

le
pilote du dimanche
a évalué
pour vous



Le
Wassmer
Super 4.21
250

Wassmer et moi nous courrions après... depuis un an au moins. Il aura fallu le récent raid pour que, de part et d'autre redouble l'intérêt : et voilà.

Présentation.

Frère aîné du « Super-IV », il en a les grandes lignes. La seule différence, pas évidente d'ailleurs : la bulle est légèrement plus profilée. Pour le reste, hormis les performances, forcément améliorées du fait de son moteur de 250 ch, on semble retrouver un « Super-IV ».

Accès cabine.

Par les deux côtés, large antidérapant sur l'emplanture. La verrière se recule entièrement, découvrant complètement l'habitacle, jusqu'aux places arrière. Peut-être notera-t-on l'absence de poignée extérieure. L'accès des places arrière est aisé. Pour les places avant, on enjambe le bord, posant un pied sur la console séparant les deux sièges.

Confort à bord.

Aux places arrière, deux personnes de grande taille bénéficient d'un espace très confortable. Aux places avant, c'est selon moi un peu juste au niveau du coude extérieur : la faute en est à l'existence de cette console qui prend sans doute trop de place en largeur.

Réglages.

De l'éloignement du palonnier gauche seul, suffisant pour couvrir la gamme maxi des tailles d'utilisateurs : on regrettera peut-être l'inexistence de réglage en inclinaison du dossier.

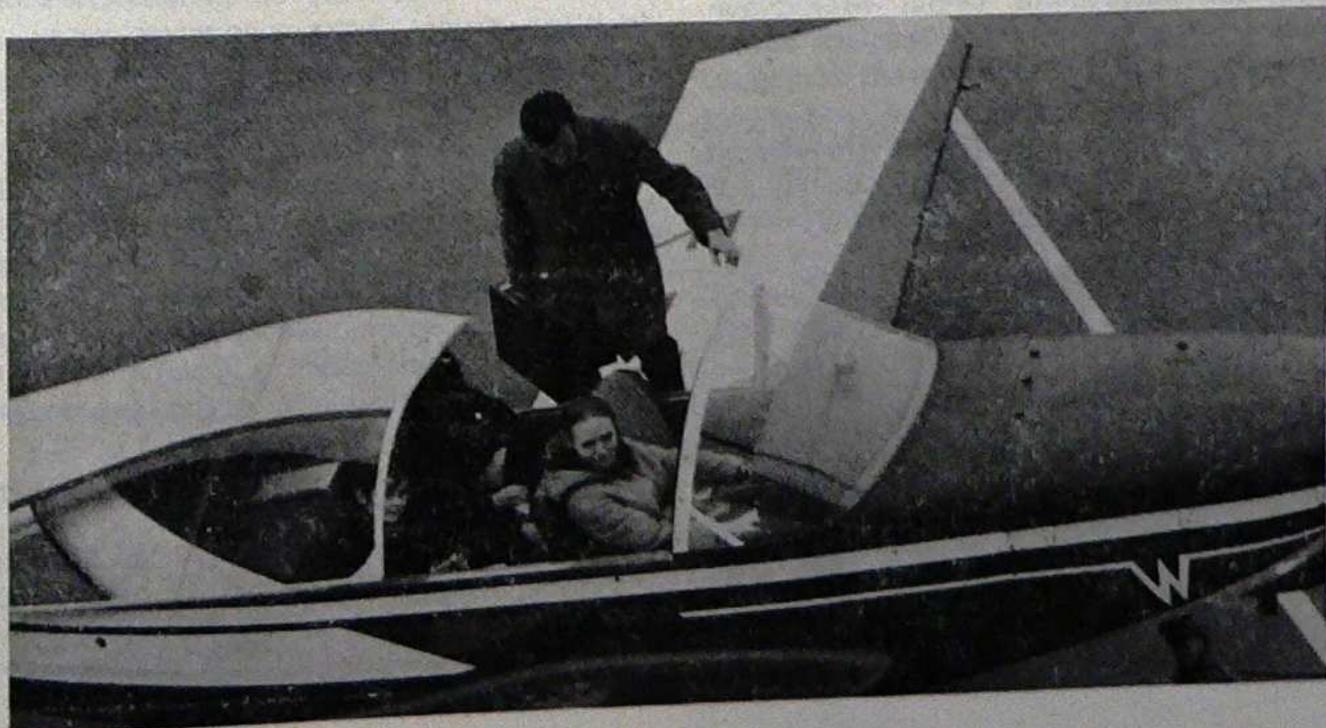
Amphi-carlingue.

