## Wassmer présente ses productions

Les 21 et 22 septembre, la Société des Etablissements Benjamin Wassmer avait invité la presse aéronautique et les représentants des services officiels à visiter son usine d'Issoire et son hangar sur le terrain de Clermont-Ferrand.

Bien que le rendez-vous-ait été fixé sur le terrain de Clermont, c'est à Issoire que nous a déposé le « Beechcraft à tampon » de la S.N.C.F. (Aviasport n'a pas encore son avion) et nous avons donc commencé par la visite de l'usine.

Nous n'allons pas vous décrire chaque atelier, mais il faut dire que l'importance de l'usine nous a surpris. Nous nous attendions à voir un atelier artisanal ou presque.

Mais non, il s'agit déjà d'une véritable usine dans laquelle

travaillent une centaine d'ouvriers

Nous avons visité, la menuiserie (880 m² et 26 compagnons) d'où sortent en série les cellules des D. 112 et D. 120 (fig. 1).



Fig. 1

La Société Wassmer fabrique elle-même tous les éléments constituant ces avions.

Dans un coin de la menuiserie quelques compagnons travaillent sur les cellules de Stampe, dont le C.E.V. a confié la révision générale à la Société (ce qui constitue une sérieuse garantie de la qualité du travail qui se fait ici). Sortant de la menuiserie les cellules sont dirigées vers l'atelier de peinture (180 m² et 7 compagnons). Les voilures vont ensuite à l'entoilage (100 m² et 6 compagnons), puis retournent à la peinture.

Enfin tous les éléments se retrouvent au hall de montage et

finition (180 m2 et 8 compagnons).

Au total, avec l'atelier de mécanique, (qui fabrique les ferrures, trains, bâtis moteurs, etc... des D. 112 et D. 120), l'atelier moteur, (révision des 4 P SNECMA et construction du Dyna-Wassmer 850 cm3) les divers magasins, on arrive à 2 500 mêtres carrés de surface couverte.

C'est assez compréhensible car en fait les productions de

l'usine sont assez nombreuses :

Jodel D. 112 (3 avions par mois)

- Jodel-Wassmer D. 120 (4 avions par mois)

 Soit 7 avions en tout par mois. (56 % de la production totale des Jodel).

- Planeur W-20 « Javelot » (actuellement fabrication du deuxième prototype).

Révision générale de Stampe.

- Révision de 4 P SNECMA.

- Production du moteur Panhard-Wassmer.

 Révision générale d'ailes de Morane 502 et de Piper Cub de l'Armée de l'Air.

Et la Société possède la licence pour la production des ailes volantes Fauvel AV 36. Actuellement la production des AV 36 est un peu délaissée, mais la prime d'achat planeur qui doit être instituée permettra sûrement de trouver une clientèle pour ce matériel.

Nous avons d'ailleurs vu trois ailes volantes complètes qui attendent prime et clients. La visite de l'usine terminée, M. Roussin, chef d'atelier, qui a été notre cicérone nous amène à

Clermont rejoindre confrères et officiels.

La route d'Issoire à Clermont est très jolie, on suit d'abord la vallée sinueuse de l'Allier, puis « ça monte et ça descend », on passe par le pied du plateau de Gergovie ou Vercingétorix se défendit avec succès contre le vilain César (52 av. J.-C.) (1).

Puis au terme de 35 km de route, on arrive à l'Aérodrome

d'Aulnat. M. Roussin me signale qu'à faire la route plusieurs fois par jour le pittoresque n'y résiste pas, mais que les kilomètres restent et que cela constitue pour eux une sérieuse servitude. Aussi un hangar doit il être édifié sur le terrain d'Issoire au début de 1957.

Nous arrivons donc à Aulnat d'où confrères et officiels viennent de partir... pour Issoire accompagnés par M. Pouliez, le directeur de l'usine. Heureusement, reste à Aulnat l'ami Bonneau, bien connu de nos lecteurs, qui se charge de me présenter le « Javelot » et le « Bébé Jodel » à moteur Panhard-Wassmer. Présentation toute statique d'ailleurs car Bonneau m'apprend que les vols de planeurs étant interdits sur le terrain. le commandant d'aérodrome a seulement autorisé les vols d'es-

<sup>(1)</sup> D'après le Petit Larousse illustré.

sais du « Javelot » en dehohrs des heures de gros trafic, c'està-dire le matin de bonne heure, de 12 h. à 14 h. et le soir lorsque les vols du S.F.A.S.A. et de l'A.I.A. ont cessé.

