

# ATIS 2 :

**Une intermédiaire qui allie  
accessibilité, sécurité,  
facilité, légèreté, bon virage,  
que demander de plus !**

## FUSION

L'équipe Sky Paragliders Tchèque se compose de Tomas Lednik, Milan Michna et Jana Lednikova. La conception et la mise au point sont gérées par Aéro Concept SA, la succursale suisse de Sky Paragliders, dirigée par Alexandre Paux. La marque dispose aujourd'hui d'une bonne implantation à travers un réseau de plus en plus étoffé et d'une belle gamme. Il manquait pourtant une véritable intermédiaire, placée entre la Fides 2, petite reine en école, et la Brontes 2 sortie cet été pour succéder à l'excellente Brontes, une référence. Vol Libre avait essayé la génération 1 de l'Atis (VL 322), joueuse, précise, plutôt destinée à un pilote d'expérience qu'à un novice montant d'un cran. Un modèle plus sage devait assurer la continuité de la gamme, l'Atis 2.

C'est une des premières voiles satisfaisant aux exigences plus prononcées de la nouvelle norme européenne. Elle passe en catégorie B, ce qui qualifie, selon la norme, une accessibilité à un large public.

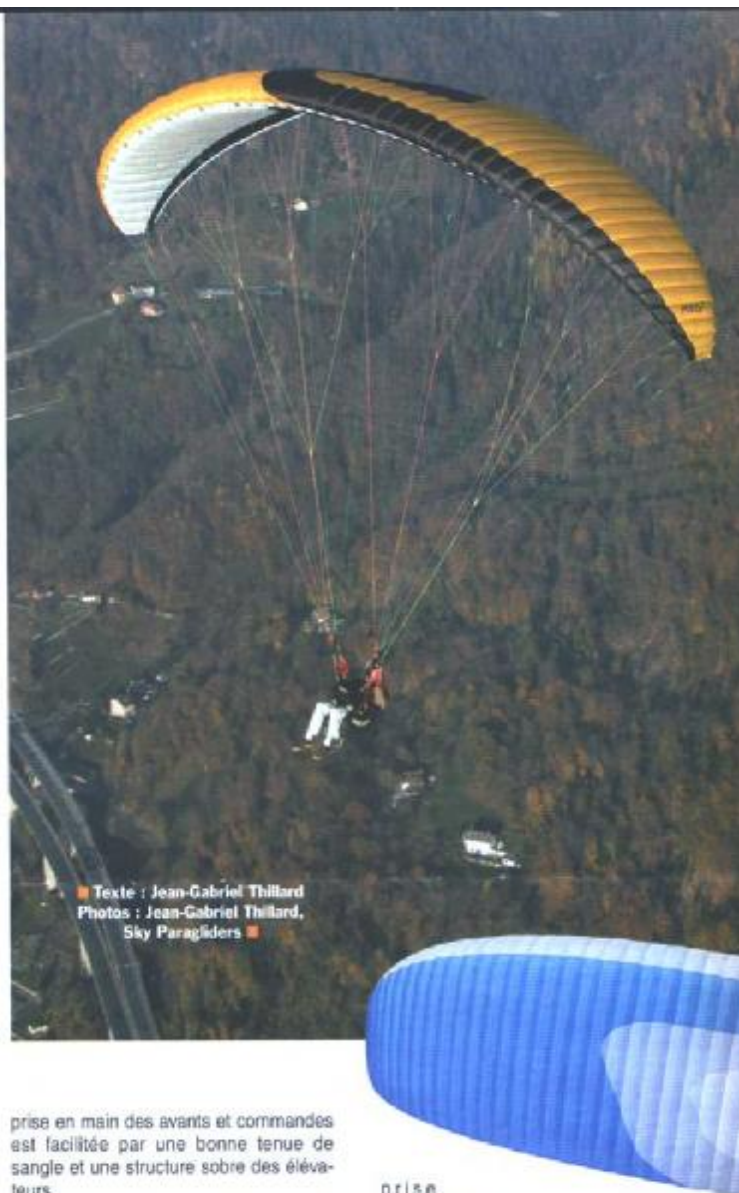
Elle se distingue de la mouvance actuelle par un cône de sustentage assez court et un stabilo très effilé.