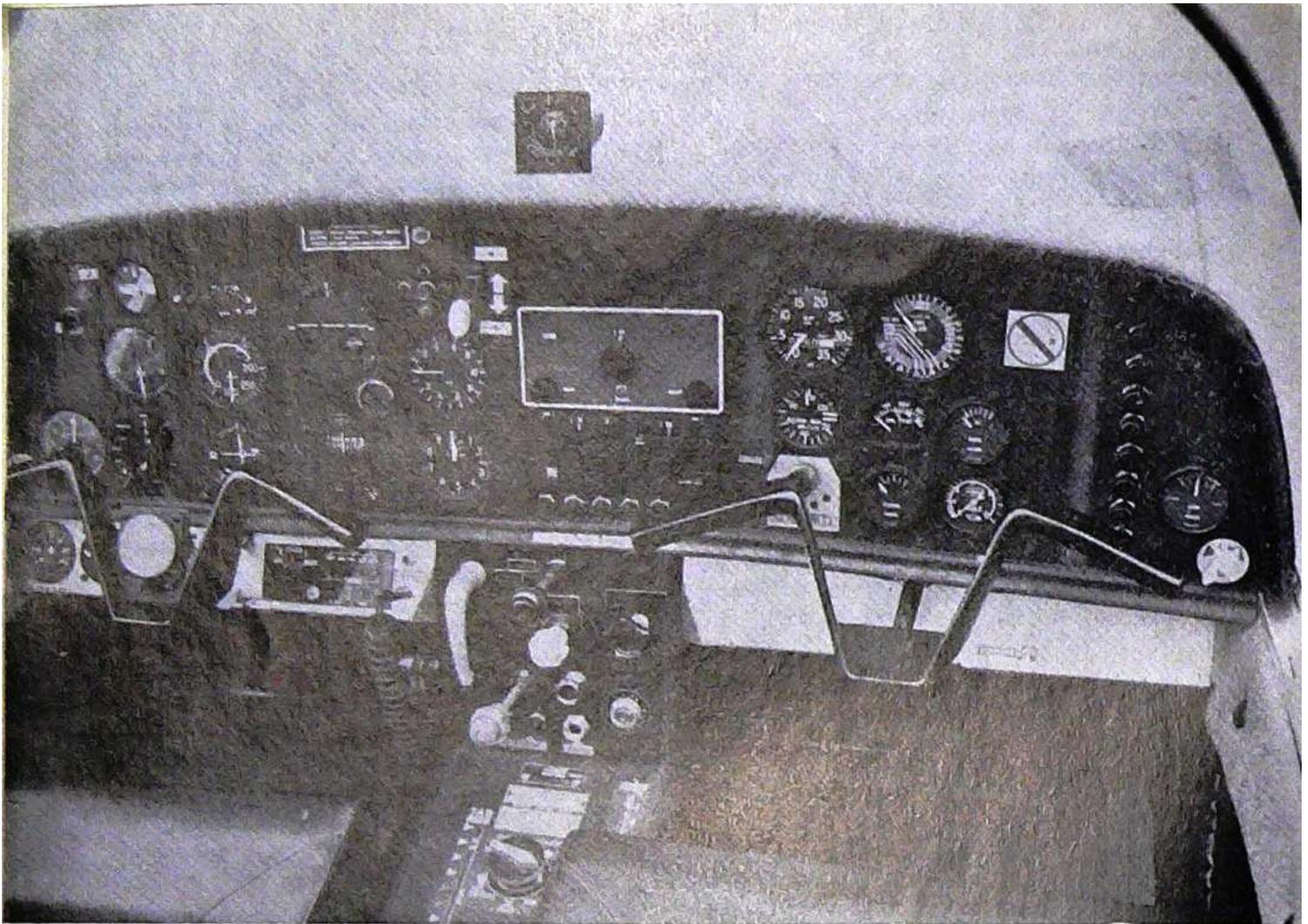
Pas vu de check-list. Les instruments — y compris l'équipement complet IFR sur ce G.-B.O.Y.S. — sont assez logiquement disposés. A noter que le tableau de bord, en bois des îles, est d'une forme concave qui veut laisser les cadrans face à l'œil du pilote. La bille classique est remplacée par un « turn coordinator » Brittain, beaucoup moins sensible ; une seule jauge à essence qu'on met en circuit par positionnement du robinet unique sur les quatre réservoirs de 110 litres chacun. Purge par boutons à presser sur l'intrados des plans.

