



**MANUEL D'UTILISATION
DES TRICYCLES DE LA GAMME DYNAMIC**

VOYAGEUR II

Tricycle n°
Modèle :
Année :

SECTION 0 / PREAMBULE

Symboles



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.

Rappel. Note :

Souligne une instruction utile qui doit être respectée pour le bon usage et fonctionnement de ce tricycle VOYAGEUR II.

Mise en garde

Les informations et les descriptions contenues dans ce Manuel correspondent « à l'état de l'art » au moment de cette publication. Elles ne sont en aucun cas exhaustives.

DTA améliore constamment sa production, et se réserve le droit de modifier la spécification, le dessin, les caractéristiques, le modèle ou les équipements sans encourir d'obligation.

Les spécifications sont données en système métrique.

Note :

La SARL DTA ne peut être tenue pour responsable des erreurs de traduction. La version originale de référence de ce document est en langue française.

Index des pages

SECTION	DESIGNATION	PAGE	DATE	MISE A JOUR
SECTION 0	PREAMBULE		Jun 05	
	Symboles – Mise en garde	0 – 02		
	INDEX DES PAGES	0 – 03		Juillet 09
SECTION 1	GENERALITES		Jun 05	juillet 09
	Rappel réglementations - Sécurité	1 – 01		
	Construction amateur - Descriptif - Adresses	1 – 02		
SECTION 2	CARACTERISTIQUES - PERFORMANCES		Jun 05	
	Dimensions - Caractéristiques	2 – 01		Juillet 09
	Illustrations & plans 3 vues cotés	2 – 02		Juillet 09
	Accessoires - Options	2 – 03		Sept 08
	Calcul capacité emport	2 – 04		Juillet 09
	Limitations de masse – Domaine de vol	2 – 05		Juillet 09
	GMP 2 temps Rotax 582 DCDI 2V	2 – 06		
	GMP 4 temps Rotax 912 UL	2 – 07		Sept 08
	GMP 4 temps Rotax 912 ULSFR	2 – 08		Sept 08
	Niveau de bruit - Hauteur de survol	2 – 09		
SECTION 3	UTILISATION		Jun 05	
	Montage de l'aile sur le tricycle	3 – 01		
	Photos du montage de l'aile sur le tricycle	3 – 02		
	Réglages – Visite PREVOL	3 – 03		
	Utilisation du tricycle	3 – 04		
	Utilisation du tricycle	3 – 05		
	Mise en marche moteurs Rotax 582	3 – 06		Août 07
	Mise en marche moteurs Rotax 912 et 912S	3 – 07		Juillet 09
	Procédure A.C.H.E.V.E.R - Décollage	3 – 08		
	Croisière - Atterrissage - Fin du vol	3 – 09		Août 07
SECTION 4	PROCEDURES D'URGENCE		Jun 05	
	Panne moteur – Autres urgences	4 – 01		
	Utilisation du parachute	4 – 02		
SECTION 5	AUTRES UTILISATIONS		Jun 05	
	Charges - Parachutiste -Tractage	5 – 01		Nov 07
SECTION 6	GARANTIES - CESSION		Jun 05	
	Garanties	6 – 01		
	Fiche suivi du transfert de propriété	6 – 02		
	Fiche Mise à Disposition ULM (spécimen)	6 – 03		Juillet 09
	Fiche qualité	6 – 04		

SECTION 1 / GENERALITES

Ce manuel utilisateur est complété par un Manuel de Maintenance et par les Manuels d'Utilisation et d'Entretien spécifiques à l'aile, au moteur et éventuellement au parachute.

Ces manuels définissent les conditions d'utilisation, ainsi que les conditions de maintien du bon état de navigabilité de ces aéronefs.

Le pilote commandant de bord :

- utilisera cet ULM pour des vols de sport, loisirs et de travail aérien uniquement
- est responsable de l'état de navigabilité de l'ULM qu'il pilote
- 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 du même type
- respectera les règlements en vigueur relatifs à la circulation aérienne
- se conformera aux indications portées dans les manuels d'utilisation et d'entretien relatif à cet ULM, concernant entre autre le domaine de vol, les limitations et la maintenance
- s'assurera que l'ULM utilisé est conforme à sa fiche d'identification et qu'il n'a été l'objet d'aucune modification majeure (il est interdit de modifier tout ou partie des éléments composant l'appareil ou d'ajouter des éléments modifiant le devis de poids)
- vérifiera que la fiche d'identification est en cours de validité et que les marques d'identification (d'une hauteur minimale de 50 cm pour la France), portées à l'intrados de la voilure, sont facilement lisibles
- appliquera les règles élémentaires de sécurité: PREVOL, procédures ACHEVER, PALIER D'ACCELERATION et DEGAGEMENTS POSSIBLE SUR TRAJECTOIRE lors du décollage, CONE DE VOL DE SECURITE, etc....

Ce document a été établi conformément aux arrêtés français en vigueur, relatifs aux ultra légers motorisés (ULM).

Nb. Les pilotes se conformeront aux réglementations en vigueur dans leur pays.

Il est rappelé que les ULM ne sont pas en France, soumis à certification.

Sécurité

France : nos ULM sont livrés en standard avec instrumentation de vol : altimètre en ft, anémomètre en km/h (ou MPH) et compas.



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 soudains et violents et ainsi compromettre la sécurité des vols.

Piloter un ULM est une activité qui peut comporter des dangers et qui nécessite une formation adéquate.

Cas de la construction amateur

Les tricycles Voyageur II dans leurs différentes motorisations peuvent être équipés d'ailes delta souples de fabricants autres que DTA, sous réserve que les caractéristiques de l'aile, limitation de masse, caractéristiques du point d'accrochage, débattement de la barre de contrôle, longueur de la quille, motorisation possible, etc., soient compatibles avec le tricycle envisagé. La position de l'axe d'hélice nécessite des ailes à « quilles courtes ». Il est nécessaire de conserver une distance minimum de 10 cm entre l'aile (structure/voile) et l'extrémité de l'hélice, ceci dans toutes les configurations possible d'incidence, d'inclinaison et de centrage.

Les caractéristiques des tricycles Voyageur II dans leurs différentes motorisations, accessoires et options, doivent aussi être compatibles avec ce que le constructeur de l'aile impose.

France : conformément à l'arrêté du 23 septembre 98 modifié par l'arrêté du 15 mai 2001, l'assembleur d'une aile et d'un tricycle d'origines différentes est considéré comme constructeur de l'ULM, et en conséquence doit demander une « Carte d'identification provisoire d'ULM » afin d'effectuer les essais en vols, et déposer auprès du Directeur de l'Aviation Civile un « Dossier Technique de Construction Amateur ».

→ L'assembleur assumera les responsabilités liées à cette adaptation ainsi qu'aux essais en vol.



Attention : des motorisations de fortes puissance mal calées, la présence de carénages mal dimensionnés ou mal positionnés peuvent occasionner des interactions entre l'aile et le tricycle qui peuvent dégrader brusquement le comportement de l'appareil et le rendre incontrôlable.

Descriptif

- Tricycle :** pendulaire biplace en tandem de la gamme des tricycles DTA DYNAMIC.
- Voilure :** aile delta souple, DYNAMIC 15/430, DYNAMIC 16/430, DYNAMIC 450, DIVA et MAGIC.
- Motorisation :**
- | | |
|--|-------------------------|
| 2 temps refroidissement liquide : | ROTAX 582 D.C.D.I. - 2V |
| 4 temps refroidissement liquide (+huile) : | ROTAX 912 UL |
| 4 temps refroidissement liquide (+huile) : | ROTAX 912 ULSFR |

Adresses des constructeurs

Tricycle et aile : D.T.A SARL Aérodrome F-26200 MONTE LIMAR
Tél. : 04 75 01 20 83 Fax 04 75 51 36 72 dta.ulm@wanadoo.fr

Motorisations : ROTAX A- 4623 GUNSKIRCHEN – AUSTRIA, importé par la société
MAD 11 bd Albert 1° 98000 MONACO
Tél. : 00 377 93 30 17 40 Fax 00 377 93 30 17 60
www . Rotax – aircraft – engines . com

SECTION 2 / CARACTERISTIQUES TECHNIQUES - PERFORMANCES

Dimensions

Modèle VOYAGEUR II gamme DYNAMIC	Longueur hors-tout avec aile	Envergure	Hauteur avec aile	Longueur tricycle nu	Longueur tricycle caréné	Largeur tricycle nu	Largeur avec carénages	Masse à vide std
Rotax 582C				2,65	3,02	1,95	2,00	144 kg
DYNAMIC 15/430	3,00	9,80	3,60					198 kg
DYNAMIC16/430	3,00	10,30	3,60					198 kg
DYNAMIC 450	3,00	10,20	3,60					203 kg
DIVA	3,00	9,40	3,60					198 kg
MAGIC	3,00	9,40	2,60					203 kg
Rotax 912UL				2,58	2,95	1,95	2,00	169 kg
DYNAMIC 15/430	3,00	9,80	3,60					223 kg
DYNAMIC 450	3,00	10,20	3,60					228 kg
DIVA	3,00	9,40	3,60					223 kg
MAGIC	3,00	9,40	2,60					228 kg
Rotax 912ULSFR				2,58	2,95	1,95	2,00	172 kg
DYNAMIC 15/430	3,00	9,80	3,60					226 kg
DYNAMIC 450	3,00	10,20	3,60					231 kg
DIVA	3,00	9,40	3,60					226 kg
MAGIC	3,00	9,40	2,60					231 kg