Le mot d'ordre est stabilité, vitesse et pénétration face au vent, faible poids, confort de vol, agilité en thermique,

bonne sécurité passive et facilité de manœuvre en SIV, faible taux de chute et bonne finesse. « C'est pas moi qui le dis, c'est Sky ! ». On va voir !

## DÉCOLLAGE

Le sustentage fluide accepte un démêlage type coup de poignet pour un éclaircissement rapide. La



Texte : Jean-Gabriel Thillard  
Photos : Jean-Gabriel Thillard,  
Sky Paragliders

prise en main des avants et commandes est facilitée par une bonne tenue de sangle et une structure sobre des élévateurs.

Dans la brise, le stabilo de forme effilée se retourne facilement et accroche quelque peu dans son sustentage « 6 points ». Un défaut de préparation du profil en parfaite corolle ne gêne pas la montée de la voile si l'on respecte un peu l'Atis 2 en montant gentiment les avants. La présence de la voile dans les mains est discrète, ne demandant que peu d'effort pour un écopage rapide, autonome en fin de course. La tendance à dépasser est modérée, facilement contenue par un appui sur la ventrale ou une petite temporisation. Côté prise en charge, elle sera proportionnelle à la quantité d'énergie que lui transmet son pilote en appui sur la barrette de poitrine et en accélération. Progressive, elle ne gênera pas la course d'envol. A basse vitesse, sur un freinage important, cette

prise en charge ne sera que modérée mais toutefois au rendez-vous si le gonflage est soigné.

La voile reste sage sur son axe de tangage et ne montre pas de farouche tendance à dépasser. Au contraire, il faut parfois insister sur les avants pour l'amener à

### Coup d'oeil !

- ★ Le virage
- ★ L'amortissement
- ★ Le décollage dans la brise
- ★ La manoeuvrabilité à basse vitesse
- ★ Performance finesse
- ★ Perfo en VZ
- ★ Une spirale engagée un peu plus calme

### Cadran Vol Libre

L'équipe des testeurs n'est pas encore « calée » par rapport à la toute nouvelle norme CEN. Par manque de référentiel comparatif, il n'est pas encore possible à ce jour de situer la place des machines en « bas », « milieu » ou « haut » dans chaque catégorie, ce que nous indiquons d'ordinaire sous forme de cadran à lecture directe. Ça viendra !

# une Brontes pour tous !

Ci-contre : plume fine et cône de suspentage tendance courte, type Sky Paragliders, pour cette Atis 2.

En bas : Un état de surface plutôt réussi !

l'aplomb du pilote dans une brise modérée.

Pendant l'élévation du profil, le jeu en lacet ou en girouette se fait sentir, que l'on

jugulera facilement en continuant tout simplement à soulever les avants. En travail statique dans le vent, la réponse à la commande en roulis facilite le recentrage en cas de montée dissymétrique. D'ailleurs sensible en correction à la commande, elle demande de la douceur dans la gestuelle et des amplitudes mesurées.

L'Atis 2, est dans le créneau école pour la phase de décollage, avec un peu plus d'exigence en vélocité au décollage sans vent et un peu plus de précision à la commande pour la stabilisation en contrôle statique.

## PREMIÈRE TRACE

Avec un petit 93 kg pour la fourchette de poids 90-110, l'Atis 2 donne un 36 km/h en air lisse. Cette vitesse est



conservée en turbulences avec un léger appui sur l'accélérateur. C'est la rançon d'un positionnement en bas de fourchette de poids, laissant peut-être la voile se déformer dans la turbulence. Mais le comportement à piquer et à mordre l'ascendance dès l'entrée ainsi qu'une bonne homogénéité de voûte permettent finalement de conserver un joli potentiel de pénétration. Cette capacité à passer facilement devant autorise une gestion active du tangage à la commande par des appuis dynamiques d'amplitude modérée qui ne pénalisent pas la vitesse.

