la jonction des transversales au centre, les boulons et les écrous, la protection en sangle, les sangles de retenue sur la quille, et la fixation des câbles d'étauquage.
15. Vérifier l'état (déformation - criques) et la liberté de rotation de la pièce d'accroche, les bagues et vis de positionnement sur la quille.
16. Vérifier que toutes les fermetures éclair de trappes de visite soient fermées ainsi que les cloisons en tissu des bouts d'aile, à l'aide de leurs velcros.
17. Une fois l'aile assemblée sur son tricycle, vérifier le positionnement de la vis d'accroche, de son papillon et de son anneau de sécurité.
18. Vérifier la mise en place correcte du câble de sécurité d'accroche tricycle qui doit impérativement passer sous les câbles d'étauquage. (Ce système sécurise à la fois l'accroche du tricycle et l'étauquage des transversales).

## 5.3 Caractéristiques de Vol

### 5.3.1 Domaine de Vol

 **Avertissement :**

***Cette aile n'est pas conçue pour des vols acrobatiques.***

***Le respect du domaine de vol est impératif !***

- Assiette en tangage limitée à + et - 30°
  - Inclinaison en roulis limitée à 60°
  - Acrobaties et vrille interdites
  - Vitesse à ne jamais dépasser (V.N.E) : 120 km/h.
  - Masse maximum au décollage : 250 Kg (avec tricycle compatible)  
: 230 kg (avec Tricycle Pixel)
  - Accélérations limitées à +4/0g ; Pas de vol en « g » négatifs
  - Décrochages uniquement autorisés en pente de descente, moteur réduit.
-  Respecter impérativement les instructions du paragraphe 5.3.3 concernant les exercices de décrochage.

 ***Au-delà de ces limites, des pertes de stabilité ou de contrôle, des ruptures structurales ou des mouvements de "tumbling" irréversibles peuvent survenir.***

### 5.3.2 Commandes

#### **Barre de contrôle :**

Lorsque vous poussez la barre, l'aile se cabre, ce qui augmente son incidence et entraîne une diminution de vitesse. Si vous tirez la barre vers vous, vous réduisez son incidence et accélérez la vitesse.

Lorsque vous manœuvrez la barre de contrôle latéralement, vous déplacez le tricycle et donc le centre de gravité de l'appareil en sens inverse de votre mouvement, initiant un mouvement de roulis dans cette direction (barre de contrôle manœuvrée vers la gauche : C.G. déplacé vers la droite : roulis à droite).

Aucune commande n'agit directement sur le lacet. Comme sur tous les pendulaires, le lacet est secondairement induit par l'inclinaison.

### 5.3.3 Technique de Pilotage

#### **Roulage**

Il est conseillé d'éviter de tourner trop rapidement pour ne pas créer de couples élevés entre le tricycle et l'aile et d'engendrer des contraintes inutiles sur la poutre supérieure du tricycle, la pièce d'accroche et la quille de l'aile. Essayer toujours de garder l'aile alignée avec le tricycle en accompagnant la rotation avec la barre de contrôle. Le rayon de virage au sol est très réduit mais soyez conscient que vos bouts d'ailes décrivent de larges arcs de cercle à grande vitesse.

## **Technique de décollage et d'atterrissage**

Le décollage est conventionnel. Conserver une trajectoire rectiligne au moyen de la fourche directrice du tricycle. Pousser la barre de contrôle vers l'avant pour obtenir la rotation du décollage. Pendant cette rotation, laisser la barre de contrôle revenir doucement en arrière pour atteindre la vitesse de montée.

Pour un décollage dans des conditions calmes, d'un terrain gras ou envahi de hautes herbes, la distance de décollage minimum sera obtenue en appliquant la pleine puissance au frein, puis en cabrant l'aile progressivement jusqu'au maximum (en butée contre le tube avant du tricycle) dès le début du roulage. La barre de contrôle sera ramenée en arrière immédiatement après que les roues aient quitté le sol pour obtenir une vitesse de montée de 55 km/h. Si une pente de montée maximum n'est pas indispensable, laissez la vitesse augmenter jusqu'à 60 km/h, une vitesse plus sécurisante à basse altitude.

L'atterrissage est conventionnel. Maintenez la vitesse d'approche jusqu'à environ 3 mètres du sol, puis arrondissez doucement jusqu'au touché des roues. Le freinage est possible dès que les roues ont pris contact avec le sol. L'atterrissage court exige une vitesse d'approche réduite, de l'ordre de 60 km/h et un arrondi débuté quelques mètres avant le sol pour toucher les roues à la vitesse de décrochage. Freiner et tirer la barre de contrôle au maximum une fois les roues arrières posées pour bénéficier du meilleur freinage aérodynamique. Si les conditions sont turbulentes ou qu'un gradient de vent important est suspecté, adopter une vitesse d'approche sensiblement majorée.