A noter, dans le bloc séparant les deux sièges AV, la commande manuelle du train, en secours : une manivelle à tourner 80 tours, mais qui permet de sortir ou de rentrer le train.

Mise en route.

Classique pour les moteurs à injection : on fait monter la pression d'essence, mélange sur riche, contact sur 1 + 2 et démarreur par commande séparée. Instantané, sans problème.





Roulage.

On déverrouille le frein de parking, un bouton sur le tableau de bord, à repousser, qui bloquait le circuit hydraulique. Action sur la commande de gaz par bouton à vis micrométrique. Roue avant conjuguée avec le palonnier nécessitant une assez forte pression sur les pédales. A ceci près, d'une grande docilité, d'une très grande précision et prouvant déjà une bonne visi au taxi.

Radio sur haut-parleur, bien audible : à 1 500 tours/min., le moteur ronfle sans gêne.

Décollage.

Après les essais classiques, à 2 100 tours, deux réductions de pas, sélection des magnétos, pompe, demi-volets sur le répéteur (pas d'indication en degrés !). Pleins d'essence, trois à bord, pas de couple notable, on met progressivement la pleine puissance. Rapidement à 60 kt, on soulage la roue avant : ça décolle peu après avec

à peine de traction sur la profondeur.

Coup de frein, rentrée du train (après avoir soulevé le capotage servant de sécurité) où nul effet n'est enregistré. Ouïe de la place arrière, cette manœuvre sera jugée bruyante.

Montée.

2 500 tours, P.A. 90, 80 kt, on note un bon 7 mètres-seconde. Là, le niveau sonore, sans être insupportable, est quand même notable. La pente stabilisée au tab, enfoncer le pied gauche est sans autre effet qu'un léger engagement à gauche — mais ce sera plus sensible à droite, tendant à un virage en léger piqué.

Palier.

2 350 t/m. On friserà les 150 kt. La stabilité est très bonne. Le tab de profondeur efficace — mais insuffisamment démultiplié. Côté niveau sonore... il resterait encore quelques efforts à faire.

Virages.

A 30, puis 45° d'inclinaison, dans les deux sens, mises en virage et sorties prouvent une excellente compensation des commandes. Le maintien à cadence constante demande un minimum d'effort à gauche, plus affirmé à droite.

Au manche seul, également sans problème ; aux pieds + tab, ça passera facilement — avec un peu plus d'efforts à droite, au rétablissement.

Décrochages.

On trouvera par ailleurs le tableau des performances officielles, extrait du Manuel de Vol, qui parlera avec plus de précisions que les vitesses lues dans ces différentes configurations, et notées sur le genou. Ajoutons pourtant que dans le cas de réduction « train rentré », l'avertisseur entre en jeu avant celui précédant le décrochage.

Quelle que soit la configuration, le décrochage est archi-sain : profondeur en butée arrière, on contrôle encore presque totalement, l'inclinaison latérale... ce qui, déjà, n'est pas courant. Avec une assiette quelque peu instable donc, sans grands mouvements longitudinaux, il s'enfoncé gentiment.

Dans tous les cas, on « recolle » par l'habituelle manœuvre sur la profondeur : effet Instantané.

Basse vitesse.