À la poussée sur le barreau, le système d'accélérateur engageant précocement A et B simultanément, B de 50 % de A,

délivre facilement 8 km/h supplémentaires au premier barreau, pour 30 % environ de l'amplitude disponible. A fond de deuxième barreau, pour une amplitude de 31 cm, en bas de fourchette, la vitesse se stabilise à 45 km/h, largement utilisable, sans déformation du bord d'attaque. Alexandre Paux annonce plus de 10 km/h de plus que la vitesse bras hauts, sans doute en haut de fourchette. Au ralentissement, un freinage de 15 cm stabilise un 30 km/h très sage en roulis et tangage dans la turbulence avec un effort très modéré de 1 kg. Il faut seulement 2,5 kg de tension et quelques 25 cm pour se laisser bercer à 27 km/h avec toujours un très bon amortissement du tangage et du roulis. Les Vz entre 27 et 30 km/h sont très bonnes, garantissant un joli rendement en ascensions. Assortie d'une manœuvrabilité et maniabilité exemplaire, l'Atis 2 révèle une extraordinaire agilité pour tirer la quintessence des plus faibles ascensions. D'une allure ralentie entre 27 et 30 km/h, la remontée des mains assure une reprise franche de vitesse sans abattée notable.

Le décrochage réclame un bon 70 cm d'amplitude (65 constructeur), donc dissuasif en déplacement. En s'appliquant à peine, on trouve une phase parachutale agréable qui disparaît avant de remonter complètement les mains. L'effort est réduit pour seulement 7 kg. A la remontée rapide des mains, au point de décrochage avant la fameuse « bascule arrière », la stabilité tangage et son amortissement laissent largement le pilote à l'abri d'une abattée brutale et ample.

Un vol d'après-midi en conditions instables dans un vent de Nord-Ouest soutenu à 2 700 m à l'Alpe d'Huez au-dessus des barres des Petites Rousses ont confirmé la bonne stabilité tangage et roulis de la voile. Ceci pourrait être expliqué par un choix judicieux de profil et non un long cône de suspentage. Agréable car cela donne l'impression d'une voile qui « colle » facilement à l'aérodynamisme sans tendance au cabrer massif et piquer tardif en réponse à de fortes variations d'incidence. C'est plutôt le froid de ce début août qui me fait descendre que l'inconfort en vol. Mais largement de quoi faire pour tester la voile en grosses conditions ! Au ralentissement, l'amortissement se révèle bien utile pour se reposer précisément, travers pente, un peu à l'abri d'une brise devenant trop forte.

## DONNÉES TECHNIQUES CONSTRUCTEUR

### SKY PARAGLIDERS • ATIS 2

Type	S	M	L	XL
Surface plat (m²)	23,11	25,00	26,65	28,83
Envergure à plat (m)	10,86	11,29	11,66	12,12
Allongement	5,10	5,10	5,10	5,10
Cellules	53	53	53	53
Poids aile (kg)	5,0	5,2	5,4	5,7
PTV (kg)	60-80	75-95	87-110	105-130
Label CEN	CEN B	CEN B	CEN B	CEN B
Prix (€ TTC)	2 980	3 030	3 090	3 150

CONSTRUCTEUR Sky Paragliders, Okru ni, 39 739 11 Frydlant nad Ostravici, République Tchèque, www.sky-cz.com, info@sky-cz.com

DISTRIBUTEUR : Marc Genovese, marc.genovese@neuf.fr, Port : 06 80 75 57 38

## Tableau récapitulatif des mesures Vol Libre

Température	15°
Pression/mer	1 020 hPa
Altitude décollage	2 100 m (vacances d'été !)
Charge ailaire	3,48 kg/m² (moyenne)
Vitesse bras hauts stabilisée	36 km/h (Digitly Explorer, sonde Flytech calibrée)
Vitesse accélérée stabilisée	45 km/h pealies en butée
Décrochage	22 km/h à 7 kg d'efforts (moyennement dissuasif)
Efforts en vol droit	1 kg à 30 km/h, 2,5 kg à 27 km/h
Efforts en virage	2,5 kg à 34 km/h et 15° d'inclinaison, 4 kg à 36° et 17 km/h
Comportement en spirale	stable, sort seule
Inversion de virage	5 s pour 30° à 30° d'inclinaison, 2,5 s pour 45/45° sur l'axe
Roulis inverse	absent
Lacet	stable
Tangage	stable amorti
Roulis	stable amorti
Oreilles	Vz - 3 m/s à 36 km/h (accélérée à 50 %)
Vz moyennes	1,12 m/s à 27 km/h, 1,18 à 36
Finesse moyennes	6,42 à 27 km/h, 8,42 à 36