Caractéristiques

Cellule profil ovale plat, peinture blanche cuite au four
 Poutre verticale cantilever (avec cale d'incidence) sans barre avant
 Pédales basculantes alu mécano-soudées
 Roue avant suspendue et freinée avec garde boue-polyester et bavette
 Tirants et jambes de train profilés
 Fourche avant réglable 2 positions

pour votre SECURITE

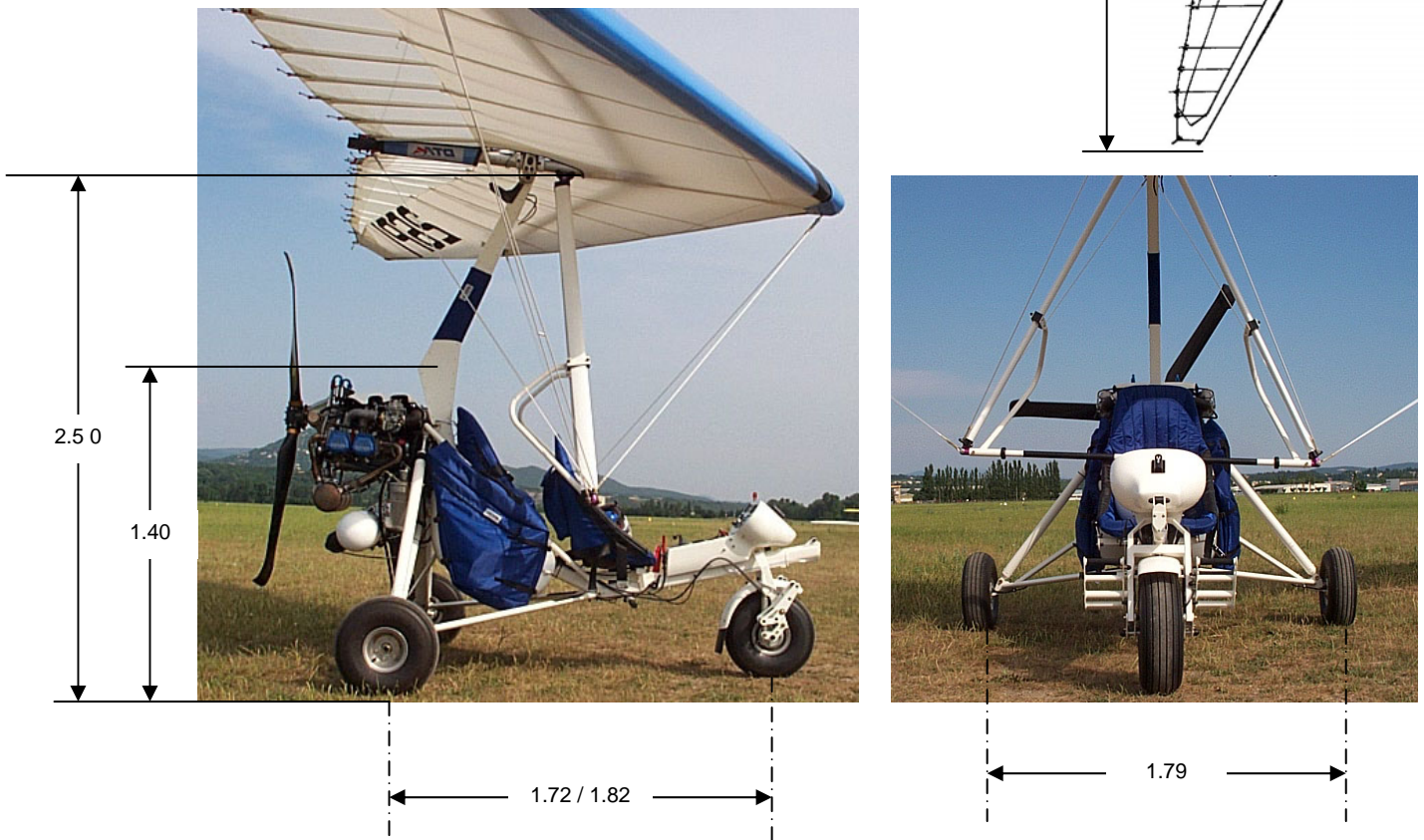
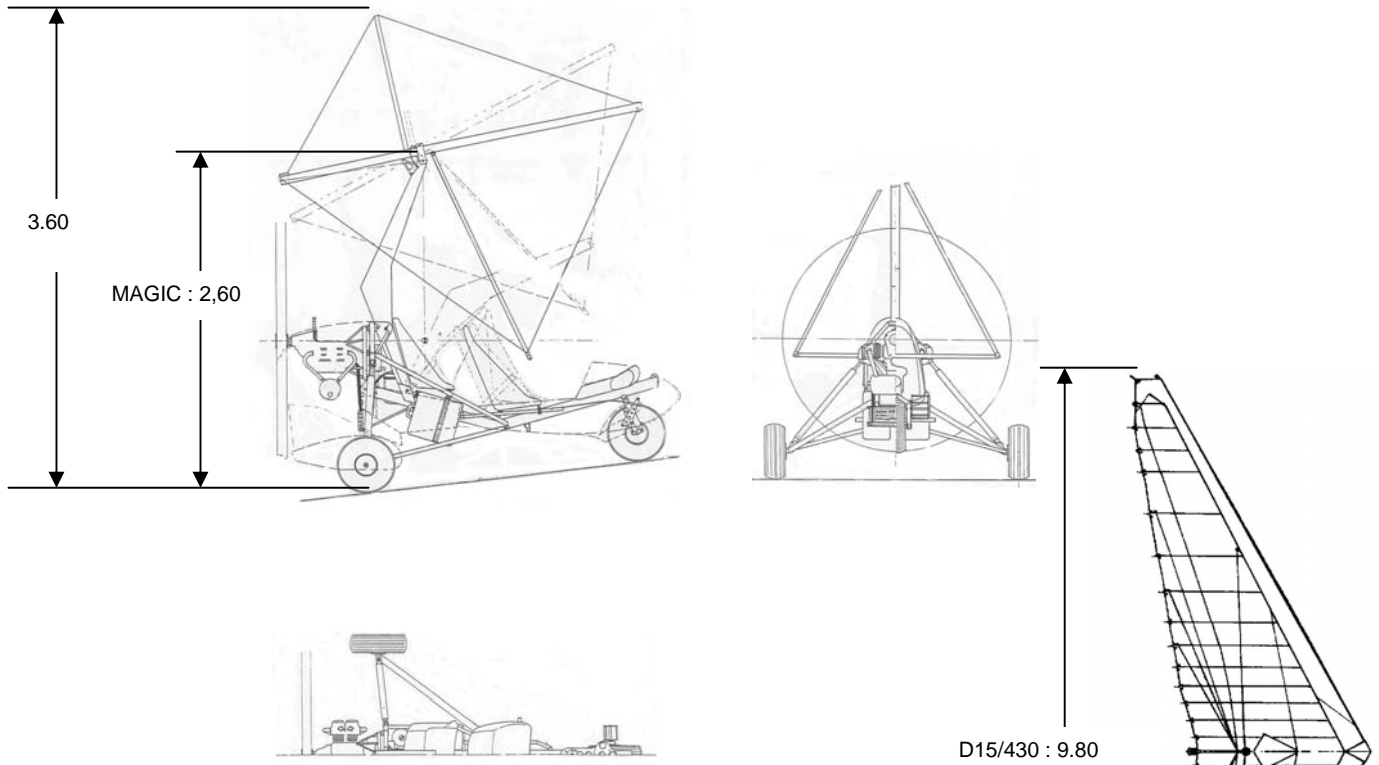
Cellule acier inox mécano soudée avec cadre passager rigide - soudure TIG
 Fusée de roue arrière et bâti moteur en acier aéronautique 4130
 Sièges baquets enveloppants polyester - carbone
 Pneus avion 600x6" six plis
 Freinage s'effectuant sur les 3 roues (Frein de parking sur les trois roues)
 Gaz à pied et à main (manette protégée par le rebord du siège pilote)
 Amortisseurs oléopneumatiques Fournalès
 Contacteur à clé

pour votre CONFORT

Siège avant basculant pour faciliter l'accès du passager
 Sièges ergonomiques avec housses amovibles bleues (ou noires) et mousse de confort
 Facilité de manutention de l'aile grâce à la géométrie du mât et à son point de rotation
 Appuie-tête passager rembourré, bleu (ou noir)
 Deux cale-pieds pour le passager (cale pied + tirants de train)
 Poche à documents dans le dossier du siège pilote
 livré avec fusibles, rondelles, écrous papillon, pompe manuelle et petit outillage Rotax
 Sacoches latérales "Voyageur" bleues (ou noires) 2 x 20 litres, détachables avec poignées
GMP