Tout sorti — alors que la vitesse d'approche se situe autour de 90/100 kt — on descendra jusqu'à 80 kt en effectuant, sans la moindre alerte, les rituelles baïonnettes. On notera que la sortie du train est sans le moindre couple sur l'axe de tangage ; à peine perd-t-on quelques points sur l'indicateur de vitesse ; celle des volets par contre, est plus sensible... ce qui est bien normal.

Remise des gaz.

Pas de couple cabreur violent : rentrer le train ne suffira donc pas à reprendre une pente positive, pour laquelle il faudra tirer et s'aider du tab.

Vent arrière.

Manœuvres classiques : pas, pompe, vi-

tesse à 100 kt pour sortir le train, un peu de volets. En s'amusant avec toutes ces « manip. », sans l'attention souhaitable au vario et à l'alti, on se retrouvera, en étape de base, à 100 m seulement. Quelques dizaines de tours permettront sans mal de reprendre une pente de finale tolérable, que, grâce à la vis micrométrique, on peaufinera à la bonne mesure.

Atterrissage.

Tout réduit à l'entrée de piste, on le « finira » sans mal, facilement : légèrement cabré avec possibilité, dès l'impact, de le mettre franchement sur la troisième roue et de freiner, même fortement. On aura noté que l'encaissement par le train est très confortable.

Conclusion.

Evolution améliorée du Super-IV, le 4.21, surtout celui à moteur de 250 Ch, est incontestablement une bonne machine, pas vicieuse, simple, largement confortable pour de longs voyages avec quatre personnes à bord, ou cinq sur de courtes étapes. Dans le premier cas, il est capable, avec ses 440 litres à 50 l/h, de 7 h 30 d'autonomie avec réserves, à une vitesse moyenne qui atteindra aisément les 280 km/h.

Tout ceci, son récent tour du monde l'a bien prouvé : en volant sur ce même F.BOYS, on l'admet parfaitement, par la richesse de l'équipement radio-nav. et pilote automatique (même si le fonctionnement de ce dernier ne nous a pas convaincu en



raison de ses « à-coups » avant stabilisation !...).

L'ensemble des qualités de vol, capacités, dimensions intérieures (cabine et large soute accessible de l'extérieur), train large tolérant jusqu'à 25 kt de vent plein travers, en font actuellement, le seul avion français de série apte aux longs voyages à une vitesse approchant les 300 km/h. Primable, il est accessible, en prix t.t.t.c., pour 188 500 F dans la version IFR, 250 CV à injection ; 182 000 F pour l'IFR 235 CV à carburateur, et, respectivement, 163 000 et 156 000 F pour les versions « prestige », avec les deux types de moteur mais où l'équipement est moins élaboré que dans la version IFR.

Il marque sans doute la dernière étape, chez Wassmer, de la construction traditionnelle — bien que déjà la part dévolue au stratifié soit ici plus importante encore — préfaçant sans doute la génération future dont le WA-50 aura été le banc d'essais volant.

Tout ceci bien considéré, le 4.21 a encore devant lui de beaux horizons (soit dit sans jeu de mots !...) dont le dernier raid de Hrisa Pellissier aura été une illustration probante.

Christian LADOUET.

Caractéristiques techniques

Performances :

Vitesse à ne jamais dépasser ..	330 km/h
Vitesse max. de croisière	275 km/h
Vitesse de calcul en croisière ...	275 km/h
Vitesse de manœuvre	238 km/h
Vitesse limite volets sortis	200 km/h
Vitesse de décrochage avec hypersustentateurs en position atterrissage	110 km/h
Vitesse de décrochage, volets rentrés :	
vol horizontal	129 km/h
en virage à 45°	143 km/h

Performances officielles.

Les performances indiquées dans ce chapitre résultent d'essais officiels effectués conformément à la norme AIR 2 052.

Atterrissage :

— avec passage de 15 mètres à 82 kt impact à 71 kt et freinage modéré - volets étendus : passage de l'obstacle : 750 m ; longueur de roulement : 450 m.

Décollage :

— volets position 1/2 : décollage à 66 kt, passage des 15 mètres à 80 kt ; longueur de roulement : 340 m ; passage des 15 mètres : 780 m.