## TOURNICOTI TOURNICOTA !

La stabilité et l'amortissement, confortables en turbulences, n'enièvent rien à la glisse en virage. La docilité de la voile à la commande est remarquable, peut-être due à ce cône relativement court, noté déjà depuis fort longtemps sur la Bonanza de Gin Gliders et plus récemment sur l'ensemble des voiles de Sky Paragliders. Un léger appui de 15 cm déclenche lacet et roulis combinés sans inertie. Un léger 2,5 kg de tension maintient la courbe pour une inclinaison d'environ 15°. Pas d'échappement à 180° ou 270°, souvent rencontré avec une

## Technique de construction

Marque	Sky Paragliders
Aile	Atis 2
Fabrication	Tchèque
Voile	
Type de cellules	11 triples et 3 doubles en plume, états transversaux A, B et C entre chaque faisceau principal de suspension, 4 lanières en plume
États diagonaux en « V »	Oui, 2 cellules sur 3, bord d'attaque gonflé
Renforts nylon aux nez de cloison	Oui, étroits
Renforts transversaux ligne « B »	Non
Renforts aux sangliettes	Oui, A cousus sur renfort nylon de nez de cloison et B, C, D, et E sur demi-laine en nylon
Tissu	HCV sylex 9017 et enduit E77A ou extralux, E38A ou Intradex et E28A harri finish pour les cloisons ou nervures, 40 g/m <sup>2</sup> . Tissage ripstop par la société Du Pont
Couverture de nettoyage	Oui
État surface	Bon
Suspente	
Matériau	Édovint 7850-090 (nylon) en haut (1 mm) et 6843-200 et 6843-160 aramide en lasses (L3 et L5 mm). Gaine polyester
Répartition	En 5 lignes (A, B, C, D, E). 1 ligne de rapatriement sur les D au centre en pyramide.
Ramification	Paire d'axe double et triple sur un étage (centre et médiane) et double sur 2 étages (extérieurs)
Détails	
Branches	4 de 40 cm
Répères colorés	Oui
« à » double oreilles	Non sur l'aile de test
Renfort au montage sellette	Oui
Blocage des suspentes sur mailles	Triangles de plastique
Accélérateur, fonctionnement	Moufflage entre A et B, poignées plastique frappé à plat, 14 cm entre axes. A et B 100 % (total de 1 cm sur B), 95 % sur C.
Fixation pédale, descriptif	Croc femelle, 2 barreaux, facile à saisir
Principales commandes	
Fixation	Pressions isométriques. Poêle sur sangliette de 5 cm
Trous	Moyenne
Appui	Barre d'appui très souple
Accroche hais	
Lanières à anneaux	Oui, 4 avant le point de freinage en plume
Position	Bord de fuite, sur cloison, sauf au stable, milieu de cellule.
Spécificités, innovations	Système Packit (Intradex réglé au bord d'attaque en large ourlet), système anti-vibration.
Remarque particulière	-
Appréciation globale	***
Sac et accessoires	
Forme	Paraboloïde, évasé vers le haut
Volumétrie	Vaste 140L, volume réglable par sangles latérales, fermeture lueuse par facet et boucle sur zip
Dessus de sac	Oui, très large
Poches	1 sur tête
Portage	Confortable, agréable. Épaulette large, sangle de rappel de charge
Sac interne	Oui
Sac à évents	Non
Accélérateur	Oui, crocs femelles, léger, pratique à saisir
Particularités	Ajustage très facile des sangles de volumétrie. Matériaux du sac très robustes. Fermeture du sac très facile. Gagnerait à être un peu plus léger et moins encombrant réglé
Appréciation globale	***
Rappel : **** le top, *** très bon, ** peut mieux être, *hof	

machine stable et amortie. L'appui sellette ne sera utile que pour permettre un cadencement main extérieure afin de ralentir la courbe et serrer au mieux le noyau. Avec 10 cm de plus et seulement



4 kg de tension, le virage s'accroît pour une inclinaison d'environ 30° et 37 km/h sur trajectoire. Toujours pas de roulis inverse et une merveilleuse aptitude à suivre l'ascendance. Je retrouve les caractéristiques de la Brontes, lorsque la voile seule cadence dans l'ascendance et pique du nez pour incliner d'avantage en sortie. La douceur de la commande et l'amplitude de freinage modérée facilitent le maintien du 360° dans le thermique. On oublie rapidement que l'on tourne tellement c'est intuitif !