A son éloignement de l'usine-mère, le terrain de Clermont ajoute donc comme inconvénient sérieux une possibilité d'utilisation très restreinte, une raison de plus militant pour la construction d'un hangar à Issoire.

Dans le hangar de Clermont les compagnons s'affairent au

montage d'un Jodel-Wassmer D. 120.

Et je pose ma première question à Bonneau :

- « Pourquoi cet avion s'appelle-t-il Jodel-Wassmer 120

et non pas Jodel D. 120 ? »

— « Parce que la structure de l'avion a été renforcée pour supporter le 90 CV Continental. Il ne faut pas oublier qu'à l'origine le Jodel D. 11 était un 45 CV.

« La puissance du moteur a donc doublé et cela justifie les

renforcements.

« D'autre part, l'aménagement intérieur du fuselage n'est pas le même. La suppression du réservoir avant a permis d'agrandir

considérablement la cabine, augmentant ainsi le confort.

« Bref, la Société Wassmer a dû fournir au Service Technique une justification de ces diverses modifications et l'avion est devenu un Jodel-Wassmer. Mais la « peau » de l'avion, c'est-àdire, sa forme extérieure, est toujours conforme au Jodel d'origine, qui est une vraie réussite et reste de toutes façons le « père » de tous les Jodel qui peuvent sortir quelle que soit leur dénomination.

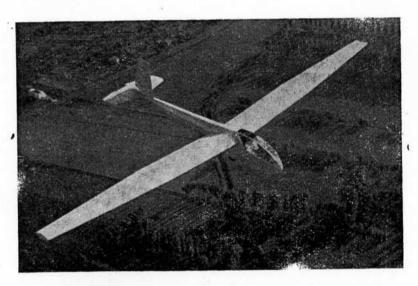


Fig. 2

— « Ces renforcements ont dû augmenter le poids de l'avion ?

— « Certes à vide, mais avec équipement complet, radio, 117 litres d'essence, PSV, vol de nuit, l'avion est 60 kg plus lourd que le D. 112, 65 CV mais le gain de solidité justifie amplement ce supplément de poids. Ainsi en monoplace et avec 1 heure d'essence le D. 120 a, en fait, le coefficient semi-acrobatique. Ceci dit, non pas pour inciter les gens à « se retourner » (cela serait une bêtise car l'avion n'est pas fait pour cela) mais pour montrer la grande sécurité qu'apportent les renforcements.

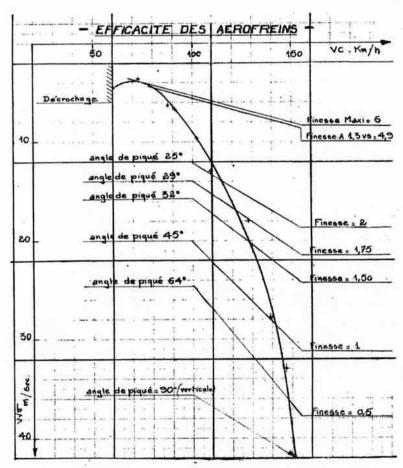


Fig. 3

« Mais parlons du Javelot (fig. 2). Où en sont les essais?

— « Ils sont très avancés, le planeur a actuellement 25 heures en 32 vols et toutes les qualités de vol ont été vues (stabilité longitudinale, recherche du centrage limite arrière, stabilité transversale, décrochages, vrille, etc...). Le planeur a été poussé à 200 km-heure en configuration croisière, et plus de 150 avec les aérofreins braqués, ce qui, grâce à la grande efficacité de ceux-ci correspond presque au piqué à la verticale (fig. 3). D'ailleurs je compte bien aller jusqu'au piqué à la verticale.

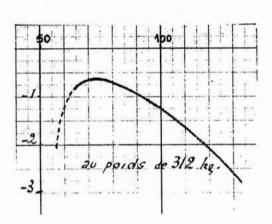
« Ét les performances?
 « Elles ont été mesurées également. La vitesse minimum

de chute ressort à 0,70 m à VC 73 km-h.