Bati moteur acier 4130 soudure TIG
 Réservoir carburant rotomoulé avec jauge et purge
 Console instrumentation polyester sur 3 silentblocs (pour VHF et Transpondeur intégrés)
 Arrêt moteur et sélection allumage par contacteur à clé
 Housse de console
 Moteurs, accessoires et instrumentation: CF section 2 - 06 à 2 - 08

Illustrations & plan 3 vues cotés



Accessoires

Définition	Commentaires
Carénages de roues arrières pour roues 6"	
Carénage avant	nécessite des carénages de roues
Jupe avec sacoches intégrées	nécessite un carénage avant
Sac avant	nécessite un carénage avant
Jupe simple	nécessite un carénage avant
Parachute GRS 3/450 en container avec fixation	préciser 582 ou 912/912S
Double commande de roue avant	
Double commande gaz (au pied)	
Double commande d'arrêt moteur en place arrière	
Double commande de frein (au pied)	
Kit remorquage PUL ou banderolle	préciser 582 ou 912/912S
Variomètre analogique Ø 57	
Radio VHF Icom ICA3	étui radio positionné par velcros disponible
Antenne fouet dipole accordée	Std sur 912/S - fixée près d'une roue arrière
Intercom Lynx alimentation extérieur ou Alphatec	nécessite une batterie tampon
Filtre radio Lynx pour alimentation radio	nécessite une batterie tampon
Batterie tampon 12V 7A pour radio ou strob (GMP sans démarreur)	nécessite un bac à batterie
Radio ou transpondeur encastré Ø 57	
Radio + transpondeur encastrés Ø 57	
Strob (feu à éclat)	nécessite une batterie tampon
Graissage séparé	Rotax 582
Température échappement (EGT) en degré Celsius	Rotax 582, 912, 912S
Température d'admission	Rotax 912/912S
Réchauffe carburateurs par piquage sur le circuit refroidissement liquide	Rotax 912 et 912S
Vanne thermostatique sur le circuit de refroidissement liquide	Rotax 912 et 912S
Limiteur de couple	Rotax 912 (std 912S)
Phare d'atterrissage Hella xénon	
Housse de parc	suivant motorisation et carénages
Manchons de barre de contrôle	
Barre avant	
Tricycle de couleur jaune RAL 1028	

Options

Définition	Commentaire
Pompe carburant électrique d'amorçage (remplace la poire)	Rotax 582 avec démarreur
Démarreur électrique (réducteur type E, remplace type C)	Rotax 582
Hélice tripale Arplast (remplace tripale DUC F300)	Rotax 582, 912, 912S
Hélice quadripale Arplast (remplace tripale DUC F300)	Rotax 582 - réduction i=3,47 devient i=4
Flydat Rotax (instrumentation moteur numérique remplaçant l'analogique)	Rotax 912 et 912S
Système de décentrage de l'aile en vol	
Enrouleur pour baudrier ceinture 3 points (plaque de ceinture remplacée)	passager ou / et pilote
Sacoches de grande taille Cape to Cape III (remplace sacoches Voyageur)	
Kit de commande de roue avant, frein et gaz pour pilote parapligique	frein manuel / gaz sur barre de contrôle

Calcul de la capacité d'emport suivant les options et accessoires

Motorisation / réducteur:		582/C	912	912S
Masse à vide tricycle Voyageur II:	Kg	144	169	172
Aile:				
DYNAMIC 15/430 (masse maxi 430 kg)	54,00			
DYNAMIC 16/430 (masse maxi 430 kg)	54,00			
DYNAMIC 450 (472,5) (masse maxi 450 kg ou 472.5 kg)	59,00			
DIVA (masse maxi 450 kg)	54,00			
MAGIC (masse maxi 450 kg)	59,00			
Options:				
Vanne thermo + réchauffe carbu liquide refroi. (912/S)	1,40			
Vanne thermo sur circuit huile (912/S)	1,00			
Limiteur de couple 912	2,00			inclus
Température d'admission	0,30			
EGT	0,20			
Démarrreur 582 + batterie 16A	11,00			
Graissage séparé 582	1,50			
Option hélice tripale Arplast	0,40			
Option hélice quadripale Arplast 582	2,00			
Option tube avant (pour cantilever)	1,70			
Option 1 ceinture baudrier enrouleur (Av ou Ar)	0,70			
Sacoques latérales XXL	1,20			
Carénages de roues Feeling 6" D + G	4,00			
Carénage avant avec fixation	4,80			
Jupe simple	1,80			
Jupe avec sacoches intégrées	2,90			
Sac avant	0,40			
Vario ou alti Ø 57	0,30			
Batterie 12V8AH pour radio ou strob (GMP sans démarreur)	2,70			
Intercom Lynx alimentation ext posé (std sur 912/S)	0,60			
Prise allume cigare avec fusible (std 912/S)	0,30			
Antenne fouet dipole (std 912/S)	0,15			
Radio Filser encastré diam 57	0,80			
Transpondeur encastré diam 57	1,00			
D.C roue avant / gaz pied / coupure	1,80			
Bracelets d'aile	2,20			
Parachute GRS 3 / 450 avec fixation	14,8			
Kit remorquage PUL ou banderolle	1,10			
Phare d'atterrissage Hella xénon	0,90			
Housse de l'aile	1,80			
Housse de parking	2,20			
Masse à vide:				
Masse maxi décollage:				
Capacité emport:				

Masse à vide

La masse à vide indiquée est celle d'une machine standard, complète, en état de vol, avec eau et huile, sans option, sans instrumentation de vol, sans trousse à outils, sans documents et sans carburant.

Dans la Fiche de Pesée remise avec la machine au moment de la livraison, la masse à vide indiquée est celle de la machine référencée, avec les accessoires et options définis dans le Bon de Livraison et/ou la Facture finale, sans trousse à outils, sans documents et sans carburant.

Limite de masse et de centrage : CF MANUEL AILE

Pour votre sécurité, dans toutes les configurations, la masse à vide maximale sera inférieure à :

DYNAMIC 450 : 260g DYNAMIC 16/430 et 15/430 : 245 kg DIVA & MAGIC : 265 kg

Avec parachute de secours :

DYNAMIC 450 : 275 kg DYNAMIC 16/430 et 15/430 : 245 kg DIVA & MAGIC : 265 kg

→ Les emports de charge seront réalisés au plus près du centre de gravité de l'appareil, soit autour du siège arrière, en respectant la masse maximale au décollage de chaque aile.

- Les sacs latérales situées de part et d'autre du siège arrière peuvent recevoir 2 x 4 kg.
- La poche à documents située dans la housse du siège pilote peut recevoir 2 kg.
- Le sac avant (configuration avec carénage avant) peut recevoir 3 kg.

→ Pour conserver un bon équilibre au tricycle, le siège avant, quelque soit sa position de réglage, sera chargé au minimum de 50 kg et au maximum de 120 kg.

Facteurs de charge limites

Facteurs de charge limites d'utilisation du tricycle Voyageur :

- en vol : + 4 g 0 (- 2 g en rafales) à 472.5 kg
- au sol : + 3g à 472.5 kg

→ Ce tricycle a été testé avec succès, sous contrôle du Bureau Véritas, aux facteurs de charge ultimes, +6G et choc vertical à 4.5G à 472.5 kg.

La masse maximale admissible en vol est définie par la réglementation en vigueur dans le pays d'immatriculation et en aucun cas ne dépassera 472.5 kg.

Exemples => Belgique, Espagne : 450 Kg - France : 450 kg ; avec parachute 472.5 kg

Facteurs de charge limites d'utilisation de l'ULM : CF MANUEL AILE

Vitesses à la masse maximale

CF MANUEL AILE

Limites du domaine de vol

CF MANUEL AILE

- 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 les vols acrobatiques. Le vol sous facteur de charge négatif est totalement interdit.

⊗ Les manœuvres de décrochage 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 des limites (inclinaison 60° ; assiette ± 45°), des pertes de stabilité ou de contrôle, des ruptures de structure, ou des passages dos (tumbling) peuvent intervenir.

