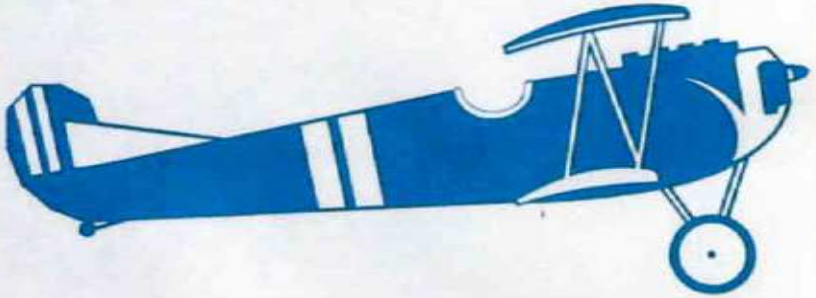
WASSMER
AVIATION

wassmer 60 ANS d'expérience aéronautique



La Société Wassmer a été créée en 1905, à Paris, par Benjamin Wassmer, grand-père de l'actuel Président-Directeur Général de Wassmer-Aviation, M. Jean-Pierre Dumont.

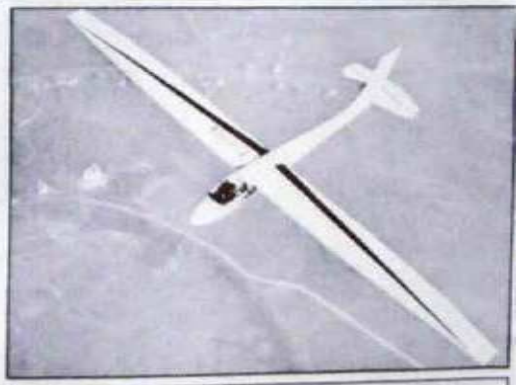
Spécialisée à l'origine dans la fabrication de modèles en bois pour la fonderie, la société s'orienta vite, avec la fabrication d'hélices, vers l'aéronautique. Une décentralisation s'opéra, pendant la première guerre mondiale, sur Issoire où Wassmer se spécialisa jusqu'en 1939, dans la réparation d'avions militaires. Après la seconde guerre mondiale, l'activité aéronautique reprit avec la réparation d'avions, puis s'étendit à la construction d'appareils sous licence, dont l'aile volante, qui marquera chez Wassmer le départ de l'utilisation du stratifié verre-résine.

L'année 1955 vit la création d'un bureau d'études dont la première réalisation fut le Wassmer D 120 « Paris-Nice ». Ce service s'étoffa très rapidement. A partir de ce moment, se succédèrent les différentes machines de conception Wassmer. Ce fut, tout d'abord, le planeur monoplace Javelot I, puis sa version améliorée : Javelot II, et un nouveau monoplace inspiré des deux premiers, mais totalement nouveau puisqu'il y était largement fait appel à une technique avancée, l'emploi du stratifié. C'était le Super Javelot.

Presque simultanément, le planeur biplace Bijave fit son apparition.

Entre-temps, la société avait également étudié un avion monomoteur 4/5 places : le Super 4 qui fit ses premiers vols en 1959. C'est à bord d'un Super 4 que Hrissa Pellissier traversa l'Atlantique Sud en février 1964.

La créativité de Wassmer ne fera, ensuite, que s'affirmer : WA 50, Super 4/21, WA 26 Squale. Cette rapide expansion, jointe à une recherche technique toujours plus poussée, fait de Wassmer-Aviation le premier constructeur privé européen d'avions légers et de planeurs.



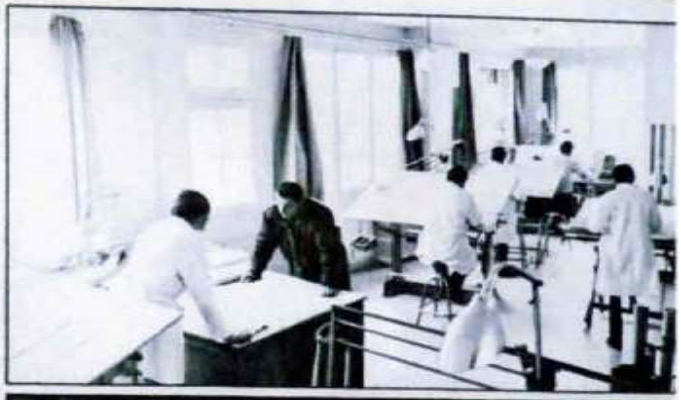
1.300 APPAREILS CONSTRUITS

Au 1er juin 1968, 1.300 avions et planeurs étaient sortis des usines Wassmer d'Issoire. En Europe, ce chiffre est le plus élevé atteint, à ce jour, par un constructeur privé d'aviation générale.

