

LE PILOTE DU DIMANCHE A ENVOLÉ POUR VOUS



LE WASSMER WA 51 " PACIFIC "

Après une longue expérimentation, tant en vol qu'au sol, commencée avec le prototype expérimental Wa-50, le Wa-51 « Pacific » a maintenant terminé ses épreuves de certification, et sa production en série est en cours de démarrage à Issoire. Des quelques rares avions en plastique réalisés jusqu'ici dans le monde, il est le premier à recevoir cette consécration. Et nous sommes heureux, nous, d'être les premiers à en publier un compte rendu de vol.

Description.

C'est un monoplan à ailes basses, profil laminaire, tricycle fixe, tiré par un Lycoming 150 ch, hélice métallique à pas fixe, quadriplace, deux portes, profondeur entièrement mobile.

Accès à bord.

Par l'une ou l'autre porte, gauche ou droite. L'embarquement sur le plan justifierait, soit une poignée extérieure (quand les portes sont fermées) soit un volet renforcé, soit encore un marche-pied ; pensons à nos chères compagnes. Les dossiers avant très minces, se rabattent aisément et le passage aux places arrière est sans difficulté. Celles-ci sont d'ailleurs d'un modèle empruntées au catalogue Citroën, série « Dyane ».

Les places avant sont faites de sièges

« baquet » en stratifié, confortables malgré leur faible épaisseur. Le réglage en distance est aisé : poignée à tirer, pour débloquer, sous le genou extérieur.

Portes fermées : en ramenant vers l'arrière une sorte de manchon, coulissant sur un tube qui sert de guide au limiteur de course des bloque-porte. Les portes se ferment comme sur aucun autre avion : sans les claquer. On les ramène jusque dans leur logement — et on verrouille la poignée ; sans plus.

Amphi-cabine.

Bien simple : les instruments classiques, mais choisis dans des définitions modernes : indicateur de vitesse en nœuds, vario, et altimètre en pieds, etc... Celui-ci est assez sobrement équipé (ou plutôt, disons qu'il subsiste pas mal de place...) et on reconnaît quand même une planche P.S.V. complète, un V.O.R. et une V.H.F. A droite du panneau supérieur, orienté vers la place gauche, le « panneau moteur » Jaeger, installation qui manquait bien en France.

A l'étage inférieur, boutons de réglages de la climatisation, du désembuage pare-brise, démarreur, contact magnétos, général, etc..., à droite, les contacts à fusible.

Sur une console centrale — imposante, mais bien conçue — la commande des gaz et, tout près, bien carénée, celle — électrique, s'il vous plaît — des volets ; à l'extrême droite celle du mélange. Plus bas, à bonne portée, un arc dépasse, de la roue du compensateur de profondeur. Au plancher, commande de robinet à trois positions : réservoir gauche, droit, fermé. Bien visible, bien placé, acile.

Mise en route.

Frein de parking (tirette sur le tableau de bord), contact général — qui pourrait bien s'enrichir d'un témoin lumineux —, pression d'essence montée à la pompe électrique, un peu de gaz, 1 + 2, démarreur (bouton à pousser). Ça tourne, 1 000-1 100 t/m. : on l'entend un peu, mais pas trop. Le haut-parleur de la V.H.F., situé au-dessus des places avant, le couvre aisément. En complétant l'amphi. — en l'absence de checklist, qui serait ici très réduite — on gagne le point d'attente.

Roulement au sol.

Visibilité remarquable. Roue avant conjuguée, obéissant directement aux sollicitations du palonnier, qui doivent être fermes, aux vitesses de roulage. Le train, large, permet pratiquement de virer sur une roue. Pas de freins aux pieds : on tire une poignée, en plastique bien entendu, située sur le tableau de bord.

Actions vitales.

Là aussi bien simplifiées : sélection des magnétos à 1 500 tours, plein riche bien entendu ; ceintures, extérieurs, essence ; volets : jusqu'à un certain repère, sur le répétiteur (qui peut représenter 15°) ; réchauffage carbu., fermé. « Alignez-vous ».