Groupe moto-propulseur

Marque - type - cycle	Rotax - 582 DCDI 2V - 2 tps
Nombre de cylindres- cylindrée	2 cyl. - 580,7 cm ³
Sens de rotation de l'hélice (ULM vue de l'arrière)	à droite, sens aiguilles d'une montre
Double allumage électronique	std
Sélection allumage à 3500 tr/mn - différence maxi entre 1 et 2: 120 tr/mn	baisse maxi 300 tr/mn
Puissance alternateur intégré	12V - 155W
Nombre de carburateurs ou injecteurs électroniques	2 carburateurs Bing
Carburant (approprié suivant zone climatique)	min RON 90 ou Avgas 100LL
Huile de lubrification moteur et de la valve rotative	ASTM/CEC std classe API-TC
Proportion huile dans mélange (semi-synthèse conseillée)	2,0%
Système de graissage séparé	O
Lubrification du réducteur	API-GL5, SAE 85W-140 EP
Liquide de refroidissement	antigel anti-corrosion pour bloc alu
Poire amorçage du circuit de carburant	std
Pompe électrique d'amorçage du circuit carburant	Option
Puissance maximum - régime de puissance maximum	48 kW à 6500 tr/mn
Durée en mn de la mise à puissance maximum	-
Puissance continue - régime de puissance continue	-
Régime maximum à ne pas dépasser	6800 tr/mn
Ralenti	2000 tr/mn
Consommation à 75% de la puissance continue	20 L/h
Refroidissement eau (radiateur-vase expansion-bocal récupération)	std
Vanne thermostatique sur circuit d'eau	std
Température culasse (CHT) en degré Celsius	maxi 150° - optimale 110°/130°
Température liquide refroidissement en degré Celsius	maxi 80° - mini 65°
Température échappement (EGT) en degré Celsius	maxi 650° - optimale 500°/620°
Echappement acier (peinture haute température)	std
Echappement inox	Option
Silencieux échappement	std
Silencieux d'admission	std
Lanceur manuel	std
Démarrreur électrique	Option
Réducteur (pignons) type B i = 2,58	Option
Réducteur (pignons) type C i = 3,47	std
Réducteur (pignons) type C i = 4	Option
Réducteur avec démarrreur électrique E i = 3,47 ou 4	Option
Hélice Duc tripale F300	std
Hélice tripale ou quadripale Arplast	Option
Régulateur 3 phases avec condensateur 2200 MF	std
Sélection allumages / arrêt moteur par contacteur à clé	std
Sélection allumages / arrêt moteur / démarrreur par contacteur à clé	Option
Batterie avec interrupteur de mise sous tension de l'instrumentation	Option (si radio, strob, démarrreur électrique)
Protection du circuit électrique par fusible	std
Compte tours	std (analogique)
Compteur horaire	std (analogique)
Indicateur de température eau	std (analogique)
Indicateur de temp. échappement (EGT)	Option

Données constructeur - voir aussi les Manuels d'utilisation et d'entretien spécifiques Rotax

Marque - type - cycle	Rotax - 912 UL - 4 tps
Nombre de cylindres- cylindrée	4 cyl. - 1211 cm ³
Taux de compression	9,0:1
Sens de rotation hélice vue de l'arrière (rotation en sens inverse interdite)	à gauche, inverse aiguilles d'une montre
Double allumage électronique	std
Sélection allumage à 4000 tr/mn - différence maxi entre 1 et 2: 120 tr/mn	baisse maxi 300 tr/mn
Puissance alternateur intégré	12V - 240W
Nombre de carburateurs ou injecteurs électroniques	2 carburateurs Bing
Carburant (approprié suivant zone climatique)	min RON 90 ou Avgas 100 LL
Liquide de refroidissement	antigel anti-corrosion pour bloc alu
Huile moteur (3L- appropriée suivant zone climatique)	huile moto 4 tps semi synth. API SG ou SG
Pompe électrique d'amorçage du circuit carburant	std
Puissance maximum - régime de puissance maximum	59,6 kW à 5800 tr/mn
Durée en mn de la mise à puissance maximum	5 mn à 5800 tr/mn
Puissance continue - régime de puissance continue	58 kW à 5500 tr/mn
Régime maximum à ne pas dépasser	5800 tr/mn
Ralenti mini	1400 tr/mn
Consommation à 75% de la puissance continue	16,2 L/h
Refroidissement eau (radiateur-vase expansion-bocal récupération)	std
Refroidissement huile (nourrice et radiateur)	std
Température culasse en degré Celsius	maxi 135° - optimale 80°/100°
Température huile en degré Celsius	mini 50° - maxi 140° - optimale 90/110°
Pression huile en bar	mini 1,5 bar - maxi 7 bar - optimale 2/5 bar
Température échappement (EGT) en degré Celsius	maxi 850°
Echappement inox	std
Silencieux échappement	-
Silencieux d'admission	-
Démarrateur électrique	std
Réducteur intégré (pignons) i = 2,27 ou 2,43	std i =2,27
Limiteur de couple du réducteur	Option
Hélice Duc tripale F300	std
Hélice tripale Arplast	Option
Régulateur de tension avec condensateur 22000 MF	std
Sélection allumages / arrêt moteur / démarreur par contacteur à clé	std
Batterie avec interrupteur de mise sous tension de l'instrumentation	std
Protection du circuit électrique par fusible	std
Compte tours	std (analogique)
Compteur horaire	std (analogique)
Indicateur de température culasse (CHT)	std (analogique)
Indicateur de pression huile	std (analogique)
Indicateur de température huile	std (analogique)
Indicateur de temp. échappement (EGT)	Option
Voyants de charge et de pression huile	std
Indicateur de température d'admission	Option
Instrumentation analogique en remplacement numérique	Option
Réchauffe carburateurs et vanne thermostatique sur circuit liquide refroid.	Option
Vanne thermostatique sur circuit huile	Option
Casquette moteur	std

Données constructeur - voir aussi les Manuels d'utilisation et d'entretien spécifiques Rotax

Marque - type - cycle	Rotax - 912 ULSFR - 4 tps
Nombre de cylindres- cylindrée	4 cyl. - 1352 cm ³
Taux de compression	10,5:1
Sens de rotation hélice vue de l'arrière (<u>rotation en sens inverse interdite</u>)	à gauche, inverse aiguilles d'une montre
Double allumage électronique	std
Sélection allumage à 4000 tr/mn - différence maxi entre 1 et 2: 120 tr/mn	baisse maxi 300 tr/mn
Puissance alternateur intégré	12V - 240W
Nombre de carburateurs ou injecteurs électroniques	2 carburateurs Bing
Carburant (approprié suivant zone climatique)	min RON 90 ou Avgas 100 LL
Liquide de refroidissement	antigel anti-corrosion pour bloc alu
Huile moteur (3L- appropriée suivant zone climatique)	huile moto 4 tps semi synth. API SG ou SG
Pompe électrique d'amorçage du circuit carburant	std
Puissance maximum - régime de puissance maximum	73,5 kW à 5800 tr/mn
Durée en mn de la mise à puissance maximum	5 mn à 5800 tr/mn
Puissance continue - régime de puissance continue	59 kW à 5250 tr/mn
Régime maximum à ne pas dépasser	5800 tr/mn
Ralenti mini	1400 tr/mn
Consommation à 75% de la puissance continue	18,5 L/h
Refroidissement eau (radiateur-vase expansion-bocal récupération)	std
Refroidissement huile (nourrice et radiateur)	std
Température culasse en degré Celsius	maxi 135° - optimale 80°/100°
Température huile en degré Celsius	mini 50° - maxi 140° - optimale 90/110°
Pression huile en bar	mini 1,5 bar - maxi 7 bar - optimale 2/5 bar
Température échappement (EGT) en degré Celsius	maxi 850°
Echappement inox	std
Silencieux échappement	-
Silencieux d'admission	-
Démarrateur électrique	std
Réducteur intégré (pignons) i = 2,27 ou 2,43	std i =2,43
Limiteur de couple du réducteur	std
Hélice Duc tripale F300	std
Hélice tripale Arplast	Option
Régulateur avec condensateur 22000 MF	std
Sélection allumages / arrêt moteur / démarreur par contacteur à clé	std
Batterie avec interrupteur de mise sous tension de l'instrumentation	std
Protection du circuit électrique par fusible	std
Compte tours	std (analogique)
Compteur horaire	std (analogique)
Indicateur de température culasse	std (analogique)
Indicateur de pression huile	std (analogique)
Indicateur de température huile	std (analogique)
Indicateur de temp. échappement (EGT)	Option
Voyants de charge et de pression huile	std
Indicateur de température d'admission	Option
Instrumentation analogique en remplacement numérique	Option
Réchauffe carburateurs et vanne thermostatique sur circuit liquide refroid.	Option
Vanne thermostatique sur circuit huile	Option
Casquette moteur	std

Données constructeur - voir aussi les Manuels d'utilisation et d'entretien spécifiques Rotax

Motorisation	Réducteur	Taux de réduction	Hélice	Niveau de bruit Lm masse max régime max	Mesure de bruit Lr corrigée	Hauteur de passage	Hauteur de survol mini pour un bruit au sol inférieur à 65 dB
Rotax 582 DCDI 2V	C (ou E)	3,47	DUC F300 ou Arplast tri	70 dB	70 dB	150 m	253 m
Rotax 582 DCDI 2V	C (ou E)	4	Arplast quadri	69 dB	69 dB	150 m	228 m
Rotax 912 UL	-	2,27	DUC F300 ou Arplast tri	71 dB	71 dB	150 m	280 m
Rotax 912 ULSFR	-	2,43	DUC F300 ou Arplast tri	70 dB	70 dB	150 m	253 m

Le bruit perçu au sol Lh émis lorsque l'appareil vole à la hauteur h, à masse et à régime maximal, peut-être calculé d'après les chiffres ci-dessus, en appliquant la formule : $L_h = L_r - 22 \text{ Log } h/H$.

SECTION 3 / UTILISATION

Montage de l'aile

CF Manuel Utilisateur de l'aile

Montage de l'aile sur le tricycle

Rappel : pour tous les boulons montés avec des écrous papillon, la rondelle est posée sous l'écrou papillon. Une épingle de sécurité permet d'assurer (sécuriser) ces écrous.