## **Mise en virage**

L'aile iFun est très bien équilibrée en virage tout en étant capable de taux de roulis élevés pour des forces de contrôle modérées. Le taux de roulis est proportionnel à la fois à la vitesse et à la charge alaire. Le meilleur taux de roulis est obtenu avec une faible charge et une vitesse élevée. A l'inverse, quand on vole à forte charge et vitesse lente, la maniabilité est diminuée. En conséquence, assurez-vous toujours que l'axe de la piste est suffisamment dégagé et qu'aucune manœuvre brusque ne sera nécessaire pour éviter des obstacles juste après le décollage ou la vitesse sera faible.

Des virages jusqu'à 60° d'inclinaison sont autorisés. Pour équilibrer le virage aux grandes inclinaisons, un poussé de la barre de contrôle est nécessaire pour générer la portance voulue, ainsi qu'une augmentation du régime moteur pour compenser la traînée accrue et maintenir la vitesse. Dans ces conditions, la turbulence de sillage devient forte. Il est donc recommandé pour les angles d'inclinaison supérieurs à 45° de ne pas effectuer de changement de cap supérieur à 270°, afin de ne pas risquer de rencontrer sa propre turbulence et de sortir involontairement du domaine de vol de l'aile. L'aile iFun possède une stabilité spirale neutre en palier et le virage sera maintenu sans nécessiter de pression en roulis sur la barre de contrôle. Avec une charge élevée et une vitesse lente, il peut être nécessaire d'augmenter la vitesse avant la mise en virage pour éviter le décrochage de l'aile intérieure. Une augmentation du régime moteur est également préconisée pour maintenir le vol en palier pendant le virage.

## **Comportement au décrochage**

Le décrochage sera toujours plus facilement atteint avec un centrage reculé. Son approche se manifeste par un renforcement important des efforts à pousser et par des battements de la voile se ressentant dans la barre de contrôle. Un simple relâchement du poussé à cet instant suffit pour faire retrouver à l'aile une vitesse correcte. La perte d'altitude engendrée est inférieure à 10 m. Si la barre est maintenue poussée malgré ces signes annonciateurs, l'aile effectue une abattée plus importante et la perte d'altitude peut atteindre une trentaine de mètres. Un départ dissymétrique sur une aile est possible,

surtout pendant la période de "rodage" de la voile (50 premières heures de vol). Un décrochage effectué avec une assiette à cabrer engendrera une abattée sèche et un basculement rapide du nez vers le sol. Comme pour toutes les ailes volantes, cette manœuvre peut conduire à des mouvements de « tumblings » incontrôlables et à des ruptures structurelles.

**⚠** *Pour éviter ces risques de tumbling, les exercices de décrochage doivent donc impérativement être effectués moteur réduit, avec une diminution lente et régulière de la vitesse (moins de 2km/h/sec), obtenue par un poussé progressif de la barre de contrôle. Aucune action en roulis ne doit être effectuée à l'approche du décrochage. L'action à pousser sur la barre de contrôle doit être relâchée dès les premiers signes annonciateurs (battements de la voile, vibrations de la barre de contrôle, enfoncement ou début d'abattée de l'appareil).*

Le décrochage obtenu lors d'un virage par une vitesse insuffisante et un poussé trop important de la barre de contrôle engendrera un basculement de l'aile intérieure dans le sens du virage et du nez vers le sol. Si la pression sur la barre de contrôle est alors relâchée de manière à ramener l'incidence dans la plage normale de vol, l'aile pourra être remise à plat par une manœuvre conventionnelle de sortie de virage. Mais si la barre est maintenue poussée après le basculement de l'aile, la rotation ne sera pas stoppée par une simple action en roulis et l'appareil pourra entamer une spirale descendante engagée. Pour résumer : En cas de décrochage en virage, refaire d'abord voler l'aile en réduisant l'incidence, puis corriger l'inclinaison !

Les utilisateurs doivent être conscients que la surcharge de l'appareil avec des bagages, du carburant conduit à une augmentation de la vitesse de décrochage, à des performances et à une manœuvrabilité diminuées, ainsi qu'à des marges de résistance structurelle réduites.

## **Utilisation par vent fort**

### **A l'arrêt**

Placer l'appareil perpendiculairement à la direction du vent, l'aile au vent baissée et le bout du bord d'attaque en appui au sol bloquer le trapèze sur le tube avant du tricycle (à l'aide par exemple d'un des velcros utilisé pour réunir les lattes lors du repliage de la voilure), bloquer le frein de parking et caler les 3 roues. Replier l'aile sur le tricycle si l'appareil ne doit pas être utilisé immédiatement.

### **Au roulage**

Vent de face, tenir la voilure à plat.

Vent arrière, pousser la barre de contrôle contre le tube avant du tricycle pour éviter un basculement frontal.

Vent de travers, incliner légèrement l'aile pour que la demie aile au vent soit plus basse que la demie aile sous le vent. La tenue du trapèze peut être difficile. Ne jamais laisser l'aile au vent se soulever.

### **Décollage – Atterrissage**

Les distances de roulage étant considérablement réduites par vent fort, tachez de vous placer face à lui. Effectuez les manœuvres de décollage et d'atterrissage avec plus de vitesse qu'à l'ordinaire pour diminuer l'angle de dérive et contrer les effets du gradient.