« La finesse maximum est probablement supérieure à 28.

Mais, tu sais, la grande difficulté de cette mesure. Ne soyons pas trop optimistés et restons pour le moment sur ce chiffre de 28.

« En gros, on peut admettre des performances de l'ordre de grandeur de celle de l'Air 100 plutôt un peu supérieures. Ce qui correspond exactement aux calculs de Collard, le père du Javelot. (fig. 4)



— « Alors à quand la présentation au C.E. V. ?

— « Il faut compter que le planeur pourra être mis à la disposition du C.E.V. dans un mois et demi environ.

« Il doit auparavant retourner en usine pour quelques modifications qui lui donneront son aspect définitif (pose d'un nouveau tab de profondeur agrandi, pose de carénages intérieurs, renforcement du verrouillage des aérofreins).

« Une douzaine de vols seront alors nécessaires pour parachever les essais constructeur.

Fig. 4

Il reste à pousser le planeur à 230, 240 km-h en configuration croisière. Terminer l'étude du comportement en autorotation.

« Mesurer les performances aux grandes vitesses. Faire quelques comparaisons avec l'Air 100, et rechercher une meilleure position des prises statiques, car actuellement l'étalonnage de l'installation anémométrique a révélé que celle-ci était un peu optimiste. Et cela sera terminé. — « Oui, je vois que tout de même cela fait encore pas mal de travail.

— « Certes, mais les essais auront été complets et aucune surprise désagréable ne sera à redouter.

— « Et le Panhard-Wassmer pour revenir aux avions? — « Eh bien le moteur vole sur une cellule de D. 9 « Bébé Jodel » et est bien au point, homologué O.A.C.I. (fig. 5)



— « Le moteur sera construit en série, suivant la demande des acheteurs éventuels. Le prix sera de 180 000 environ prime déduite.

« Note que pour ce prix, ce n'est pas le moteur seul qui est fourni, mais le G.M.P. complet, c'est-à-dire le moteur et son bâti, l'hélice et le capot moteur.

— « Je vois que le capot monté est en matière plastique. (fig. 6).

— « Oui, c'est la première tentative de ce genre réalisée.

Tout en bavardant

nous nous sommes rap-

prochés du hangar et

'observe le chef de

piste, M. Loiseau, (un

nom prédestiné), qui

se livre à la vérifica-

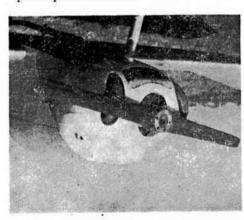
tion de la tension des câbles d'ailerons d'un

Jodel à l'aide d'un curieux instrument.

— « Ou'est-ce que

Fig. 5

« Ce capot sera soumis à une longue endurance en vol, en principe 50 heures. »



c'est que cela?
— « Ah! ca! c'es

— « Ah! ça! c'est la dernière production Wassmer, un tensiomètre extra simple. Et tu sais que faire simple c'est un art.

F1G. 6

- « Ce tensiomètre est un succès, en vente depuis 15 jours, il va falloir lancer une deuxième série.
- « Je crois que le secret c'est son prix 5 fois moins cher que les autres tensiomètres actuellement sur le marché, et une précision tout aussi bonne.
- « Dis donc, tu m'as soumis à un véritable interrogatoire, cela m'a donné soif, allons prendre un pot. »

Ce qui fut dit fut fait et ainsi se termina, effectivement l'interrogatoire de Bonneau, qui sera sans doute bien surpris. Iui beaucoup plus rédacteur que moi à Aviasport, de se voir interwievé, car je ne l'avais pas prévenu que je transcrirai fidèlement ses réponses à mes questions. J'espère qu'il ne m'en voudra pas trop et que cela l'amusera de voir pour une fois le rédacteur interwievé.

J. ZÉMARD.

Grâce à la prime d'achat

## la S'é WASSMER

vend le "JODEL D. 112" au prix d'une voiture

Sté WASSMER — 13, Rue Etienne-Dolet, PARIS (20°)

Tél. Menil : 66.06