- aile face au vent, nez posé sur le sol
- • basculer le siège arrière
- carénage avant => retirer le saute vent (6 vis ¼ de tours)
- retirer l'entretoise Ø 25 (boulon M6) de la butée d'incidence
- enlever le boulon M10 de verrouillage de la poutre verticale au tricycle
- rabattre la poutre verticale
- approcher le tricycle, roue avant contre la barre de contrôle de l'aile
- positionner les deux parties du cube d'aile autour de la quille, entre les bagues de centrage
- bloquer le tricycle en actionnant la crémaillère de frein
- relever l'aile en la faisant pivoter sur sa barre de contrôle, l'axer et la stabiliser
- glisser les plaques métalliques de part et d'autre du cube d'aile
- positionner, serrer et assurer le boulon M10 d'accrochage
- positionner le câble de sécurité => faire un tour complet autour du tube de quille
- • passer ce câble sous les câbles d'étauage et dans la boucle de la sangle de transversales
- Note : le câble de sécurité ne fait pas le tour du mât de l'aile (1)
- visser sans serrer l'écrou papillon M10 du câble de sécurité d'aile (pas de rondelle) – assurer
- effectuer la visite PREVOL de l'aile (CF Manuel Utilisation de l'aile)
- saisir l'aile par sa barre de contrôle
- soulever l'aile en la tenant horizontale (2)
- glisser la poutre verticale dans son logement sur le tricycle
- poser le boulon M10 de verrouillage de la poutre verticale (3)
- serrer fortement l'écrou papillon et assurer
- positionner l'entretoise Ø 25 de la butée d'incidence, serrer le boulon M6 et assurer
- carénage avant => positionner le saute vent et visser les 6 vis ¼ de tour (4)
- rabattre le siège arrière
- effectuer la PREVOL du tricycle (CF page suivante)

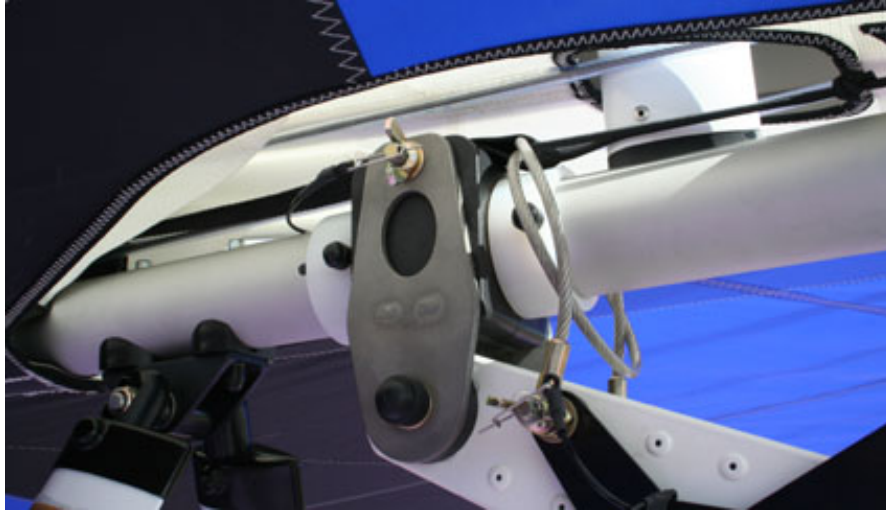
Démontage de l'aile du tricycle

Procéder exactement de la même façon en suivant un ordre inverse.

Démontage de l'aile

Voir le Manuel Utilisateur de l'aile

1



2



3



4



5 Altimètre

Compte-tours
 Anémomètre
 Interrupteur mise sous tension
 Horomètre
 Compas



Jauge

(Photo 5 : exemple de configuration)

Réglages

Tricycle :

- 2 positions de réglage de la fourche sont possibles. Cette modification nécessite de déposer la console d'instrumentation.
- Le siège avant peut être légèrement basculé sur l'avant en dévissant les tampons d'appui, sur 10 mm au maximum. Il est nécessaire d'installer un contre-écrou.

Aile : CF « Manuel d'Utilisation et de Maintenance de l'aile »

Visite PRE-VOL : la visite pré-vol doit être effectuée avant chaque vol, avec calme et méthode.

Aile : CF Manuel d'Utilisation et de Maintenance aile

Tricycle :

Ecrous papillon serrés et assurés par l'épingle de sécurité :

- M10 d'accrochage de l'aile
- M10 du câble de sécurité d'aile
- M6 de l'entretoise de la butée d'incidence
- M10 de verrouillage de la poutre verticale sur le tricycle

Contrôler visuellement le bon état et la fixation correcte de:

- la poutre verticale, la cellule
 - le carénage du tricycle, le saute vent, le sac avant amovible, les sacoches
- Rappel : contrôler la fermeture des sacoches latérales et du sac avant
- la fourche, la roue avant et ses éléments de suspension
- Note : effectuer quelques tours de roue en déplaçant la machine afin de vérifier l'absence de bruits suspects
- la console et le faisceau électrique jusqu'au moteur
 - les bougies, le régulateur, le relais démarreur, la batterie
 - les sièges avant et arrière
 - les ceinture de sécurité, glissées dans les passants des housses de siège
- Rappel : vol seul à bord => la ceinture du siège arrière doit être verrouillée et la boucle de l'enrouleur non utilisé doit être assurée par l'épingle de sécurité reliée au corps de l'enrouleur.
- le cale-pied arrière
 - le réservoir de carburant => bouchon fermé
 - les durites carburant jusqu'au moteur, les mises à l'air libre du réservoir
 - le filtre carburant, la poire ou la pompe électrique, la pompe carburant
 - les carburateurs, le(s) filtre(s) à air, le silencieux d'admission (582)
 - les commandes de gaz (main, pied, double commande) et de starter (câbles et gaines)
 - les jambes et tirants de train, ainsi que les rotules, les fusées et les roues arrière
 - les bras de suspension avec leurs amortisseurs oléopneumatiques Fournalés
 - (les carénages de roues)
 - la casquette moteur (912/912S)
 - le bâti moteur, les silentblochs, le moteur
 - le (s) radiateur (s) (propreté)
 - les durites de liquide de refroidissement (ainsi que les durites d'huile)
 - l'échappement (ressorts, silent bloc, EGT ...)
 - l'hélice (impacts, propreté)

Vérifier le bon serrage des bouchons et les niveaux dans :

- le récipient de trop-plein de liquide de refroidissement
- le réservoir d'huile si graissage séparé (2 temps)
- le bocal d'huile de graissage de l'arbre de pompe à eau (582)
- la nourrice d'huile (912/912S)
- le réservoir de carburant



Rappel : vérifier l'absence de trace d'eau dans le filtre à carburant, et dans le fond du réservoir. Une pompe bélier manuelle est fournie avec chaque machine pour permettre d'effectuer la purge du réservoir. Le réservoir est aussi équipé d'une purge.

 **Contrôler que rien n'entrave le débattement complet de l'aile**

Utilisation du tricycle


Pédale de gaz : lorsque vous basculez la pédale droite vers l'avant, la tension exercée sur le câble d'accélérateur augmente le régime du moteur, et inversement.

Manette de gaz : lorsque vous basculez la manette des gaz vers l'avant, la tension exercée sur le câble d'accélérateur augmente le régime du moteur, et inversement.

Manette de starter : située sur le flanc gauche de la poutre principale, entre le siège avant et la console d'instrumentation. Ouverture des starters par basculement vers l'avant.

Manette de réchauffe des carburateurs par air chaud : située sur le flanc droit de la poutre principale, entre le siège avant et la console d'instrumentation, il est repéré par une marque de couleur jaune. L'ouverture du boîtier by-pass se fait par basculement vers l'avant. Toujours ouvrir complètement

Contrôle de direction au sol : lorsque vous exercez une pression sur la pédale de droite, la roue avant tourne vers la gauche. Votre ULM se dirige vers la gauche et inversement.

 **Les déplacements du tricycle au sol à l'aide de son moteur, sont totalement interdits sans l'aile, du fait de la faible stabilité de ce type d'engin à trois roues.**

Note : la géométrie du train arrière fait que lorsque le tricycle est reculé, les amortisseurs s'enfoncent légèrement. Quelques tours de roue en marche avant les ramèneront dans leur position initiale.

Freinage : les 3 roues sont freinées. Le frein est actionné par le basculement vers l'avant de la pédale de gauche. Une crémaillère permet d'obtenir le freinage de parking. Elle se met en place manuellement et se libère en basculant la pédale vers l'avant.

Sièges : le siège avant bascule vers l'avant pour faciliter l'accès au passager. Il repose par sa base sur deux tampons réglables. Le blocage du siège avant, en position d'assise normale est effectuée par sa ceinture de sécurité.

Le siège arrière, bascule vers l'avant pour permettre de déposer l'aile. Sa tenue en position d'assise normale est effectuée par sa ceinture de sécurité.

Le siège avant recevra une masse qui devra être supérieure à 55 kg et inférieure à 110 kg.



Equipement pilote et passager : chaussures de marche ou de sport assurant une bonne tenue des pieds sur les pédales. Casque avec visière ou lunettes de protection en bon état (propre et sans rayure), vêtements chauds, non flottants, gants le cas échéant. Attention aux écharpes et / ou aux cheveux longs susceptibles de venir en contact avec le moteur ou l'hélice.