Le virage à basse vitesse est excellent. La manœuvrabilité augmente classiquement. La réponse de la voile à la commande se fait donc un peu plus directe. Mais pas de tendance à la vrille ni d'instabilité roulis importante. Agréable en changements de cap lors d'approche au sommet quand on vole plutôt lent...

En wing over ou spirale engagée, la mise en œuvre se fait sans attendre. Aucun problème pour descendre efficacement en un tour ou cadencer des wings sans perte d'énergie. Dans l'ombre d'une telle facilité de mise en virage fortement inclinée, se cache toujours la fameuse neutralité spirale. Pour une ventrale ajustée en dessous de 42 cm, la sortie autonome se fait en un tour après un « vario » plongeant à -10 m/s (plus de 14 m/s sur 2 tours selon label f). Avec la fermeture latérale accélérée à 75 %, c'est un rare « B » du label « tout en A » pour quasiment le reste. La sortie paisible s'inscrit dans la stabilité et l'amortissement de la voile sur une faible abattée oblique que l'on peut laisser se dissiper seule. La ressource n'est pas particulièrement aérienne.

### EN TITILLANT UN PEU

Les B sont à recommander si ça vous amuse et surtout si vous voulez descendre après un faux pas sous un nuage d'orage ! Très stable dans l'initiation et le maintien, la voile se comporte de façon remarquable en sortie.

Domaine école, académique. Pour trouver la tendance à la vrille il faut

Des Hévéateurs avec kit oreilles sont disponibles en série mais pas indispensables.

dra vraiment être à l'opposé dans la sellette et appuyer de façon très dynamique pour décrocher la demi-voile. Sinon, pour des amplitudes un peu « farouches », la voile délivre très rapidement un

virage à forte inclinaison. Donc pas de comportement vicieux.

Pour des fermetures asymétriques provoquées, RAS et l'on peut se référer au PV d'homologation CEN.

Le modèle de série comportera un kit oreilles identique à celui de la Fides 2. Il s'agit d'une sangle munie d'une poulie terminale coulissant sur la suspente externe des A. Par moulage à la traction ceci affale les oreilles. Mais finalement avec des gants, en saisissant directement la suspente A externe, elles se réalisent très facilement. Après tout, c'est ce que l'on faisait dans le temps ! Accélérer à 50 % donnera une valeur de Vz d'au moins -3 m/s.

### AU BERCAIL

Sans vent, l'appui à amplitude maximum déclenche plutôt un fort ralentissement qu'une ressource marquée. Une prise de vitesse préalable, enchaînement d'un freinage et d'une remontée franche des mains, emmagasine une bonne énergie pour améliorer la ressource. A allure ralentie, l'utilisation des derniers 50 % du freinage assure largement un ralentissement important pour garantir un atterrissage confortable. De quoi se reposer aisément au sommet !

### BILAN

L'Atis 2 est une Brontes pour tous ! Elle est aussi bien plus sage que la première Atis. Magie de la courbe, stabilité et amortissement, parfaite pour affronter la turbulence.

La facilité de décollage et surtout son amortissement en gonflage par brise soutenue la destinée à des pilotes sans expérience particulière. Le cahier des charges Sky Paragliders est rempli. En finesse, on est bien dans la course actuelle. L'utilisation en bas de fourchette de l'Atis 2 explique certainement de la voile mais ne pénalise ni la vitesse bras hauts ni la qualité du virage ou l'homogénéité en turbulences. Au demeurant, elle ne s'écarte que sur un peu plus de 26 m<sup>2</sup>. **11**