Décollage, montée.

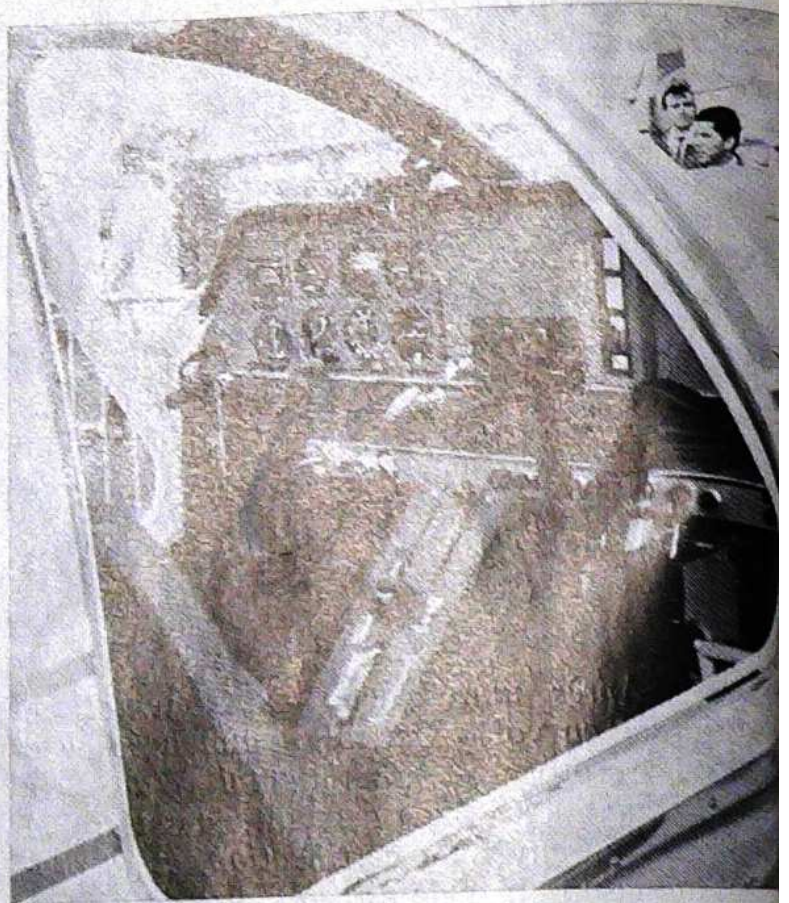
Pompe électrique, pieds au sol, mise des gaz progressive et à fond. Les pieds remontent pour contrer un léger couple à gauche avec un léger vent 3/4 avant). A 2.300 tours, on a 65/70. Roue avant déjàugée, on l'arrache, c'est parti. Pompe, volets un peu plus tard. Deux à bord, plein d'essence, on a d'abord plus de 600 ft./min. ; volets rentrés, le vario passe à + 1 000, pour 90 à l'admission et 2 500 tours. On note, malheureusement, que le niveau sonore... devrait être amélioré : il faut vraiment parler très fort pour s'entendre, aux places avant.

Par contre, la visibilité est étonnante : devant, latéralement et même derrière, grâce aux glaces parfaitement dessinées. Au-dessus, il suffit d'incliner pour découvrir sa « verticale du dessus ».

Vitesse lue : à 2 000 pieds, 76 à l'admission, 2 500 t./m., on obtient, bien stabilisé, un honnête 120 kt., ce qui n'est pas si mal pour 150 ch.

Virages.

A toutes les inclinaisons, de chaque côté, on peut dire les commandes bien équilibrées : pas d'efforts particuliers. On note pourtant la nécessité de bien cadencer aux pieds — mais la bille du « turn coordinator » Brittain n'est guère sensible. Insistons encore sur la facilité du coup d'œil de sé-



Facilement accessible par ses deux portes ouvrant vers le haut, le « Pacific » offre à son pilote un tableau de bord clair et élégant.

curité, « avant » et même « pendant »... Sorties de virage tout aussi classiques et sans devoir « botter » comme un footballeur.