Accès à bord - le moteur doit être arrêté - : lors de l'accès à bord en place arrière, veillez à ne pas prendre appui avec le pied dans la boucle formée par la gaine de gaz sortant de la manette de gaz à main.

Ceintures : les ceintures doivent être positionnées à la hauteur des hanches et bien serrées. Elles doivent être glissées à l'intérieur des passants situés sur les housses de sièges.

Ceinture 3 points : la boucle du baudrier doit-être parfaitement enfoncée sur le téton réceptacle situé sur la plaque réglable de la ceinture. Si l'enrouleur n'est pas utilisé, une épingle permet de sécuriser la boucle au corps de l'enrouleur.

Fixation des sacoches : 4 sangles avec boucle relie chacune des sacoches latérales au cadre passager. Après passage dans la boucle, l'extrémité libre de la sangle doit être glissée une nouvelle fois dans la partie supérieure de cette boucle.

Rappel : le chargement de chaque sacoches est au maximum de 4 kg.

Note : les sacoches perturbent l'écoulement de l'air sur le radiateur et augmentent de quelques degrés la température du liquide de refroidissement.

Réservoir de carburant : il est composé d'un réservoir rotomoulé de 75 litres avec jauge indicative et robinet de purge. Il n'y a pas de robinet d'essence en version standard. La pompe béliet manuelle livrée avec la machine permet aussi de nettoyer le fond du réservoir.

Mise sous tension des instruments : ceci concerne uniquement les machines avec démarreur électrique ou avec batterie tampon 7Ah. Vérifier que la clé du contacteur à clé soit en position OFF avant d'actionner l'interrupteur de mise sous tension du circuit électrique. Cet interrupteur est protégé par un cache basculant de couleur rouge. La mise sous tension s'effectue par basculement vers l'avant . Le démarreur électrique ne peut être actionné que si la mise sous tension a été effectuée. Il est préférable de conserver l'interrupteur sur « marche » tant que le moteur tourne. (5)

→ Note : le circuit électrique possède un condensateur. Après la mise hors tension des instruments, la décharge de ce condensateur prend quelques secondes, durant lesquels le démarreur peut encore être actionné.

Note : l'arrêt du moteur ou la sélection des allumages sont indépendants de l'interrupteur de mise sous tension des instruments.



après usage, retirer la clé du contacteur à clé pour éviter toute mise en marche accidentelle.

Coupage moteur – sélection allumages :

- La mise en marche/coupage moteur et/ou le contrôle de chacun des deux allumages, ainsi que le lancement du démarreur, s'effectuent à l'aide d'un sélecteur à clé « OFF-L-R-BOTH-START CF « Mise sous tension de l'instrumentation » .

Mise en marche du moteur : (se référer à la notice utilisateur du constructeur du moteur)

• Moteurs 582

➔ 1° - Remplir le réservoir de carburant (Mélange : CF Manuel utilisation Rotax) puis refermer le bouchon.

2° - Utiliser la poire d'amorçage pour emplir les cuves de carburateurs

3° - Pratiquer quelques mouvements de va et vient de la manette des gaz, puis de la pédale de gaz, pour contrôler le bon fonctionnement des boisseaux. Vous devez entendre le claquement des boisseaux en fin de course (plein gaz puis ralenti – un claquement unique pour les 2 boisseaux)

⊗ **Une mise en route avec les boisseaux coincés dans la position plein gaz peut avoir comme conséquence de rendre l'appareil incontrôlable.**

4° - S'assurer du libre accès à la coupure des allumages du moteur, de la mise sur la position ralenti des commandes de gaz, de l'immobilisation de la machine (frein de parking + cales le cas échéant). Contrôler aussi que rien ne puisse être aspiré par l'hélice et enfin qu'il n'y ait **personne dans le champ de l'hélice.**



5° - Actionner le starter (excepté lorsque le moteur a tourné peu de temps auparavant),

6° - Positionner la manette de gaz au ralenti.

7° - Démarrage:



- Au lanceur. Placez-vous en avant de la barre de contrôle de l'aile qui sera en appui sur le siège pilote. Tourner la clé jusqu'à la position « Both ». Assurez-vous de pouvoir effectuer un arrêt d'urgence du moteur est nécessaire. Tirer la corde de lanceur jusqu'à sentir une résistance, puis tirer très vigoureusement.
- Avec démarreur. Assis en place avant, mettre sous tension (CF ci-dessus) puis tourner la clé sur « start » de façon à actionner le démarreur.

Note: le démarreur ne doit pas être actionné plus de 10 secondes en continu suivi de deux minutes de refroidissement.

➔ 8° - Faire tourner le moteur à 2500 tr/mn et enlever le starter dès que possible. S'assurer que la corde de lanceur est bien rembobinée, et que la poignée de lanceur est plaquée contre la poulie.

9° - Laisser tourner le moteur à 2500 tr/mn.

10° - La sélection des allumages s'effectue à 3500 tr/mn : le régime moteur sur un seul des deux circuits d'allumage ne doit pas baisser de plus de 300 tr/mn ; la différence entre les deux circuits (L et R) ne devant pas dépasser 120 tr/mn : clé sur « L » 5 secondes, puis « R » 5 secondes, puis retour sur « Both »

11° - Le thermostat installé dans le circuit de refroidissement permet une montée en température rapide du moteur. Le radiateur d'eau étant placé à l'arrière, sous la cellule, évitez un fonctionnement prolongé du moteur au point d'arrêt pour ne pas risquer de provoquer une surchauffe. Il est conseillé de ne pas dépasser 80° au manomètre de température du liquide de refroidissement. Après un essai moteur au sol à pleine charge, il est conseillé de faire fonctionner 2 mn le moteur à 3000 tr/mn pour éviter la formation de vapeur dans la culasse, suivi d'un court ralenti de 10s à 2000 tr/mn. En hiver il peut être nécessaire d'obturer partiellement le radiateur.

Note : le bouchon du vase d'expansion est arrêté par du fil à freiner. Il ne sera ouvert que moteur froid, la roue avant du tricycle ayant été au préalable rehaussée de 20 cm (CF MANE VOYAGEUR II – Section 2-03)

- **Moteurs 912 et 912S**

→ 1° - Remplir le réservoir de carburant (Carburant : CF Manuel utilisation Rotax) puis refermer le bouchon.

2° - Mettre sous tension (CF ci-dessus) : les lampes témoin de charge et de pression d'huile s'allument. Flydat : le témoin de charge et le Flydat s'allument . Puis actionner au moins 30 secondes l'inter de la pompe de gavage électrique pour remplir les cuves de carburateurs.

⊗ 3° - Contrôler visuellement la fermeture des papillons de carburateur, des deux côtés. Pour cela, pratiquer quelques mouvements de va et vient de la manette des gaz puis de la pédale de gaz, pour s'assurer du bon fonctionnement de papillons de gaz. **Une mise en route avec les papillons coincés dans la position plein gaz peut avoir comme conséquence de rendre l'appareil incontrôlable.**

⊗ 4° - S'assurer du libre accès de la commande d'arrêt du moteur, de la mise sur la position ralenti des commandes de gaz, de l'immobilisation de la machine (frein de parking + cales le cas échéant), contrôler aussi que rien ne puisse être aspiré par l'hélice et enfin qu'il n'y ait **personne dans le champ de l'hélice.**

5° - Actionner le starter (excepté lorsque le moteur a tourné peu de temps auparavant)

6° - Positionner la manette des gaz en position ralenti (10% de la course).

7° - Assis en place avant, tourner la clé sur « start » de façon à actionner le démarreur.

Note : le démarreur ne doit pas être actionné plus de 10 secondes en continu suivi de deux minutes de refroidissement.

8° - Faire tourner le moteur à 2000 tr/mn. La lampe témoin de charge ainsi que la lampe témoin de pression d'huile doivent s'éteindre. Pour le Flydat se référer à son Manuel d'utilisation.

→ 9° - La pression d'huile doit s'installer en 2 à 4 secondes maxi. (1,5 à 6 bars).

10° - Retirer le starter progressivement, puis vérifier visuellement que les papillons de starter soient revenus en butée. Laisser tourner le moteur à régime moyen (2500 tr/mn) jusqu'à ce que l'aiguille de la température d'huile décolle et indique 60°. En hiver il peut être nécessaire d'obturer partiellement le(s) radiateur(s).

11° - La sélection des allumages s'effectue à 3500 tr/mn. Le régime moteur sur un seul des deux circuits d'allumage ne doit pas baisser de plus de 300 tr/mn, la différence entre les deux circuits (L et R) ne devant pas dépasser 120 tr/mn . Tourner la clé sur 1 (ou L) 5 secondes, puis sur 2 (ou R) 5 secondes, puis retour sur 1+2 (ou Both).

12° - La vanne thermostatique trois voies installée (en option) sur le circuit de refroidissement, comme celle installée (en option) sur le circuit d'huile, permettent une montée en température rapide du moteur. Les radiateurs d'eau et huile étant placés à l'arrière, évitez un fonctionnement prolongé du moteur au point d'arrêt afin de ne pas risquer de provoquer une surchauffe.

