ESSAI TAIL

LA VOILURE

Comme annoncé plus haut, la voilure du Tailwind est réalisée en bois. "*Il est exactement conçu comme celle du Cassutt, explique William Lobet. Nous y trouvons un longeron principal taillé dans un basting de spruce ainsi qu'un longeronnet, lui aussi en spruce, qui sert de support aux ailerons et aux volets. Les nervures, toutes identiques au profil NACA 23 000, sont en treillis comme sur un Jodel, la structure est complètement coffrée en contreplaqué de 2 mm puis marouflée en Dacron de 1 000 kg de résistance. Le débattement des ailerons et des volets est assuré par des commandes rigides. La voilure est en trois parties, c'est-à-dire deux demi-ailes et un plan central portant les ferrures de fixation de la voilure qui est, lui, solidaire du fuselage. La construction de l'aile est d'une relative simplicité, elle ne demande que du temps et bien entendu du soin, en fait le seul point un peu délicat concerne les haubans. Les ferrures de fixation sont directement montées sur ces derniers, il est donc impératif d'avoir d'emblée le bon écart entre le point de fixation du fuselage et de l'aile, il y a impossibilité de jouer sur la longueur du hauban*".

LE FUSELAGE

"*En réalisant le fuselage du Tailwind j'ai eu l'impression de revenir près de 20 ans en arrière, à l'époque où j'ai construit mon 'Largado', nous a confié William Lobet. En effet, j'y ai retrouvé une structure multitubulaire assemblée par soudure. C'est à mon avis l'un des types de construction les plus "faciles" ou plutôt les plus souples pour qui sait souder naturellement. Les plans fournis sont particulièrement clairs, il est par contre indispensable de maîtriser parfaitement l'anglais technique ou de les faire traduire avant de commencer la construction. De même, il est préférable de commander les matériaux aux USA. Il y a plusieurs avantage à agir ainsi. Premièrement on y trouve toutes les sections et toutes les longueurs désirées et cela très facilement, ce qui est loin d'être le cas chez nous. Enfin, deuxièmement, les prix sont bien moins élevés de l'autre côté de l'Atlantique même après avoir payé le transport et les taxes. Il y a, c'est incontestable, un véritable problème dans notre pays : en aviation comme hélas dans de nombreux autres domaines, nous sommes "rackettés". Pour en revenir à mon fuselage, ce dernier est construit à plat comme un Jodel, nous y trouvons donc deux flancs réalisés séparément puis assemblés par des tubes horizontaux. Le diamètre des tubes va de 10 à 30 mm, ils sont, bien entendu, en acier de qualité aviation. La structure est complètement entoilée en Dacron sauf le plancher et les portes qui, elles, sont en tôle. Les capots du moteur ont été eux aussi construits 'à la maison'. Pour les faire j'ai, dans un premier temps, enveloppé mon moteur d'un plastique de protection. Ensuite, sur cette 'bâche', j'ai collé de la mousse que j'ai sculptée suivant la forme que je désirais pour mon capotage. Lorsque ce fut terminé, j'ai appliqué sur ce moule du tissu de verre et de la résine que j'ai poncée jusqu'à obtenir une finition la plus parfaite possible. Pour l'anecdote, le temps de construction total de mon avion a été de 3 300 h de travail dont 300 pour les capots et 250 pour la sellerie, c'est à mon épouse Simone d'ailleurs que je dois cette dernière*".

LES PARTIES MOBILES

Les parties mobiles sont toutes réalisées en tubes soudés puis entoilées. L'avion n'étant pas conçu pour la voltige, Steve Wittman a eu l'idée