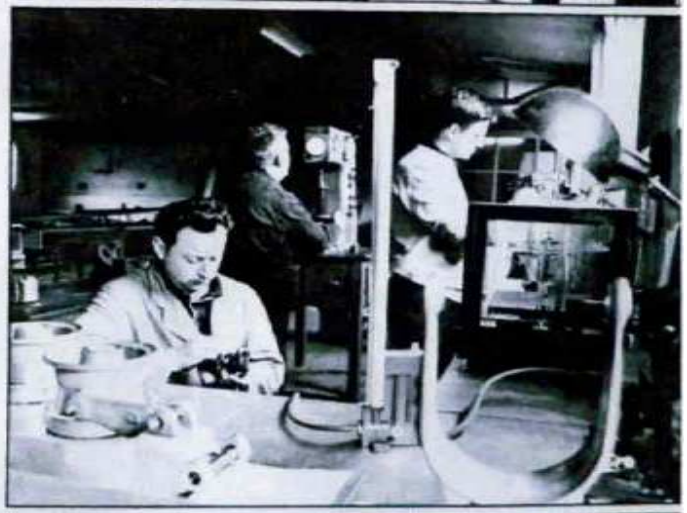
PERSPECTIVES D'AVENIR

Avec le WA 51, le Super 4/21 et le WA 26 Squale, Wassmer détient trois atouts majeurs sur le marché européen. D'ores et déjà, les options et commandes enregistrées pour ces trois modèles permettent de prévoir un très net accroissement du pourcentage des ventes de Wassmer à l'étranger. Enfin, une filiale de Wassmer construira le WA 50 et le WA 26 au Canada.

LE PLUS IMPORTANT BUREAU D'ETUDES D'AVIATION GENERALE



Dirigé par Maurice Collard, le bureau d'études groupe actuellement douze cadres et techniciens supérieurs, soit 8 % du personnel de Wassmer.
Depuis 1955, le bureau d'études Wassmer a conçu et réalisé neuf prototypes — huit ont été suivis de séries. Seul le WA 50 tout plastique qui, en raison de la nouveauté de sa technique, a subi un cycle d'investigations plus long, ne sera pas produit dans sa première version. Par contre, le modèle de série, légèrement modifié, devenu le WA 51, entrera en construction dès la fin de 1968, au moment où le planeur WA 26 sera déjà construit en grande série.
Résolument tournés vers l'avenir, Maurice Collard et ses collaborateurs ont su maîtriser une technique révolutionnaire. D'autres projets montreront bientôt qu'ils n'ont pas dit leur dernier mot.



Février 1966 : Une « première » mondiale : le WA 50, premier avion tout plastique.

Mars 1967 : Premier vol du Super 4/21, premier monomoteur français IFR.

Août 1967 : Premier vol du WA 26 Squale, planeur de haute performance, finesse 38.

DYNAMISME ET CREATIVITE: 3 NOUVEAUX MODELES EN 17 MOIS!

Ce score sans précédent prouve assez le dynamisme de Wassmer. Il démontre aussi qu'une société de cette dimension connaissant parfaitement — de par sa spécialisation — les problèmes réels de l'aviation générale, peut, mieux qu'une affaire pour qui cette aviation est secondaire, créer des modèles correspondant exactement aux besoins du marché.

FABRICATION INDUSTRIELLE

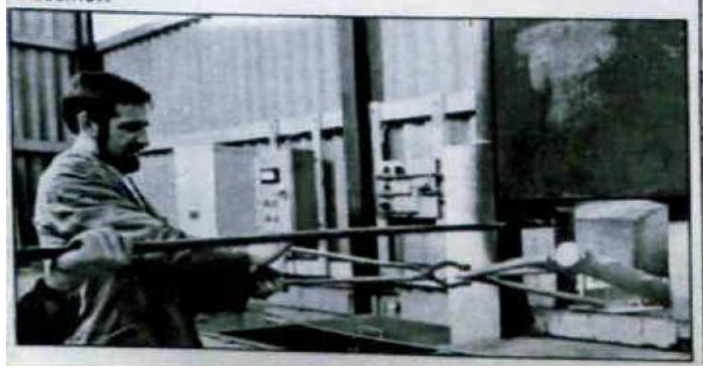
Wassmer possède actuellement deux usines, l'une sur un terrain de 13.400 m² à Issoire Ville, l'autre sur l'aérodrome d'Issoire Le Broc.
La société emploie 135 ouvriers et 30 cadres et employés pour les services administratifs et commerciaux.