Fait suite à l'article pages 12-14

Nouveau label CEN, niveau B (simple, accessible) • SKY PARAGLIDERS Atis 2

	PTV min (90 kg)		PTV max (110 kg)		PTV min (90 kg)		PTV max (110 kg)	
<b>1. GONFLAGE/DÉCOLLAGE</b>								
Comportement pendant la montée	Léger, facile, écopage constant	A	Léger, facile, écopage constant	A				
Manoeuvre spécifique requise	Non	A	-	A				
<b>2. ATTERRISSAGE</b>								
Manoeuvre spécifique	Non	A	Non	A				
<b>3. VITESSE (VOL DROIT)</b>								
Supérieure à 30 km/h	Oui	A	Oui	A				
Flaps de vitesse au frein > 30 km/h	Oui	A	Oui	A				
Vitesse minimum	Moins de 25 km/h	A	Entre 25 et 30 km/h	B				
<b>4. FREINAGE CONTRÔLÉ</b>								
Amplitude, tension	Tension augm. > 65 cm	A	Tension augm. > 65 cm	A				
<b>5. STABILITÉ TANGAGE APRÈS USAGE DE L'ACCELERATEUR</b>								
Abattée	< 30°	A	< 30°	A				
Fermeture	Non	A	Non	A				
<b>6. STABILITÉ TANGAGE AUX FREINS EN VOL ACCELERÉ</b>								
Fermeture	Non	A	Non	A				
<b>7. STABILITÉ TANGAGE ET ROULIS</b>								
Oscillation	Diminuante	A	Diminuante	A				
<b>8. STABILITÉ EN SPIRALE MODÉRÉE</b>								
Tendance au retour en vol droit	Sortie spontanée	A	Sortie spontanée	A				
<b>9. COMPORTEMENT EN SPIRALE ENGAGÉE</b>								
Vz après 2 tours	> 14 m/s	B	> 14 m/s	B				
<b>10. FERMETURE FRONTALE</b>								
Initiation	Bascule arrière < 45°	A	Bascule arrière < 45°	A				
Sortie	Spontanée, - de 3 s	A	Spontanée, - de 3 s	A				
Abattée en sortie	0 à 30°, garde le cap	A	0 à 30°, garde le cap	A				
Cascade d'incidents	Non	A	Non	A				
<b>Avec accélérateur :</b>								
Initiation	Bascule arrière < 45°	A	Bascule arrière < 45°	A				
Sortie	Spontanée, - de 3 s	A	Spontanée, - de 3 s	A				
Abattée en sortie	0 à 30°, garde le cap	A	0 à 30°, garde le cap	A				
Cascade d'incidents	Non	A	Non	A				
<b>11. SORTIE DE DÉROCHAGE SYMÉTRIQUE (PARACHUTALE)</b>								
Obtention	Oui	A	Oui	A				
Sortie	Spontanée, - de 3 s	A	Spontanée, - de 3 s	A				
Abattée en sortie	0 à 30°	A	0 à 30°	A				
Changement de trajectoire	Chang. de cap < 45°	A	Changement de cap < 45°	A				
Cascade d'incidents	Non	A	Non	A				
<b>12. COMPORTEMENT AU VOL À GRANDE INCIDENCE</b>								
Sortie	Spontanée, - de 3 s	A	Spontanée, - de 3 s	A				
Cascade d'incidents	Non	A	Non	A				
<b>13. SORTIE DE DÉROCHAGE SYMÉTRIQUE</b>								
Abattée en sortie	30° à 60°	B	0 à 30°	A				
Fermeture	Non	A	Non	A				
Cascade d'incidents	Non	A	Non	A				
Bascule arrière	< 45°	A	< 45°	A				
Détente de sustentage	Majoritairement non	A	Majoritairement non	A				
<b>14. FERMETURE ASYMMÉTRIQUE</b>								
<b>50 % :</b>								
Changement de trajectoire	< 90°, Abattée et rouls de 15 à 45°	A	< 90°, Abattée et rouls de 15 à 45°	A				
Comportement à la réouverture	Regonfl. spontané	A	Regonfl. spontané	A				
Changement total de trajectoire	< 360°	A	< 360°	A				
Fermeture côté opposé	Non	A	Non	A				
Twist	Non	A	Non	A				
Cascade d'incidents	Non	A	Non	A				
<b>75 % :</b>								
Changement de trajectoire	90 à 180°, Abattée et rouls de 15 à 45°	B	< 90°, Abattée et rouls de 15 à 45°	A				