Note : il est conseillé de ne pas dépasser 115° à l'indicateur de température culasse. Après un essai moteur au sol à pleine charge, il est conseillé de faire fonctionner 30 s le moteur à 3000 tr/mn pour éviter la formation de vapeur dans la culasse.

→ Rappel : la pression d'huile doit s'installer en moins de 10 s. Un pression d'huile instable (oscillant entre 1 et 3 bars, par exemple) est signe d'une entrée d'air dans le circuit de lubrification => arrêter le moteur immédiatement. L'hélice ne doit pas être tournée à la main dans le sens inverse de sa rotation normale.

ACHEVER : effectuée au point d'attente, la procédure **ACHEVER** est une procédure importante qui ne doit en aucun cas être sacrifiée. Elle est le moment privilégié pour se concentrer sur le vol et procéder aux ultimes vérifications.

A Vérifier visuellement le bon accrochage de l'aile au chariot, en particulier la mise en place des trois épingles de sécurité en tête de poutre verticale (accrochage, câble de sécurité et cale d'incidence), et sur l'aile, les tensions des lattes en bout d'aile, la fermeture des trappes de visite d'intrados, la présence du capot de nez, la mise en place des sécurité de broches à bille aux leviers d'étaillage du nez de l'aile et de l'arrière de la quille.



- Constatez que votre passager et vous même avez correctement attaché casques et ceintures (ainsi que la sangle de baudrier de enrouleur) et que tous les objets embarqués sont correctement tenus.
- Assurez-vous du bon débattement de la fourche, que le frein de parking n'est pas resté enclenché, et du **complet débattement de la barre de contrôle en tangage et en roulis.**



C - Effectuer les procédures de sélection d'allumage (CF mise en marche du moteur) et vérifier que la clé du contacteur soit sur la position Both.

H - Accélérer le moteur jusqu'au régime maximum compatible avec le freinage du tricycle. A aucun de ces régimes vous ne devez ressentir de vibrations provenant de l'hélice.



E - Contrôler que le volume de carburant embarqué est compatible avec le vol envisagé. Le volume de carburant inutilisable est d'environ un litre. Il est déconseillé d'effectuer un vol même de très courte durée avec moins de 10 litres de carburant.

V - Vérifier l'instrumentation de vol (pression altimétrique...), les paramètres moteur (selon le type de moteur : pression et température d'huile, température culasse/liquide de refroidissement, voyant de charge éteint).

Rappel : parachute pyrotechnique : enlever la goupille de sécurité

E - Observer l'extérieur, trafic, sens du vent...

R - Contrôler le bon fonctionnement de l'installation radio

Décollage

- **Moteur ROTAX 582**

Aligner le chariot dans l'axe de la piste avant d'augmenter progressivement la puissance.

Il est recommandé de mettre les gaz à fond pendant la montée après le décollage. En effet, une réduction des gaz appauvrit le mélange et doit donc être évitée.

Eviter toute réduction brutale ou arrêt du moteur au-dessous de 150 m d'altitude.

- **Moteurs ROTAX 912 et 912S**

Aligner le chariot dans l'axe de la piste avant d'augmenter progressivement la puissance. 75% de la puissance sont suffisants en monoplace. La pleine puissance est nécessaire en biplace ou en monoplace dans le cas de décollage en conditions particulières (terrain court, altitude...). La pleine puissance ne peut être maintenue que trois minutes au maximum. Surveiller la pression d'huile ainsi que les températures huile et culasse. Eviter toute réduction brutale ou arrêt du moteur au-dessous de 150 m d'altitude.



Aucun décollage ne sera entrepris avec un niveau de carburant inférieur à 10 litres.

Croisière

- **Moteur ROTAX 582**

Suivant la charge embarquée, et la vitesse affichée, le palier peut être maintenu entre 50% et 100% de la puissance.

Évitez les montées à pleine puissance suivies de réductions brutales qui engendrent des variations rapides de température et des à-coups sur le réducteur.

Bien qu'exceptionnel, le givrage peut intervenir sur un moteur 2 temps, même en régime de croisière, lorsque la température de l'atmosphère est comprise entre -10° et $+10^{\circ}$ et que le taux d'humidité est élevé.

- **Moteurs ROTAX 912 et 912S**

Suivant la charge embarquée, et la vitesse affichée, le palier peut être maintenu entre 40% et 75% de la puissance. Évitez les montées à pleine puissance suivies de réductions brutales qui engendrent des variations rapides de température et des à-coups sur le réducteur.

Le givrage peut intervenir, même en régime de croisière, lorsque la température de l'atmosphère est comprise entre -10° et $+10^{\circ}$ et que le taux d'humidité est élevé. Dans ce cas le régime moteur diminue progressivement et des secousses apparaissent. Surtout ne pas réduire les gaz, mais accélérer à fond pour permettre aux carburateurs « d'avalier » les particules de glaces en formation, avant de revenir au régime moteur initial.

Option dégivrage par air chaud (ancien montage): basculer la manette complètement vers l'avant (système tout ou rien). La perte, à pleine ouverture, sera d'environ 300 tours.

Option dégivrage par piquage sur le liquide de refroidissement (nouveau montage 2007): les boîtiers situés entre les pipes d'admission et les carburateurs sont alimentés en permanence.

Le réservoir de 75 litres, bien que translucide, est équipé d'une jauge avec indicateur de niveau sur la console d'instrumentation.

L'atterrissage doit avoir lieu avant que le volume de carburant restant ne soit inférieur à 5 litres.

Atterrissage

En cas de vol en conditions givrantes, (voir ci-dessus), la réduction de gaz sera progressivement afin de déceler les amorces de givrage

L'approche s'effectuera par temps calme à 1.3 de V_{SO} , soit une vitesse proche de 80 km/h. L'altitude, la température, la charge embarquée, l'instabilité de l'atmosphère, la force du vent sont autant de facteurs qui peuvent amener à augmenter cette vitesse d'approche.

Fin du vol

- **Moteur ROTAX 582**

Laisser le moteur fonctionner 2 mn au régime de refroidissement de 3000 tr/mn, suivi d'une courte période de 10 s au régime de ralenti avant coupure de l'allumage.

- **Moteurs 912 et 912S**

Laisser le moteur fonctionner 30 secondes au régime de refroidissement de 3000 tr/mn avant coupure de l'allumage.

⊗ Pour tout moteur équipé d'un démarreur électrique : couper le contact en rabattant le capuchon de sécurité de l'interrupteur de mise sous tension et enlever la clé du contacteur à clé.

⊗ Pour tout ULM équipé d'un parachute pyrotechnique : mettre la goupille de sécurité du parachute.

Mettre le frein de parking, attacher l'aile de l'ULM et si possible mettre la voilure à l'abri du soleil.

⇒ Rappel : après l'arrêt du moteur, le pot d'échappement conserve pendant une dizaine de minutes une température élevée susceptible d'occasionner des brûlures.

SECTION 4 / PROCEDURES D'URGENCE

Panne moteur



Panne moteur au décollage : si une altitude minimum de 100 m n'a pu être obtenue, accompagnez l'abattée de l'aile et maintenez une vitesse proche de 80 km/h en cherchant à **vous poser droit devant**. La notion de palier de prise de vitesse après le décollage prend alors tout son sens !

Panne moteur en vol : adoptez une vitesse de plané proche de la vitesse de finesse max, environ 70 km/h. Partez de préférence vent arrière. En pilote prudent, vous voliez dans « un cône de vol de sécurité » à une altitude suffisante, en ayant une idée de l'orientation du vent. Il vous suffit de rejoindre le terrain que vous aviez repéré, sans oublier de tenir compte des obstacles éventuels que vous pouvez ne découvrir qu'au dernier moment (fils électriques...) et de l'aérodynamique que vous allez rencontrer. Vérifiez que votre ceinture et celle du passager soient bien serrées. L'approche doit être faite de préférence face au vent. A la tombée de la nuit une approche soleil dans le dos sera privilégiée. Votre ULM étant silencieux, vérifiez qu'il n'y ait personne au sol. Réussissez un atterrissage court.

Si vous avez le temps, vous pouvez tenter de redémarrer le moteur en vol. Vérifiez au préalable qu'il ne s'est pas arrêté à la suite d'un oubli : manette de starter restée actionnée, givrage, contact coupé...



Attention, même si le moteur redémarre restez en cône de vol de sécurité ou posez vous dans le terrain envisagé initialement, afin de déterminer si possible l'origine de cette panne moteur avant de continuer le vol.

Rappel. France - Art. R142-2 (D n° 80-909, du 17 nov 1980) « Tout accident ou tout incident affectant ou pouvant affecter la sécurité d'un aéronef, survenu au sol ou dans l'espace aérien soumis à la souveraineté française, doit être déclaré par le commandant de bord soit au commandant de l'aérodrome le plus proche soit au centre de contrôle régional avec lequel il est en liaison. Il est précisé dans la déclaration si l'accident ou l'incident a causé des dommages aux personnes ou aux biens ».

Autres urgences

Bris d'hélice : un casque mal attaché, un GPS, un appareil photo... sont autant de projectiles susceptibles de passer dans l'hélice.



Tous les objets mobiles emmenés à bord doivent être assurés par une ficelle ou une sangle. L'attache du casque, de la ceinture (et de la sangle d'épaule du harnais) sont à vérifier lors de la procédure ACHEVER.