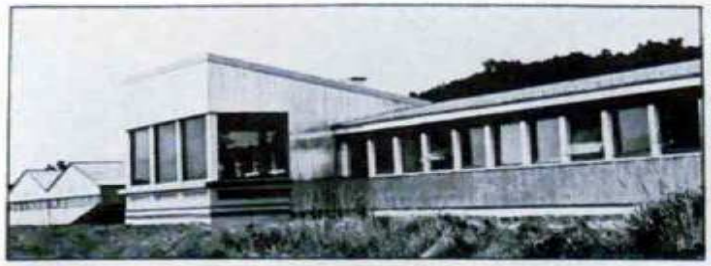
ISSOIRE VILLE

Cette usine abrite actuellement le bureau d'études ainsi que les neuf ateliers de fabrication : prototypes, menuiserie, soudure, mécanique générale et chaudronnerie, entoilage et sellerie, matière plastique, traitement thermique des métaux, contrôle.
Chacun de ces ateliers est dirigé par un responsable, contremaître, chef d'équipe ou conducteur, et emploie une main-d'œuvre hautement qualifiée, recrutée, le plus souvent, sur le plan régional.

ISSOIRE LE BROC

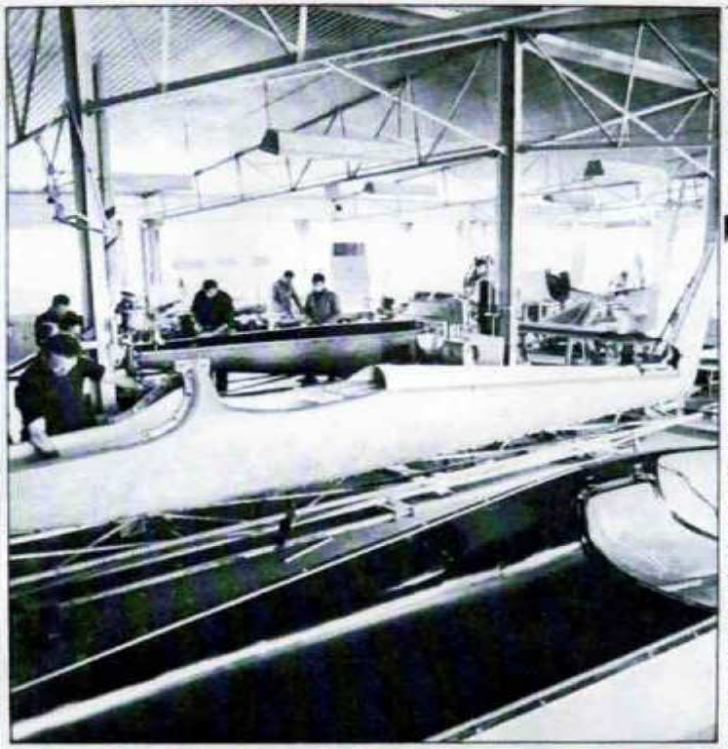
Sur l'aérodrome d'Issoire, Wassmer regroupe deux activités distinctes :
1° La direction et les services administratifs ;
2° Un nouvel ensemble industriel assurant le relais des usines d'Issoire-ville pour faire face à l'expansion de la société.
Cet ensemble comprend :
— un hangar pour les appareils de passage ou en attente de livraison ;
- un hall de montage ultra-moderne de 1.350 m² : climatisation été-hiver, ouverture automatique des portes, etc.
Ce nouveau hall regroupe, par ailleurs, le magasin de pièces détachées et un atelier radio homologué remarquablement équipé pour le contrôle et la maintenance de tous les équipements VHF, VOR, ILS, etc.
En bordure de l'aérodrome, un nouvel atelier de peinture vient d'être construit sur l'un des terrains acquis par Wassmer.





SERVICES COMMERCIAUX ET APRES VENTE

En juillet 1967, Wassmer a inauguré, sur l'aérodrome d'Issoire, 200 m² de bureaux très modernes qui regroupent les services de la société : Direction Générale, Secrétariat et Services de Direction, Service Commercial, Après-Vente, Bureau des Achats, Comptabilité.
Un grand hall de 50 m², d'une esthétique très agréable, est réservé à l'accueil des clients de passage.
Le Service après-vente assure les dépannages et rechanges, même pour les installations radio les plus complexes.
La situation de Wassmer à Issoire, au centre exact de la France, est d'ailleurs, logistiquement, bien adaptée à des interventions d'après-vente rapides, que le client soit à Paris, Toulouse, Strasbourg, Nantes ou Marseille.
Enfin, le centre Wassmer Aéromarché Vichy, situé sur l'aérodrome de Vichy-Charmeil, constitue, pour la même raison, un pôle d'intérêt permanent pour les clients intéressés par les avions d'occasion, de toutes marques, vendus par Wassmer avec garantie.