### **Décollage vent de travers**

Débutez la course de décollage avec l'aile au vent légèrement plus basse. Tenir l'appareil au sol grâce à une position de barre légèrement plus arrière que le neutre. Tenir l'axe de la piste à l'aide de la roue avant sans tenir compte des efforts sur la voilure. Laissez la vitesse monter jusqu'à une valeur supérieure à la normale puis effectuez franchement la rotation. Conservez l'aile horizontale et laissez l'appareil pivoter en lacet pour s'aligner avec le vent relatif. Ajustez l'angle de dérive pour rester dans l'axe de la piste et procédez classiquement pour la montée.

### **Atterrissage vent de travers**

Les possibilités d'atterrissages vent de travers sont essentiellement limitées par les capacités du pilote. Ne tentez pas d'atterrissage vent de travers avant d'avoir acquis beaucoup d'expérience si le vent dépasse 8 nœuds.

La technique globale consiste à effectuer la finale en crabe en affichant l'angle de dérive nécessaire pour rester aligné sur la partie centrale de la piste. Pendant la phase finale de l'approche, affichez une vitesse supérieure à la normale pour minimiser l'angle de dérive. Effectuez un arrondi légèrement plus bas et plus bref que normal pour toucher les roues arrière en douceur avec une position de la barre de contrôle proche du neutre. Le contact des roues arrière avec le sol va aligner le tricycle avec l'axe de la piste et la roue avant pourra toucher gentiment à son tour. Une fois les trois roues posées, la demi-aile au vent devra être légèrement baissée. Pour garantir un contrôle optimum de la trajectoire au sol, la technique recommandée est de tirer la barre vers soi après l'atterrissage et d'appliquer un freinage modéré. Ceci permettra d'éviter tout rebond et garantira une bonne pression de contact des pneus avec le sol. Cette technique qui consiste à appliquer une charge aérodynamique pour accroître l'efficacité du freinage est également appropriée pour les atterrissages courts.

Notez que les atterrissages vent de travers sur piste en herbe sont sensiblement plus faciles que ceux effectués sur piste goudronnée. Pendant les atterrissages vent de travers, beaucoup d'efforts de torsion sont appliqués sur la pièce d'accroche et les éléments structurels associés, ce qui peut entraîner leur vieillissement prématuré. C'est une autre bonne raison pour toujours tenter d'abord de se poser face au vent... Si la composante de vent de travers est supérieure à 15 nœuds, il suffira de très peu de distance pour se poser face au vent en travers d'une large piste par exemple.

### **Vol en turbulence**

En comparaison de beaucoup d'autres ailes volantes, l'iFun se comporte remarquablement bien en turbulences. Malgré tout, comme avec tous les ULM, des précautions doivent être prises, notamment près du sol. Comme déjà évoqué, une vitesse élevée accroît la maniabilité dans ces situations. Néanmoins, si les conditions deviennent très sévères avec de grosses secousses transmises à l'appareil, il est recommandé de ne pas excéder la vitesse de manœuvre  $V_{man}$ . Rappelez-vous que la VNE ne doit être approchée qu'en conditions parfaitement calmes.

Dans des conditions de vent fort, évitez de voler sous le vent de reliefs ou d'obstacles. A l'atterrissage par fort vent de travers, n'oubliez pas que de la turbulence sera produite près du sol par les obstacles se trouvant du côté au vent de la piste. Tachez de toujours d'anticiper les zones possibles de courants ascendants, descendants ou de rotors pour vous préparer à leurs effets.

En altitude, la meilleure façon de minimiser le travail du pilote et la fatigue physique est de laisser la barre de contrôle la plus libre possible. Utilisez vos bras comme des amortisseurs et n'essayez pas de combattre rigidement les mouvements de l'aile. Près du

sol, à l'inverse, quand un contrôle précis est nécessaire, les mouvements de l'appareil dans la turbulence peuvent être réduits en limitant les mouvements de la barre de contrôle par rapport au tricycle. Ceci a pour effet de transmettre à l'aile l'effet pendulaire stabilisant de la masse du tricycle. Évidemment, le pilote doit rester prêt à contrer toute modification de trajectoire indésirable.

Le vol en souplesse dans la turbulence avec un appareil pendulaire est une technique qui s'apprend avec le temps et l'expérience. Rappelez-vous le vieil adage : « Il est préférable d'être au sol à regretter de ne pas être en vol que d'être en vol à regretter de ne pas être au sol ! »

## Pluie, glace et neige

 *Le vol sous la pluie peut augmenter la vitesse de décrochage de l'aile et nuit au comportement à basse vitesse. De simples gouttes éparses déposées sur le bord d'attaque de l'aile avant ou pendant le vol accroissent la vitesse de décrochage dans des proportions pouvant atteindre 10%.*

**Il est recommandé d'essuyer le tissu de bord d'attaque avec un chiffon absorbant si de telles conditions sont détectées avant le vol. Pendant le vol, tant que des gouttes sont présentes sur le pare-brise du tricycle, s'attendre à une vitesse de décrochage plus élevée, obtenue avec une position de barre de contrôle plus en arrière que la normale. Etre particulièrement vigilant lors de l'approche finale et majorer de 10% les vitesses recommandées, surtout si la charge embarquée est élevée.**

**Toute autre forme de contamination du bord d'attaque du profil et de la surface d'extrados comme de la glace ou de la neige entraîne une forte augmentation de la vitesse de décrochage et une réduction importante des performances générales. Ne jamais tenter de décoller dans de telles conditions !** Si ces phénomènes sont rencontrés pendant le vol, essayez de les quitter le plus rapidement possible. Si cela n'est pas réalisable, effectuez un atterrissage d'urgence aussitôt qu'il est sûr de le faire. Pendant la manœuvre, évitez de voler à vitesse faible et anticipez la réduction des performances.