Comportement à la réouverture	Regonfl. spontané	A	Regonfl. spontané	A				
Changement total de trajectoire	< 360°	A	< 360°	A				
<b>Fermeture côté opposé</b>								
Non	Non	A	Non	A				
<b>Twist</b>								
Non	Non	A	Non	A				
<b>Cascade d'incidents</b>								
Non	Non	A	Non	A				
<b>50 % accéléré :</b>								
Changement de trajectoire	< 90°, Abattée et rouls de 15 à 45°	A	< 90°, Abattée et rouls de 15 à 45°	A				
Comportement à la réouverture	Regonfl. spontané	A	Regonfl. spontané	A				
Changement total de trajectoire	< 360°	A	< 360°	A				
Fermeture côté opposé	Non	A	Non	A				
Twist	Non	A	Non	A				
Cascade d'incidents	Non	A	Non	A				
<b>75 % accéléré :</b>								
Changement de trajectoire	90 à 180°, Abattée et rouls de 15 à 45°	B	90 à 180°, Abattée et rouls de 15 à 45°	B				
Comportement à la réouverture	Regonfl. spontané	A	Regonfl. spontané	A				
Changement total de trajectoire	< 360°	A	< 360°	A				
Fermeture côté opposé	Non	A	Non	A				
Twist	Non	A	Non	A				
Cascade d'incidents	Non	A	Non	A				
<b>15. CONTRÔLE TRAJECTOIRE EN FERMETURE MAINTENUE</b>								
Capacité à garder le cap	Oui	A	Oui	A				
Poss. de 180° opposé en - de 10 s	Oui	A	Oui	A				
Quantité de freinage entre virage et obtention du décrochage ou vrille	> 50% de l'amplitude totale (contrôle sym.)	B	> 50% de l'amplitude totale (contrôle sym.)	B				
<b>16. TENDANCE À LA VRILLE VOL DROIT</b>								
Apparition de la vrille	Non	A	Non	A				
<b>17. TENDANCE À LA VRILLE VOL RALENTI</b>								
Apparition de la vrille	Non	A	Non	A				
<b>18. SORTIE D'UNE VRILLE COMPLÈTE</b>								
Rotation en vrille à la remontée des mains	Arrête la vrille en - de 90°	A	Arrête la vrille en - de 90°	A				
Cascade d'incidents	Non	A	Non	A				
<b>19. PARACHUTALE AUX B</b>								
Chang. de cap avant relâchement	< 45°	A	< 45°	A				
Comportement avant relâchement	Stable, Envergure non déformée	A	Stable, Envergure non déformée	A				
Sortie	Spontanée < 3 s.	A	Spontanée < 3 s.	A				
Abattée	0 à 30°	A	0 à 30°	A				
Cascade d'incidents	Non	A	Non	A				
<b>20. GRANDES OREILLES</b>								
Obtention	Technique standard	A	Technique standard	A				
Comportement aux oreilles	Stable	A	Stable	A				
Sortie	Spontanée < 3 s.	A	Spontanée < 3 s.	A				
Abattée	0 à 30°	A	0 à 30°	A				
<b>21. GRANDES OREILLES ACCÉLÉRÉES</b>								
Obtention	Technique standard	A	Technique standard	A				
Comportement aux oreilles	Stable	A	Stable	A				
Sortie	Spontanée < 3 s.	A	Spontanée < 3 s.	A				
Abattée	0 à 30°	A	0 à 30°	A				
<b>22. COMPORTEMENT EN SORTIE DE SPIRALE ENGAGÉE</b>								
Tendance à recouvrir le vol droit	Sortie spontanée	A	Sortie spontanée	A				
Rotation avant retour en vol droit	< 720°, retour en vol droit autonome	A	< 720°, retour en vol droit autonome	A				
Vz en recherche de stab. spirale	14 m/s	A	15 m/s	A				
<b>23. MOYEN ALTERNATIF DE CHANGEMENT DE CAP</b>								
180° en moins de 20 s.	Oui	A	Oui	A				
Apparition de décrochage ou vrille	Non	A	Non	A				