Au manche seul : tout aussi classique ; aux pieds seuls, avec trim., bien que demandant davantage de travail pour conserver une pente nulle, c'est parfaitement réalisable. On notera encore, dans la colonne « observations », que la démultiplication du compensateur de profondeur est légèrement insuffisante.

Décrochages.

En raison du fait que le « 01 » n'a pas complètement achevé son programme de Certification — et notamment les essais de virille — ces manœuvres ne sont pas encore autorisées. Hrisa Pélissier s'est donc engagée... à ne pas s'y engager et, donc, nous ne ferons qu'une approche de cette

configuration : réchauffage carbu., gaz légèrement réduits, on fait tomber la vitesse jusqu'en dessous de 60. Vers 55/50 kt indiqués, déjà fortement cabrés, on sentira un très léger frémissement. Là, on sortira les volets : opération sans autre effet qu'une disparition du phénomène.

Basse vitesse.

En se replaçant dans la configuration d'approche longue : 80 kt., premier cran de volets, tous les virages à faible, puis à forte inclinaison, sont possibles.

Remise des gaz.

Pleins volets réduit, 70 kt., remettre la pleine puissance entraîne, avec un délai de plusieurs secondes, un sain couple cabreur.

Atterrissage.

Une première fois, présentation à vitesse trop grande : on courra aisément, maintenant sans difficulté le palier, malgré un vent irrégulier. Une seconde fois — bien qu'encore « trop vite » — on le sentira quand même mieux. Dans tous les cas, à basse vitesse, il est parfaitement docile. Le cas échéant, remettre les quelques tours « qui vont bien », ne change rien à son assiette. Les freins, très progressifs, permettent, le cas échéant, de raccourcir la course, sans ennui.

Conclusions.

D'abord, elles concernent l'avènement de ce premier avion français en stratifié, matériau auquel nous sommes attachés depuis une dizaine d'années, regrettant d'ailleurs que les Services Officiels n'y aient pas cru avec la même ferveur que celle qui a si rapidement fait admettre le « nid d'abeilles » dans d'autres domaines de la construction aéronautique avec les conséquences actuelles qu'on connaît.

Dans ce choix, hormis les avantages économiques : gammes de travail qui doivent, à l'usage, se révéler inférieures en heures ; les gains de poids qui doivent découler de cette technique encore naissante — bien qu'elle soit largement pratiquée dans l'avia-

tion légère et notamment par Wassmer-Aviation — un bénéfice essentiel apparaît : l'insensibilité aux agents corrosifs en général, aux sels marins en particulier.

D'autres se feront jour, sans doute, dans le futur : notamment le choix de la décoration, intérieure comme extérieure, qui peut, comme le « papier peint » être introduite avant la polymérisation des résines.