La vibration causée par la rupture d'une pale d'hélice est extrêmement violente. Réduisez le moteur et si la vibration ne semble pas mettre en péril la tenue du moteur ou des carburateurs assurez vous d'un terrain possible avant de couper le moteur. Puis contrôlez l'état de la voile avant de prendre toute autre décision.

Feux à bord : maintenez votre vitesse de vol et cherchez à vous poser au plus vite. Couper le contact avant de toucher le sol.

Atterrissage d'urgence : demandez à votre passager d'adopter une position de sécurité, tête baissée dans les bras, penché en avant.

Utilisation du parachute : le parachute est un ultime recours pour sauver des vies ou réduire les blessures des occupants de l'aéronef lors de situation d'urgence. Ces situations d'urgence peuvent-être : une collision en vol, une perte de contrôle totale de l'aéronef, une rupture structurelle, un malaise du pilote sans possibilité pour l'autre occupant de piloter la machine.

Ce peut-être aussi des circonstances où suite à une panne moteur, au-dessus d'une forêt par exemple, le pilote commandant de bord ne croit pas qu'un atterrissage d'urgence puisse être effectué sans dommages sérieux pour les occupants.

Dans la mesure du possible, le moteur sera stoppé avant de déclencher l'ouverture du parachute.
La poignée de déclenchement est positionnée entre le siège avant et la console d'instrumentation, sur la poutre horizontale, entre les jambes de la personne assise en place avant. Elle peut être accessible, bien que difficilement, de la place arrière. La poignée se tire vers le haut. (Voir aussi le Manuel du fabricant du parachute). Cette séquence pourra être répétée par le pilote et par le passager.
Après ouverture normale, le tricycle prendra une forte assiette à piquer.
Si le moteur n'a pas pu être stoppé, il est possible que la câble métallique reliant le parachute à l'ULM s'enroule dans l'hélice. L'assiette à piquer sera plus importante encore.
Avant l'impact adopter une position de sécurité.

Note : avant d'effectuer un vol, ôter la goupille de sécurité du parachute. La procédure de déclenchement du parachute sera expliquée au passager.

⊗ **La goupille de sécurité sera remise en place après l'atterrissage et avant de quitter l'aéronef.**

Rappel : l'installation d'un parachute est une option.

Montage du parachute : CF Manuel Entretien Voyageur II (MANE-VOYAGEUR II) Section 3-06 « Annexes »

Goupille de sécurité



Parachute



SECTION 5 / AUTRES UTILISATIONS

Charges, matériel de reconnaissance, surveillance, transmissions de données

Les charges embarquées doivent être installées en lieu et place du siège arrière, soit au plus proche du centre de gravité de la machine, en respectant la masse maximum au décollage indiquée pour l'aile utilisée. La liberté de manœuvre de l'aile sera totale, en particulier on veillera à ce qu'aucun matériel ne vienne bloquer ou frotter sur les câbles longitudinaux arrière.

Le montage d'un appareil photo ou caméra en extrémité d'aile est possible, à condition de se limiter à 1,5 kg et d'installer un contre poids sur l'aile opposée. L'inertie de l'aile sera fortement augmentée.

Largage de parachutiste

Le parachutiste sera installé sur le siège arrière (en aucun cas en place avant).

Procédure de saut : moteur coupé, ULM à sa vitesse de compensation, inscrit dans un virage à faible inclinaison. Le parachutiste sautera à l'extérieur du virage. On veillera à répéter cette séquence au sol.

Tractage

⊗ On s'assurera que le système de tractage puisse **permettre de libérer rapidement, même sous tension**, le PUL ou la banderole tractée. Un fusible taré à 40daN doit être installé entre l'ULM et le PUL ou la banderole.

Note : en France, sont considérées comme activités particulières toute activité effectuée en dérogation aux règles de l'air, notamment :

- le traitement agricole, phytosanitaire ou de protection sanitaire ainsi que d'autres opérations d'épandage sur le sol ou de dispersion dans l'atmosphère
- l'observation aérienne y compris la photographie, les relevés, les opérations de surveillance et les transmissions ou retransmission par voie radio électrique et les communications de données ou d'image, dans le seul cas où ces activités nécessitent une dérogation aux règles de l'air ; les parachutages, largages de charge de toute nature, remorquage de PUL et tractage de banderoles.

La pratique d'activités particulières nécessite d'être en possession de la D.N.C et des autorisations et Manuel d'Activités Particulières correspondants.

Rappel => Le travail aérien en ULM n'est pas autorisé en Belgique, ni en Espagne.

SECTION 6 / GARANTIES - CESSION

Garanties

La garantie de DTA SARL sur le tricycle et l'aile est limitée à une durée de 1 an à partir de la date figurant sur la facture de la machine. Lors de la livraison, le document de mise à disposition doit être rempli et signé par le client.

Les garanties ne s'appliquent que dans le cadre d'une exploitation de l'aéronef conforme aux instructions figurant dans le ou les Manuels Utilisateur ou tout document technique fixant les conditions d'utilisation de l'aéronef remis à l'acheteur.

Le non respect des dispositions du code de l'Aviation Civile et des textes afférents, ayant pour conséquence un accident ou incident, exonère DTA SARL de toute garantie vis à vis de l'opérateur en infraction.

L'usure normale d'éléments renouvelables ne fait l'objet d'aucune garantie.

Toute modification de l'aéronef par l'acheteur, ainsi que le remplacement de pièces par des pièces n'étant pas d'origine, entraîneront la déchéance de la garantie de DTA SARL dès lors qu'ils n'auront pas été au préalable approuvés par écrit par DTA SARL.

La garantie se limite au remplacement ou à la réparation dans les ateliers de DTA SARL ou auprès d'un atelier agréé par DTA SARL.

La garantie couvrant le moteur et ses accessoires, l'hélice, les équipements non construits par DTA SARL, s'exercera aux conditions et limites fixées par les fabricants de ces produits.

Les obligations de DTA SARL énoncées ci-dessus constituent la limite des garanties accordées.

Transfert de propriété

Nous espérons que vous êtes pleinement satisfait de votre pendulaire DTA et qu'il vous accompagne dans de très belles heures de vol.

En cas de cession ou d'achat d'occasion et afin d'effectuer un suivi, la société DTA vous serait reconnaissante de bien vouloir lui retourner le document ci dessous, à l'adresse suivante :

DTA SARL

Aérodrome de Montélimar Ancône

26200 MONTE LIMAR

France

Tél : +33 (0)4 75 01 20 83

Fax : +33 (0)4 75 51 36 72

Ancien propriétaire : Nom :	
Adresse :	
Code postal et ville :	Pays

Pendulaire DTA / tricycle / aile*	Année de la 1^{ère} identification** : Nombre d'heures :
Tricycle* Evolution / Voyageur / Feeling / Combo	n° **
aile* DYNAMIC 16-99 DYNAMIC16 / 430 DYNAMIC 15-99 DYNAMIC 15/430 DYNAMIC 450 Autre :	n° **
Marque, type et n° ** du moteur :	

*rayer les mentions inutiles

** Voir carte d'identification ou / et couverture de vos manuels

Nouveau propriétaire : Nom :	
Adresse :	
Code postal et ville :	Pays :
Tél. :	
e-mail :	

FICHE MISE A DISPOSITION ULM

Aile : DYNAMIC 15/430 - 16-430 - 450 - DIVA - MAGIC
N° de série :

Tricycle : EVOLUTION FEELING VOYAGEUR II
N° de série :

Moteur : 582 réducteur C - E 912UL - 912 ULS FR
N° de série :
 (La carte de garantie de ce moteur sera complétée par mes soins sur le site www.moteuraerodistribution.com)

Je soussigné,
 demeurant
 atteste :

- que l'ULM livré par le Distributeur est conforme au Bon de Commande
- que l'essai de mise en service de cet ULM a été effectué en ma présence
- que les indications portées sur les « Fiches d'Essai Aile » et « Fiche de contrôle et d'essai tricycle » sont conformes à ce qu'indiquent les instruments.
- avoir reçu de la sarl DTA les Manuels d'Utilisation et de Maintenance propres au tricycle, au moteur et à l'aile, en avoir pris connaissance, avoir compris et accepté les consignes, recommandations et interdictions portées dans ces documents.
- pris note que **la masse à vide** de l'ULM livré est de, **sa masse maxi au décollage** de, soit une capacité d'emport de

Fait en 2 exemplaires à le

Fiche qualité tricycle

Nous sommes très attentifs aux remarques des utilisateurs et nous efforçons d'améliorer constamment nos produits. Le suivi de la fabrication est notre souci permanent. De nombreuses procédures de contrôle ont été mises en place à chaque étape de la fabrication et du montage afin que le produit final soit conforme à nos exigences de qualité.

Si néanmoins vous rencontrez un problème dans l'utilisation de votre machine, quel qu'il soit, merci de nous retourner cette fiche remplie afin que nous puissions essayer d'y remédier au plus vite.

Nom :

Adresse :

Code Postal : Ville :

N° de téléphone :

Mail :

Type :

N° tricycle : Année :

N° aile : N° moteur :

Distributeur :

N° heures de vol :

Problème rencontré (schéma, photo si possible) :