### 5.3.4 Réglages

#### Généralités :

Votre aile a été essayée en vol et livrée avec les réglages optimums.

Si vous sentez que l'aile a besoin d'un réglage en roulis ou en tangage vous devez d'abord vérifier que le problème ne provient pas d'une asymétrie dans la structure ou les lattes. Par ordre de priorité, vérifiez les points suivants :

1. Vérifiez que les manchons pivotants en bout de plume sont positionnés correctement et bloqués au moyen des vis à tête.
2. Assurez-vous que les câbles, particulièrement les cordes de rappel, sont disposés correctement.
3. Vérifiez la symétrie du profil des lattes.
4. Vérifiez que les arrières de bords d'attaque sont droits et correctement emboîtés dans la partie avant.
5. Vérifiez la rectitude de la quille.

Si ces vérifications n'ont pas mis en évidence de problème particulier, il est possible d'effectuer un ajustement à l'aide des méthodes suivantes :

 *Ne touchez jamais à la longueur des cordes de rappel*

 *Ne modifiez jamais la forme des lattes sauf pour les rendre conformes au plan*

Les cordes de rappel sont conçues pour n'être jamais ajustées et leur effet premier concerne la stabilité **en dehors de l'enveloppe de vol normale** ; leur modification pour résoudre un problème ressenti à l'intérieur du domaine de vol serait de toute façon vaine.

Le profil des lattes est intrinsèque à la stabilité, au comportement au décrochage et à la manœuvrabilité. Certaines ailes nécessitent un ajustement du profil de lattes pour corriger leurs dissymétries. Ce n'est pas le cas pour les ailes Air Création.

 *Le réglage d'une voilure souple nécessite des connaissances spécifiques et une pratique régulière. Nous donnons ci-après l'influence globale des principaux moyens de réglage, mais leur mise en œuvre est délicate. Nous vous conseillons donc de vous rapprocher d'une station technique Air Création ou de l'usine elle-même si vous désirez modifier les réglages de votre aile !*

### **Position de la pièce d'accroche**

Le réglage du centrage s'obtient par déplacement sur la quille de la pièce d'accroche. Les bagues de blocage de cette pièce doivent être positionnées en fonction du centrage désiré (3 positions possibles). La vitesse de croisière à effort nul est augmentée d'environ 5 km/h quand le point d'accroche est avancé d'une position et inversement. Toutes les positions prévues sont utilisables et n'ont pour effet que la modification de la vitesse de croisière barre lâchée, sans conséquence sur la stabilité et les performances.

Pour les premiers essais, le centrage devra être laissé dans sa position d'origine, prévue pour permettre une prise en main facile de l'appareil.

**Attention** : Toute modification de centrage entraîne une variation de l'inclinaison du trapèze par rapport à la quille et donc une modification de la tension des câbles longitudinaux inférieurs. Plusieurs trous de réglage sont prévus dans le rail de fixation de ces câbles au nez de l'aile pour permettre de leur conserver une tension correcte quelle que soit la position adoptée pour la pièce d'accroche. Lorsque le centrage est positionné au milieu, la vis de blocage de la manette d'étauage des câbles doit se trouver au 2ème trou en partant de l'arrière du rail. Le premier trou doit être utilisé quand le centrage est en position avant et le 3ème trou pour un centrage arrière.

### **Tension des tendeurs de la dernière latte de bout d'aile.**

Il est facile de régler la symétrie de vol de l'aile en ajustant différentiellement la tension des tendeurs des dernières lattes de bouts d'aile (les plus extrêmes, celles qui viennent en appui sur les ergots plastiques fixés sur les bords d'attaque). Pour cela, il suffit de pivoter l'embout de la latte qui est muni d'un pas de vis. Une augmentation de la tension relève le bord de fuite de l'extrémité de l'aile considérée et réduit sa portance. Une diminution produit l'effet inverse. Il convient d'agir par de faibles corrections (1 tour sur l'embout de latte) appliquées simultanément et à l'inverse de chaque côté (+1 tour à droite, -1 tour à gauche, par exemple pour une aile « tirant » à gauche). Vérifiez le résultat et augmentez la correction si nécessaire.

Une action symétrique sur le réglage de tension des tendeurs de ces dernières lattes de bouts d'aile conduit à une modification des vitesses de croisière à efforts nuls. Augmenter la tension conduit à un ralentissement, la diminuer à une accélération. Le maximum de tension autorisé est obtenu avec 6 tours de tension sur l'embout de latte, le minimum est de 0 tours, le réglage standard est de 3 tours.

