



mobiles sont les plus réduites possible, l'aile rectangulaire est, elle aussi, relativement petite, elle offre une très faible traînée, enfin le fuselage en forme de profil d'aile est porteur, lui aussi, et se signale par un très faible CX. Le décrochage se produit en lisse vers 90 km/h. Nous avons, en fait, plus à faire à un enfoncement qu'à une abattée, le Taiwind se "dandine" d'une aile sur l'autre avant de commencer à descendre, il suffit de

rendre légèrement la main pour repartir. Je n'ai pas essayé les décrochages avec les volets. En virage à 60° d'inclinaison sans toucher à la manette des gaz et, en partant d'une vitesse de 240 km/h, le badin perd, après une rotation de 360°, environ 30 km/h. Je n'ai pas encore testé la stabilité sur axe ni les glissades mais, sur ce dernier point, d'après les tests, l'avion est très à son aise dans cette configuration. Il est amusant par contre

de constater que si certains avions se pilotent essentiellement au manche, la machine de Wittman, elle, se mène aux pieds. Dans l'absolu, il est possible d'effectuer, par temps calme, un virage en n'utilisant que les palonniers. L'atterrissage se fait en sortant tous les volets soit 45°, la vitesse ne doit alors pas dépasser 160 km/h. Cette manoeuvre entraîne un couple piqueur sensible mais extrêmement facile à contrer au manche. En virage à gauche, au-dessus de 40° d'inclinaison, comme le dessus du fuselage est vitré, la visibilité reste bonne. Pour un virage sur la droite, il suffit de s'incliner à 30° pour y voir

quelque chose. La finale se fait à une vitesse de 130 km/h, l'avion se pose trois points et ne rebondit pas si l'on arrive à la bonne vitesse. Il va également tout droit, il est bien entendu nécessaire de le contrôler avec les pieds. Le Tailwind est plus simple à tenir sur son axe qu'un Jodel 112 par exemple. Par contre, si le badin est trop généreux, l'appareil va vouloir repartir en rebondissant de façon importante, le train souple y est bien entendu pour quelque chose, il est alors impératif de remettre les gaz et de refaire une approche. A la bonne vitesse, il faut moins de 500 mètres à l'avion pour s'arrêter sans utiliser les freins naturellement.

## CONCLUSION

N'ayant qu'une dizaine d'heures de vol sur sa machine, William Lobet ne veut pas encore émettre d'avis définitif, pourtant il apprécie déjà son grand confort, son relatif silence, sa capacité d'emport, sa facilité de pilotage - c'est là tout à fait relatif - ses performances et son faible prix d'utilisation à l'heure de vol. La simplicité de conception de l'avion doit également rendre l'entretien extrêmement facile et, bien entendu, économique. Pour lui, il en est certain, le Tailwind "c'est le bon choix". ■ ■ ■

### En quelques lignes

Envergure	7,10 m
Longueur	6 m
Poids à vide	365 kg
Poids à charge	610 kg
Puissance	100 cv Lycoming
Vitesse de croisière	240 km/h
Vitesse de décrochage en lisse	100 km/h
Vitesse de décroch. avec 45° de volet	90 km/h
VNE	300 km/h
Prix de revient final sans moteur	environ 80 000 F
Temps de construction	+ ou - 3 500 heures de travail

Contact : pour la fourniture des plans :  
 Aircraft Spruce Specialty Compagny, Tél : (909) 372-0555  
 E-mail : info@aircraft-spruce.com