

LE SUPER-JAVELOT

Amélioration sensible du Javelot suivant les caractéristiques suivantes :

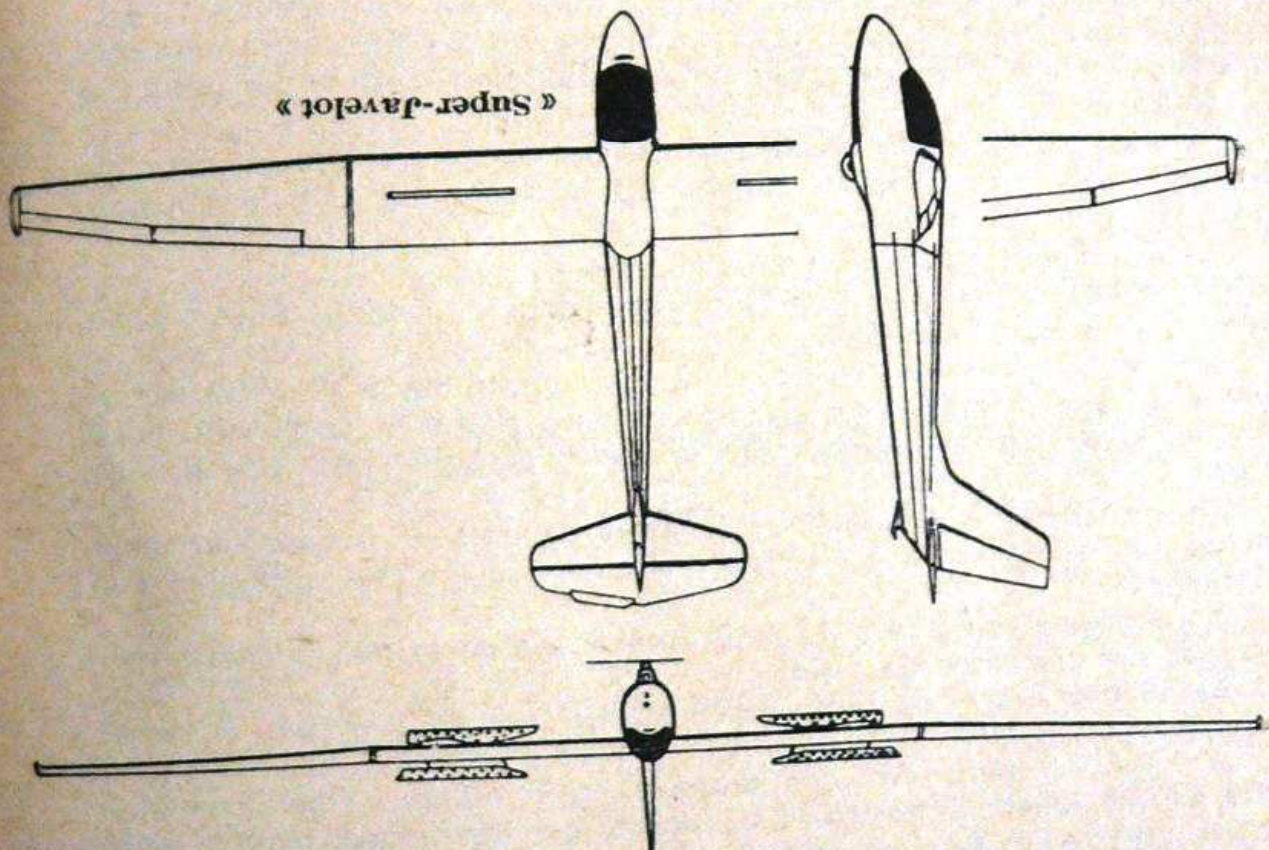
Envergure : 15 m
Surface : 14,4 m²
Allongement : 15,7
Longueur : 7,06 m

Vz 0,70 m à 75 kmh
Vz 1,00 m à 100 kmh
Vz 1,70 m à 120 kmh
Vz 2,70 m à 140 kmh

Empennage

Horizontal

- Surface totale : 2,17 m²
- Plan fixe : 1,26 m²
- Gouverne : 0,91 m²
- Débattements gouverne : + 22° — 30°
- Débattements tab : — 8° + 35°



Vertical (dérive en flèche)

- Surface totale : 1,34 m²
- Dérive : 0,72 m²
- Gouverne : 0,62 m²
- Débattements : ± 30°

Poids

Poids à vide : 205 kg. Charge utile au coefficient de charge extrême 10 (Norme française 2104 catégorie III) : 105 kg. Poids total correspondant : 310 kg. Charge alaire maximale correspondante : 21,5 kg-m².