## **Pivotement des manchons à l'extrémité des bords d'attaque**

Les manchons pivotants ont été pré-réglés lors des premiers essais de l'aile en usine, en fonction du couple du moteur utilisé, et ils sont bloqués en position par une vis à tête. Cette position est ajustable grâce au repère de positionnement sur le manchon qui correspond à une marque (0, +2,5, +5, -2,5, -5) de l'échelle graduée collée sur le tube de bord d'attaque. Une correction est possible si les réglages par la tension des tendeurs de la dernière latte de bout d'aile décrits dans le paragraphe précédent ne permettent pas d'obtenir un réglage parfait (en cas d'adaptation d'un tricycle équipé d'un moteur dont le couple est opposé, par exemple). Leur rotation différentielle peut être utilisée pour corriger une tendance de l'aile à partir en virage d'un côté lorsque la barre de contrôle est lâchée en vol horizontal en palier. Le résultat obtenu est comparable à celui des ailerons sur un aéronef conventionnel – abaissez le bord de fuite : cela produira plus de portance et vice-versa.

Pour une aile engageant à gauche, démontez les dernières lattes droites de bout d'aile, ouvrez les velcros liant l'intrados à l'extrados à ce niveau et retirez les vis à tête de blocage placées du côté intérieur au bord d'attaque. Tournez chaque manchon dans le sens des aiguilles d'une montre pour atteindre la graduation suivante (+2,5 à droite, - 2,5 à gauche) en forçant sur le tissu. Repositionnez les vis après réglage, les lattes et les velcros. Si la correction est insuffisante pour un réglage parfait de l'aile, répétez l'opération jusqu'à ce que vous atteigniez l'ajustement correct (maximum autorisé : 10 mm de différence droite/gauche). Pivotez toujours de la même valeur les manchons de chaque demi-aile. Ne modifiez pas la tension des tendeurs des dernières lattes carbone de bouts d'aile pour l'efficacité de l'opération.

Si l'aile tire à droite, le manchon de l'aile gauche doit être pivoté de 2,5 millimètres dans le sens inverse des aiguilles d'une montre (vers +), et celui de l'aile droite dans le sens inverse des aiguilles d'une montre également, de même valeur, (vers -).

Le pivotement des manchons peut également être utilisé pour régler finement les vitesses de croisières. Une rotation conjointe des deux manchons de 2,5 mm vers le haut (+) ralentit l'aile de 5 km/h, et inversement pour une rotation vers le bas (-). La plage possible d'utilisation est limitée à +2,5 et -2,5 mm. Au-delà de ces limites, le rendement et la stabilité de l'aile peuvent être affectés et des plis disgracieux apparaissent sur le tissu en bout d'aile.

## **Tension de la voile**

La tension de la voile en bout des bords d'attaque peut être modifiée pour contrebalancer les effets du vieillissement de la voile, et améliorer son rendement. Cette action n'est pas à envisager avant un minimum de 300 heures de vol.

Pour effectuer ce réglage, retirez les lattes et le capuchon de protection de bout d'aile et faites pivoter la vis située à l'extrémité du manchon avec une clé de 10 mm. Remettez le capuchon, puis ajustez la tension du tendeur d'extrados de la dernière latte droite de bout d'aile du fait des modifications de la position de la voile sur les tubes de bords d'attaque (même valeur d'augmentation de la longueur de la latte que d'augmentation de la tension sur le bord d'attaque). Tendez au maximum de 5 tours (5 mm) et contrôlez par un essai en vol. Les vitesses de croisière seront augmentées d'environ 3 km/h pour 5 mm de tension supplémentaire mais la maniabilité en roulis sera légèrement diminuée. Le maximum autorisé est de 35 trs (35 mm) de tension totale. Le réglage standard usine de tension de l'aile neuve est de 20 trs (20 mm). Le minimum autorisé est de 15 trs (15 mm) de tension totale.

### **Tension des tendeurs des lattes d'extrados.**

La tension de tendeurs des lattes d'extrados peut être modifiée pour contrebalancer les effets du vieillissement de la voile, et améliorer son rendement. Cette action n'est pas à envisager avant un minimum de 300 heures de vol. Pour l'effectuer, il suffit de pivoter les embouts de chaque latte, dans le sens inverse des aiguilles d'une montre. Une rétention de 2 trs procure en général l'effet souhaité. Les vitesses de croisière seront augmentées d'environ 1 km /h par tour de tension supplémentaire mais la maniabilité en roulis sera légèrement diminuée.

### **Tension d'étarquage**

La tension des câbles d'étarquage peut être modifiée pour contrebalancer les effets du vieillissement de la voile, et améliorer son rendement. Cette action n'est pas à envisager avant un minimum de 300 heures de vol. Pour cela, il convient simplement de reculer d'un trou sur le rail en bout de quille, la vis qui sert à positionner la manette d'étarquage.

Les vitesses de croisière ne seront pas modifiées, la maniabilité en roulis sera légèrement diminuée et le rendement aérodynamique sera amélioré.

