Wassmer : stabiliser les charges de travail

L'ANNEE 1974 s'est soldée, pour tous les constructeurs français, par une diminution d'environ 25 % des ventes civiles. Si la société Wassmer-Aviation a battu son propre record de chiffre d'affaires, elle n'a pourtant pas fait exception à cette règle. Sur 44 ventes prévues, 32 ont été effectuées (quadriplaces de voyage). Les résultats excellents enregistrés sont le fait de deux paramètres : la mise sur le marché du planeur WA-28 « Espadon » et du CE-43 « Guépard » dont 18 exemplaires ont été livrés cette année au CEV et un avion exporté en Finlande. Au total 56 machines livrées, soit 32 stratifiés, 19 « Guépard » et 5 « Espadon ». Le chiffre d'affaires 1974, hors taxes, est de 9 millions de F. et englobe environ 20 % de travaux divers.

Le but visé, dès 1971, de doublement du chiffre d'affaires a été atteint. Pourtant, 1975 se présente pour Wassmer-Aviation comme pour les autres constructeurs français, comme une année qui sera très difficile. Aussi, la prudence exige de viser des buts raisonnables : pas d'augmentation sensible du chiffre, sinon, celle due immanquablement à l'usure monétaire : 11 millions de francs, serait un résultat 1975 excellent. 30 à 40 avions stratifiés, 30 à 40 planeurs « Espadon », 20 à 25 avions CE-43 « Guépard » et la mise en route de la série des CE-75 « Silène » représenteront ce chiffre.

Pour stabiliser les charges de travail liées à une conjoncture économique capricieuse, un effort particulier est fait pour maintenir les activités.

Un grand programme d'investissement prévoit l'implantation sur l'aérodrome d'Issoire, de toutes les installations de la société Wassmer-Aviation. La première phase de ce programme a débuté le 1er mars. La conjoncture oblige à un étalement dans le temps des travaux, mais les nouvelles installations seront en place, une partie pour la saison 1976, le reste pour la saison 1977.

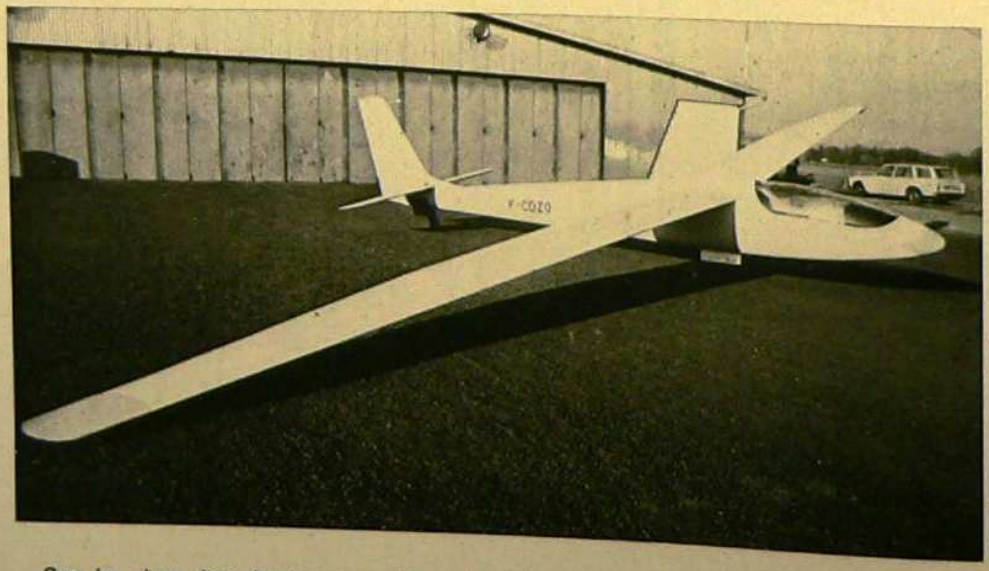
Sur le plan des études nouvelles, Wassmer réserve des belles surprises. Rappelons-nous que depuis 1970, le CE-43 « Guépard » a été certifié, l'« Espadon » a été certifié, le « Tiara » a été mis au point, le CE-75 « Silène » a volé, l'« Atlantic » poursuit sa carrière commerciale. Le programme prototypes est chargé pour les années à venir : biplace-école économique, six places « Tiara », et des surprises importantes dans l'activité planeurs et avions stratifiés.

Pour en revenir aux réalisations actuelles, précisons que la commande de cinq « Guépard » passée par le SFA est en cours de livraison, alors que le CE-44 « Cougar » (« Guépard » équipé d'un moteur « Tiara ») également commandé par le SFA, termine ses essais. La version six places du « Guépard », en cours d'études comportera une issue de secours pour respecter la réglementation.

En fait le grand point d'interrogation qui se pose actuellement est le choix qu'effectueront le SFA et le CEV en ce qui concerne leurs commandes à venir (Robin « Tiara » ou Wassmer Aviation « Guépard » ?). Chez le constructeur d'Issoire on espère que ces commandes seront au moins partagées.

Le biplace économique « tout plastique » Wa-70 est maintenant entièrement défini. Les essais de vrille au tunnel vertical de Lille sont sur le point d'être terminés de même qu'est en cours de finalisation la position de l'empennage horizontal. Tous les autres essais en soufflerie sont achevés : et Wassmer Aviation attend un contrat d'état pour lancer le programme.

Dans le domaine des planeurs, la cadence de production du WA-28 « Espadon » prévue pour 3 appareils par mois pourra sans problèmes être portée à 4 ou 5 en cours d'année si les commandes affluent. Le Cerva CE-75 « Silène », biplace construit en coopération par Wassmer-Aviation et la Siren, sera commercialisé par cette dernière société. Au point de vue fabrications, Wassmer-Aviation produit les voilures.



Le planeur tout plastique standard WA-28 « Espadon », dont la fabrication a commencé, suscite beaucoup d'espoirs chez les dirigeants de la firme d'Issoire. Cinq appareils de ce type ont été vendus dans le seul mois de décembre 1974.