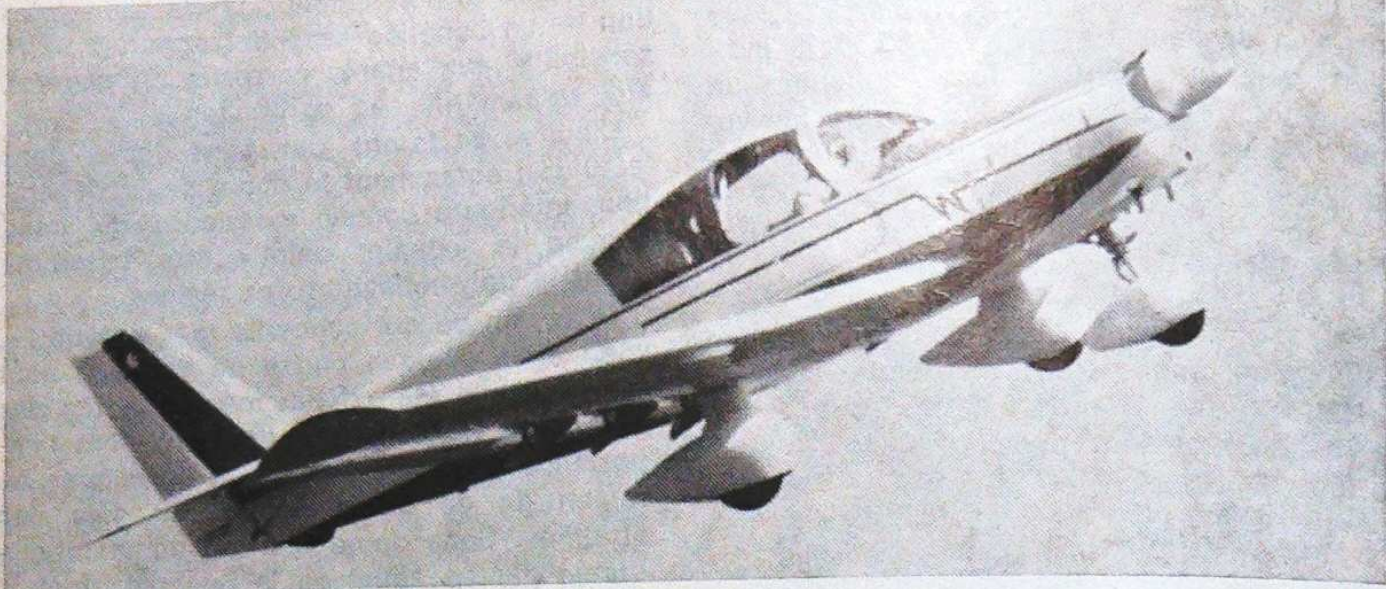
Donc, en ce qui concerne le « matériau », voici enfin quelque chose de vraiment neuf — et qui n'a été « dédouané » qu'après des essais de vieillissement accéléré dont l'importance était peut-être même démesurée en raison de ce qu'on connaissait déjà des stratifiés. Sans doute leur définition fut-elle dictée par ce souci de la Sécurité, dont la France peut d'ailleurs être fière : il est simplement regrettable que l'insuffisance des moyens de ses Services Techniques aient fait retarder de tant d'années la mise en série de ce qu'on considèrera sans doute, plus tard, comme une profonde révolution dans la construction aéronautique.

Enfin, pour conclure sur l'avion lui-même, le « Pacific », disons qu'il est une bien bonne petite machine. Apparemment pas vicieuse pour un sou. D'un bon confort pour quatre personnes, capable de recevoir 30 kg de bagages derrière les sièges arrière, de voler 4 h 30 avec 30 mn. de réserve (150 litres d'essence au total, 30 l/h de moyenne), à quelque 210/255 km/h, capable de recevoir un maximum d'équipements radio, et radio-nav., le « Pacific » se présente avant tout comme un petit avion de voyage pas cher : sans parler de prime, il coûte quelque 87 000 F.

Bien sûr, certaines améliorations sont susceptibles d'en souligner encore l'intérêt : comme des accroche-veston, des pare-soleil, une Insonorisation plus poussée. Mais considérons que celui-ci n'était que le troisième de la « formule », et seulement le deuxième de la série « 51 ».

Wassmer-Aviation possède là une technique enfin reconnue et un premier « outil » qui, au prix d'améliorations mineures, mérite un succès certain : celui du « vrai quadrilplace » économique, facile et sûr.

Christian LADOUET.



WA-51 PACIFIC

Caractéristiques :

Envergure	9,40 m
Longueur	7,30 m
Hauteur	2,26 m
Surface	12,40 m ²
Allongement	7,1
Poids à vide	576 kg
Poids total	1020 kg
Charge alaire ..	83,3 kg/m ²

Puissance :

Un Lycoming O-320 de 150 ch.
Hélice Sensenich à pas fixe.

Performances :

Vitesse max.	250 km/h
Croisière à 75 %	235 km/h
Croisière éco. ..	220 km/h
Vit. de montée	4 m/s
Plafond pratique ...	4500 m
Autonomie (+ rés.)	1200 km
Décollage en	200 m
Atterrissage en	300 m