## 6 Maintenance

### 6.1 Assemblage à Partir d'une Caisse de Transport

Il faut suivre cette procédure si l'aile est livrée repliée dans une caisse. Un revendeur agréé est responsable de l'assemblage à la sortie de la caisse. Les arrières de bords d'attaque ont été démontés afin de réduire sa taille pour le transport.

L'assemblage correct de l'aile est primordial pour sa sécurité et ses performances. Si vous avez des doutes à propos de la procédure correcte pour l'assemblage après expédition, veuillez contacter l'usine Air Création.

#### 6.1.1 Guide d'Assemblage

1. Retirer l'aile de la caisse. Vérifier qu'aucune agrafe ne puisse endommager la housse ou la voile pendant l'opération.
2. Ouvrir la housse à l'aide des curseurs, le trapèze étant sur le dessus.
3. Retirer tous les velcros de l'aile. Retirer les protections en mousse de la barre de contrôle, et de la quille. Ranger les Velcros et les protections dans la housse de l'aile.
4. Déplier chacune des extrémités de la voile.
5. Assembler la barre de contrôle sur l'embase pivotante fixée sur le montant de trapèze gauche avec la vis **CHC 6-40-12**, les rondelles, l'écrou nylstop et de la colle frein filet Loctite 243.
6. Assembler le montant de trapèze droit sur l'embase de la barre de contrôle à l'aide du push-pin, aucun câble ne doit passer à l'intérieur. Refermer les protections en cuir.
7. Retourner l'aile de façon à ce qu'elle repose à plat sur le sol côté intrados.
8. Écarter les deux bords d'attaque d'environ ½ mètre.
9. Insérer les arrières de bords d'attaque dans les ouvertures aux extrémités de la voile avec l'ergot plastique positionné horizontalement et vers l'intérieur.



**Les deux arrières de bords d'attaque ne sont pas identiques. Une inscription portée sur le tube précise s'il s'agit d'un arrière droit (D) ou gauche (G). Une inversion peut avoir des conséquences graves car elle modifie l'angle des baguettes de calage entraînant un vrillage négatif des bouts d'aile et une forte instabilité longitudinale.**

10. Finir de faire glisser les arrières de bords d'attaque dans la partie avant. Tourner légèrement de façon à aligner la lumière pratiquée dans le tube et la vis horizontale fixant le cardan des transversales sur la partie avant du bord d'attaque. Poussez de façon à finaliser complètement l'emboîtement. Les ergots en plastique et les ouvertures de positionnements des baguettes de calage à l'arrière des tubes doivent se faire face. Si l'installation est correcte, il doit être impossible de faire pivoter le bord d'attaque sur lui-même.
11. Retirer les **capuchons protecteurs enveloppants** des manchons de bout d'ailes. Tirer fortement la voile vers l'arrière et positionner le tissu du bord d'attaque de chaque demi-aile vers l'extérieur.
12. Fixer la voile sur les manchons de bout d'aile avec les 2 vis **FHC 6-70-11**. Bien passer les vis en premier à travers les œillets d'extrados, puis dans le perçage central de l'étrier de tension et pour finir dans les œillets d'intrados. (Figure 6-1). Une rondelle inox doit-être placée sous la tête de la vis et une deuxième entre l'œillet d'intrados et l'écrou. Appliquer de la colle frein filet sur le filetage des boulons et serrez les écrous Nylstop.

Figure 6-1



Figure 6-2



13. Ouvrir les bords d'attaque progressivement jusqu'au maximum, tout en vérifiant que les câbles latéraux se mettent en place proprement à leurs extrémités sans boucles ni blocage dans les ouvertures de la voile. Procéder par petites étapes, en revenant au nez de l'aile pour s'assurer que la latte centrale reste bien positionnée sur son ergot à l'extrémité avant de la quille. La remettre en place si nécessaire.
14. Monter l'aile comme indiqué au paragraphe 5.1.1. Ne pas mettre en place les dernières lattes droites de bout d'aile.
15. Chaque bout d'aile doit maintenant être tendu au moyen de la vis de réglage de la tension, **vis HM 6-45** placée à l'extrémité de chaque manchon de Bord d'attaque. En l'absence de marque spécifique, le réglage standard est de 20 tours. Il faut compter les tours à partir de la butée avant de la lumière, dès que le serrage de la vis de réglage commence à faire effet. Chaque tour équivaut à 1mm de tension de voile. (Figure 6-2). Après réglage, remettre en place les **capuchons protecteurs enveloppants** à l'extrémité des manchons. (Figure 6-3).

Figure 6-3



Figure 6-4



16. Vérifier que les arrières de Bords d'attaque et leurs manchons de bouts d'aile soient bien installés du bon côté de l'aile en fonction de leurs marquages Droite/Gauche.
17. Vérifier que les manchons soient bien pivotés suivant le repère marqué sur l'échelle graduée et bloqués par leur vis à tête. En l'absence de marque spécifique, le réglage standard est au niveau du « zéro » de l'échelle graduée. (Figure 6-4).
18. Terminer le montage de l'aile comme indiqué au paragraphe 5.1.1.