WASSMER: 10 ANS D'AVANCE TECHNIQUE

Dès 1955, Wassmer comprit l'avenir des plastiques stratifiés. Ceux-ci furent employés, d'abord, pour des parties non travaillantes, d'ailleurs de plus en plus importantes au fur et à mesure que les techniciens de Wassmer maîtrisaient cette technique nouvelle : carénages de moteurs, de roues, saumons d'aile, verrières, et même des ensembles habitacles — nez de fuselage monoblocs (Super Javelot). Il restait à faire le grand pas : ce fut le WA 50 dont on connaît la réussite et les enseignements.

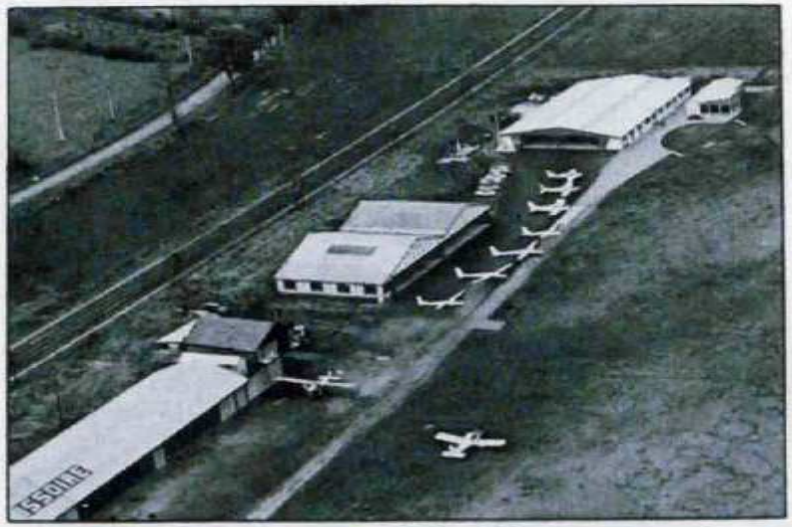
Mais pourquoi le plastique ?

On sait que le métal léger vieillit — sa résistance s'altère avec le temps. C'est la raison pour laquelle on ne peut l'employer pour des pièces telles que les pales d'hélicoptères, les attaches d'ailes, les trains, etc. Une amorce de cassure, une rayure même, créent dans sa structure moléculaire un cheminement qui prélude à des ruptures plus graves et inévitables. Le plastique, au contraire, est constitué d'une armature en fils de verre textile, liés par la résine. La rupture d'un fil n'entraînerait qu'une légère surcharge parmi les fils voisins mais ne peut s'y propager : il n'y a, de ce fait, aucun vieillissement.

Second avantage du plastique : sa surface est parfaitement lisse. La totalité d'un flanc de fuselage, ou d'une aile, peut être moulée d'une pièce, sans le moindre raccord apparent. Il suffit, au contraire, d'observer un appareil en alliage léger pour constater que ce mode de construction est périmé : ses milliers de rivets saillants, ses raccords de tôle — de style chaudronnerie — ne sont ni aérodynamiques, ni acceptables sur le plan esthétique.

Seuls les avions Wassmer WA 50, WA 51, et le planeur Squale présentent, aujourd'hui, des états de surface comparables à ceux dont l'automobile nous a donné l'habitude. Après huit années d'études préliminaires, le WA 50, n° 01, a volé. Il a cumulé des heures de vol sous tous les climats tandis que le n° 02 subissait, au banc d'essai, l'équivalent de 40.000 heures de vol, avec un succès total. Bientôt, le WA 51 et le planeur WA 26 feront entrer le plastique dans la réalité des séries industrielles.

De l'avis des spécialistes, Wassmer a pris, dans ce domaine difficile, une avance technique de dix ans. Cette avance a fait de Wassmer le constructeur le mieux armé pour produire, en série, et à des prix compétitifs, des appareils d'une robustesse et d'une finition conformes aux exigences futures de la clientèle.



WASSMER AVIATION

Aérodrome d'Issoire-le-Broc - 63 ISSOIRE - Tél. : 269.550 et 551

Wassmer 7/78 - printed in France by Alain Perraud, Paris