Charge utile au coefficient de charge extrême 8 (norme française 2104 catégorie II) (pour utilisation en concours international de classe standard) : 150 kg. Poids total correspondant : 350 kg. Charge alaire maximale correspondante : 24,3 kg-m².

Maniabilité

Les aéro-freins peuvent être ouverts aux grandes vitesses jusqu'à 200 kmh.

Le virage à 45° de droite à gauche et vice-versa en 3 secondes.

ESSAI DU « SUPER JAVELOT »

par Michel MARCHAND.

La presse aéronautique a déjà présenté le nouveau né des vélivoles, le WA-22 « Super Javelot », évolution du standard 15 mètres WA-21 déjà largement utilisé dans les clubs et centres nationaux puisque quelque 70 exemplaires volent par monts et par plaines.

La recherche d'un nouveau fuselage améliorant les lignes et le dessin d'une dérive à la « Jet » ou à la « Foka » complète bien l'ensemble en lui donnant en même temps la défense aux pieds désirée par beaucoup de pilotes.

Je suis allé le voir à Issoire et, bien sûr, un vol s'imposait pour me faire une opinion et compléter la description technique faite antérieurement.

Le vol a eu lieu le dimanche 18 février.

Décollage à 11 h 50 en remorqué double avec le Bijave ayant comme pilote Jean-Paul Weiss.

La météo est bonne, ciel clair, 2/8 se strato-cus 800-1000 mètres qui deviendront bientôt cumulus, le vent nord allant en faiblissant. Nous avons prévu de nous larguer derrière le Massif du Sancy pour y rechercher un peu d'onde.

Le vent est N.-N.-E. dans les basses couches et il nous faut nous éloigner un peu vers le S.-W. pour trouver un ressaut utilisable non matérialisé.

Le largage s'effectue à 12 h 20 au-dessus de la neige rendue brillante par des semaines de froid.

La montée est régulière, vario positif + 1,50 m/sec à vitesse 70 km-h.

A 13 h 00 nous évoluons toujours en formation, nous sommes à 5 000 mètres. Quelques photos. La visibilité est très bonne, malheureusement le vent, plein nord en altitude, est trop faible pour espérer monter très haut, les évolutions s'effectuent en S.

A 6 000 mètres, altitude maximum atteinte, le vol s'effectue en spirales alternées de ligne droite, la vitesse minimum indiquée du Super Javelot est de 63 km-h avec un équipement maximum, oxygène, radio, pilote équipé pour l'altitude.

A cette vitesse le décrochage est très proche et le buffeting des empennages est significatif.

A 70 km-h il est agréable, il a de la défense aux pieds ; les ailerons sont identiques.

Il a été question de meilleure pénétration, aussi je me suis dégagé de cette onde éternelle pour pouvoir stabiliser la machine à des vitesses de chute sans facteur extérieur, ascendance, descendance, turbulence, et me faire une opinion.

Voici les chiffres :

1	m/sec	=	vitesse indiquée	90 km-h,
1,10	m/sec	=	vitesse indiquée	95 km-h,
1,60	m/sec	=	vitesse indiquée	100 km-h,
2	m/sec	=	vitesse indiquée	105 km-h,
2,80	m/sec	=	vitesse indiquée	130 km-h.

Le vol s'est terminé en thermiques où les changements de cadence alternés étaient un vrai plaisir.

Le confort est toujours le même, le maître couple du fuselage étant identique.

La pointe avant est plus longue, ou le palonnier a été avancé, car pour la première fois j'ai rapproché le palonnier d'un cran en arrière.

La hauteur de la verrière moulée est plus basse et la marge avec la tête (1 cm environ) est insuffisante avec un pilote de grande taille, surtout en turbulence de rotor.

Mais je crois que la maison Wassmer doit y remédier en descendant un peu le siège du pilote.

La partie avant du fuselage entièrement moulée m'a fait une très bonne impression tant au point de vue fabrication que d'aspect.

A noter une meilleure présentation du tableau de bord, j'espère que nous aurons l'occasion de reparler de ce nouveau planeur et de le voir en compétition fédérale cette année.

Michel MARCHAND.

AVEZ-VOUS LU

LES AILES SILENCIEUSES

de Robert J. ROUX

Vous y retrouverez vos noms. Il n'y a pas de faux nez à ses personnages. C'est vous. Et c'était un coin de l'histoire de notre vol à voile qu'il fallait écrire, et seul Robert ROUX pouvait le faire avec sa verve et son œil de dessinateur, de pilote et de journaliste. Ce n'est pas un roman. Disons que c'est un reportage dans la grande manière, celle qu'on a peu oubliée, celle des Albert LONDRES....

R. SIRRETTA

AVIASPORT

8,50 NF. franco à la Revue