**⚠ Une visite pré-vol attentive et complète telle que décrite dans le manuel de vol est indispensable après le montage.** Portez une attention particulière aux dégâts potentiels liés au transport. Vérifiez attentivement toute la visserie, le passage des câbles, la bonne mise en place des haubans et de leurs vis et écrous de fixation, la forme du Mylar de bord d'attaque et la symétrie d'ensemble de l'aile avant de voler.

## 6.2 Transport

Des trajets longs et cahoteux peuvent abîmer l'aile si elle n'est pas soigneusement chargée sur le véhicule. Le transport par voie terrestre du tricycle et de l'aile demande que l'aile, en particulier, soit correctement tenue de façon à ce qu'elle ne bouge pas et qu'aucun choc ne puisse endommager la voile et les tubes. Placer l'aile sur une échelle recouverte de mousse pour éviter un trop grand porte-à-faux. Eviter toutes secousses et balancements.

## 6.3 Stockage

Stocker l'aile dans un endroit sec.

La nettoyer à l'eau douce après un séjour en air marin. Toute tache due à l'herbe ou à la terre se nettoie à l'eau et au savon de Marseille. Ouvrir la housse pour permettre le séchage de la voile et de la structure après un transport où une utilisation sous la pluie.

**⚠ Le vieillissement du tissu et des coutures de la voilure entraîne une diminution importante de la résistance de l'aile. Cet affaiblissement est dû principalement à l'exposition aux rayons ultra-violet émis par le soleil et la lune. Pour en retarder l'apparition, il est primordial de stocker l'aile repliée dans sa housse ou, si elle reste montée, dans un local fermé. Efforcez-vous toujours de la placer à l'abri des rayons solaires, même en cours de journée, entre deux vols. Ces mesures contribueront à assurer la longévité de la voile.**

## 6.4 Inspections & Entretien Général

Ce chapitre présente la périodicité des remplacements obligatoires, les intervalles d'inspection de la structure et la procédure d'inspection correspondante nécessaire.

Les échéances et le planning d'entretien fournis s'ajoutent à la réglementation en vigueur dans le pays où vole l'aéronef.

Le pilote de l'aéronef doit s'assurer que l'entretien exigé est pratiqué et documenté de façon adéquate.

### 6.4.1 Potentiels

Des conditions ou des charges extrêmes d'utilisation réduiront les potentiels des composants et accéléreront l'usure de la structure. L'usure des composants dépend du respect scrupuleux du planning d'entretien.

Air Création modifiera de temps en temps ces vérifications d'entretien en fonction de l'historique de l'aéronef. Il relève de la responsabilité du pilote de s'assurer de sa conformité avec les nouvelles directives. (Les informations sont disponibles sur le site Internet <http://www.aircreation.fr>.)

Les composants suivants sont limités dans le temps et doivent être révisés ou remplacés comme indiqué. Ce tableau pourra être mis à jour pour inclure plus de composants dans le futur, en fonction de nouvelles directives de navigabilité.

### Longévité des Composants de l'Aile

Composant	Longévité maximum
-----------	-------------------

<b>Composant</b>	<b>Longévité maximum</b>
<b>Trapèze et transversales</b>	Inspection, pas de limite de fatigue
<b>Bords d'attaques</b>	900 h
<b>Quille</b>	1500 h
<b>Câblerie</b>	600 h
<b>Pièce d'accroche APR</b>	1500 h
<b>Boulons/vis</b>	300 h
<b>Boulon d'accroche</b>	300 h

***Une bande de tissu identique à celui utilisé pour l'extrados de l'aile est cousue sur celle-ci, au centre, au-dessus de la poche de quille. Cette bande est constituée de deux échantillons rassemblés par une couture. A chaque révision périodique, une partie de cette bande (le long des marques tracées sur le tissu) sera découpée et subira un test de résistance dans nos ateliers. Le résultat de ce test détermine le moment où le remplacement de la voile est indispensable pour la sécurité.***

## **6.4.2 Sécurisation, Procédures**

- Écrous Nylstop

Des écrous Nylstop sont utilisés sur toute la structure. Les écrous Nylstop ne doivent être utilisés qu'une seule fois.

- Loctite

Sur toute vis, qu'elle dispose ou non d'un dispositif de sécurisation de type Nylstop, utilisez de la Loctite 243 pour prévenir un desserrage prématuré.

***⚠ Tous les écrous "Nylstop" doivent être changés après chaque démontage et toujours serrés avec une colle de type "LOCTITE".***

