

Du " Javelot " au " Super-Javelot "

CES deux silhouettes (Wa-21 en haut, Wa-22 en bas) permettent d'apprécier l'étendue des modifications apportées par Wassmer au fuselage et à l'empennage de son « Javelot », pour le transformer en « Super-Javelot ».

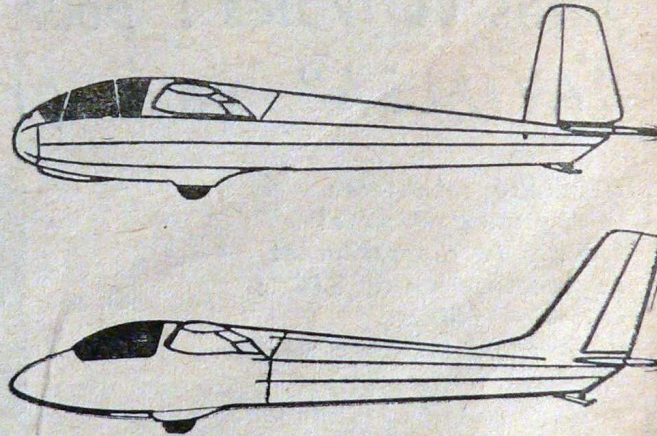
Comme on le voit, l'appareil y gagne incontestablement sur le plan de l'esthétique, et les filets d'air doivent également s'en trouver bien. Les pilotes corpulents seront heureux d'apprendre d'autre part que, malgré le profilage de l'avant du fuselage, la largeur du cockpit est restée pratiquement la même que sur le « Javelot ».

On remarque enfin l'agrandissement considérable de l'empennage vertical (de 1 m² à 1,32 m²) et l'allongement du bras de levier dû à son dessin en flèche, qui concourent à améliorer sensiblement la maniabilité latérale.

Des essais effectués par le constructeur, il ressort que le temps de passage du virage à 45° à droite au virage à 45° à gauche est de 3 secondes (4,5 sec. pour le Wa-21) : les vitesses de chute enregistrées sont d'environ 0,70 m-sec à 75 km-h, 1 m-sec à 100 km-h, 1,70 m-sec à 120 km-h, 2,70 m-sec à 140 km-h,

au poids normal d'utilisation, ce qui représente, là aussi, un gain sensible par rapport au « Javelot », gain qui augmente en même temps que la vitesse sur trajectoire.

Quant à la finesse max., bien que les essais n'aient pas encore permis de la déterminer avec précision, le



constructeur estime qu'elle doit se situer aux environs de 30.

Wassmer annonce, d'autre part, la mise en construction du Wa-23, monoplace expérimental à hautes performances, qui aura le même fuselage que le « Super-Javelot », mais une nouvelle voilure de 18 m. d'envergure, fabriquée par Merville. Sa finesse atteindrait 36.