## 6.4.3 Planning d'Entretien de l'Aile

Article	Exigences d'Entretien	Heures d'Utilisation					
		50	100 1 an	150	200 2 ans	250	300 3 ans
<b>Voilure</b>	Détérioration et déchirures du tissu de l'aile		2		2		4
	État et dégradation des coutures		2		2		2
	Points d'attache de la voile en bouts d'aile	2	2	2	2	2	2
	Fixation poche de quille et sangle de retenue de la voile en bout de quille		2		2		2
	Sangles de fixation des cordelettes de rappel		2		2		4
	État des sangles de tension des étarqueurs de lattes		3		3		4
	Etat des velcros de fermeture de la voile en bout d'aile						2
	Test usine d'échantillon du tissu de l'aile						2
	Retrait de la voile pour révision générale						4
<b>Structure de l'aile</b>	Profil des lattes amovibles d'extrados		2		2		2
	Profil de la latte centrale d'extrados						4
	Etarqueurs de lattes		3		3		3
	Câbles et accessoires de fixation pour tension, corrosion, effilochage, entortillement ou coupure	2	2	2	2	2	4
	État, sécurisation de toutes les vis, les boulons, les rondelles et les écrous	2	2	2	2	2	6
	État et fonctionnement des push pins	2	4	2	4	2	4
	Partie externe des bords d'attaque		4		4		4
	Quille, transversales et tubes visibles	2	3	2	3	2	4
	État de la pièce d'accroche, déformations, criques	2	3	2	3	2	4
	Vis d'accroche principale	2	4	2	4	2	6
	État des assemblages du nez, du rail et du col de cygne		3		3		4
	État du rail d'étarquage et du col de cygne		3		3		4
	État de la jonction centrale des transversales, des protections et des sangles de retenue et de sécurité		3		3		4
	État des assemblages cardans de jonction bords d'attaques/transversales		3		3		4
	État du système de tension de voile en bouts d'aile		3		3		4
	État et fonctionnement de toutes les pièces soumises à montage/démontage		3		3		4
	Tous les tubes de la structure pour criques, enfoncements, déformations ou corrosion						4
Tous les accessoires de la structure pour criques, enfoncements, déformations ou corrosion						4	

Code :

1. Lubrifiez, nettoyez et réviser
2. Vérifiez comme conseillé
3. Vérifiez la solidité, les criques, l'usure, la corrosion et tout dysfonctionnement
4. Retirez, examinez et remplacez si nécessaire
5. Remplacement ou révision conseillés
6. Remplacement obligatoire

 *Dans le cas où l'appareil effectue moins de 100 heures de fonctionnement au cours d'une année complète, une inspection type 100 heures / 1 an doit-être pratiquée.*

## **6.5 Entretien Exceptionnel**

### **6.5.1 Conditions générales**

Un entretien exceptionnel est requis après de charges anormales telles que des atterrissages brutaux. Si des efforts inhabituels surviennent lors du transport ou du stockage, la structure nécessite également une inspection.

Le pilote est responsable concernant l'identification de ces conditions d'utilisation extrêmes et des composants affectés. En partant de l'endroit où des dégâts sont constatés, il faut contrôler toutes les zones qui peuvent aussi être affectées.

Il faut également mener des inspections approfondies après de longues périodes de stockage.

### **6.5.2 Inspection après un atterrissage brutal**

Le point d'accroche principal de l'aile au tricycle doit être examiné attentivement concernant toute déformation permanente de la pièce d'accroche, de la vis principale ou de la quille, aussi bien que tout autre élément affecté. Si l'atterrissage s'est terminé par un contact de l'aile avec le sol, une révision de type 300 heures doit impérativement être effectuée. Les tubes doivent être intacts et en parfaite condition pour garantir leur résistance nominale. Si les tubes sont pliés ou tordus de quelque façon que ce soit, il faut les remplacer avant de voler.

### **6.5.3 Inspection après de Fortes Turbulences**

Des turbulences extrêmes sont susceptibles d'affecter la structure de l'aile plus que celle du tricycle.

Les zones principales qui requièrent de l'attention après de sévères turbulences sont les points de fixation structurels. Ceux-ci incluent les câbles avant et arrière, les câbles latéraux et la pièce d'accroche principale. La voile doit être également examinée pour toute déformation ou déchirure susceptible d'apparaître – bien que cela soit très improbable. Tous les tubes doivent être examinés pour d'éventuelles torsions.

# 7 Appendice

---

## 7.1 Tableau d'Enregistrement des Operations de Maintenance

Type d'Aile : \_\_\_\_\_ Numéro de Série: \_\_\_\_\_

Date	Heures de Vol	Type d'Opération Effectuée	Nom de l'Opérateur, Adresse, Cachet

Date	Heures de Vol	Type d'Opération Effectuée	Nom de l'Opérateur, Adresse, Cachet

## 7.2 Fiche Qualité Aile

Soucieux d'assurer la perfection de nos produits, nous avons mis en place une succession de procédures de contrôle couvrant toutes les étapes de la fabrication. Nous travaillons en permanence à leur amélioration et avons pour cela besoin de votre concours : retournez-nous cette fiche précisément remplie si vous constatez sur votre appareil un problème, même mineur, mettant en cause sa qualité ou sa finition.

<b>Nom</b>
<b>Adresse</b>
<b>Téléphone</b>
<b>E-mail</b>
<b>Type d'Aile &amp; Tricycle</b>
<b>Date de Livraison</b>
<b>Numéro de Série de l'Aile</b>
<b>Couleurs de l'Aile</b>
<b>Distributeur</b>
<b>Heures de Vol</b>

Problèmes constatés : (explications et/ou dessin)



*615 Route de l'Aérodrome, 07200 Lanas, France*

*Téléphone: +33 (0)4 75 93 66 66 • Fax: +33 (0)4 75 35 04 03*

[info@aircreation.fr](mailto:info@aircreation.fr) • <http://www.aircreation.fr>