

## ***En vol, aux commandes du Wassmer Super IV Sancy***

**Jacques NOETINGER**

*Aviation Magazine n°283 18/9/59*

Quatre jours avant l'inauguration du salon. le 8 juin 1959 avait lieu à Issoire le premier vol d'un nouvel avion de tourisme dont on attendait depuis longtemps la naissance : le Wassmer Super IV. L'événement, un peu escamoté par la fièvre "pré-salon", passa à peu près inaperçu. Pourtant aujourd'hui, je serais tenté d'affirmer que la date du 8 juin 1959 restera pour l'aviation, dite de tourisme, un événement important. L'avion que nous offrent aujourd'hui les Etablissements Wassmer est plus que séduisant, j'ai eu l'occasion de m'en rendre compte...

### **Une découverte à Vittel**

Condamné à jouer sérieusement chaque année au curiste dans une station thermale dépourvue des plus élémentaires distractions, j'ai pris l'habitude de chercher une évasion au terrain de Vittel, non loin de là. L'aéro-club est actif. Tous ceux qui y ont une part active sont devenus mes amis. Je vole sur les Jodel construits sur place et puis je suggère aux avions que je ne connais pas de venir me rendre visite. Cette année, Jean-Pierre Dumont et Mme Pelissier ont répondu les premiers à cette invite. Ils m'ont consacré une journée et m'ont confié leur « Super IV.

Le temps était maussade en cette journée d'août. Crachins et plafond bas me faisaient craindre que la liaison Issoire-Vittel dût être différée. Il n'en fut rien. J'étais en l'air à bord d'un Jodel 112 quand l'avion attendu se présenta en tour de piste, je vins me poser derrière lui. Mme Péïssier était aux commandes. Sans perdre de temps je fus invité à faire plus ample connaissance avec ce quadriplace autour duquel j'avais déjà rôdé au salon puisqu'il était en bonne place à l'exposition statique.

### **Espace et confort : objectif n° 1**

Il ne s'agit pas d'un petit avion : 10 mètres d'envergure, 7 m. 60 de long ; pourtant le Super IV pèse seulement 645 kg à vide et décolle, à pleine charge au poids de 1.200 kg. Il est équipé d'un moteur Lycoming de 180 CV entraînant une hélice à pas variable Mac Cauley à vitesse constante.

Reposant sur un train tricycle à large voie, le « Super IV » est très bas sur pattes. Le fuselage est assez long, il est construit en tubes soudés entoilés et offre une très spacieuse cabine pour quatre personnes, accessible par une verrière entièrement coulissante dont la partie supérieure est en plastique stratifié.

De l'extérieur, sur le flanc gauche, on peut atteindre un coffre à bagages de dimensions appréciables. La dérive est assez importante, l'empennage horizontal est entièrement mobile et doté d'antitabs. L'aile en bois est rectangulaire avec un bec de raccordement aile-fuselage. Le profil de l'aile est le même que celui de la Coccinelle mais les ailerons

sont légèrement vrillés à leur extrémité.

Les couleurs choisies pour le prototype suscitent des réactions très diverses. Cette association de parme, de vert et de blanc plaît aux uns, déçoit les autres. J'avoue partager l'opinion des... autres. Bien entendu l'acheteur éventuel est libre de son choix à ce sujet et ceci reste secondaire car aussi bien le Wassmer « Super IV » est surtout séduisant par ses qualités. Tout le monde appréciera, en particulier, le confort et l'espace offert par la cabine. Elle est sobre, elle est soignée, elle est douillette, elle est spacieuse. Tous les sièges sont en dunlopillo et reposent sur des sangles souples, c'est dire que l'on s'y enfonce avec délice et que les cinq heures d'autonomie du Super IV peuvent s'absorber sans craintes de crampes ! Ces sièges sont vastes et recouverts d'un tissu synthétique propre et élégant. Les ceintures de sécurité sont, m'a-t-on dit, du type « Caravelle », donc pratiques et dernier cri. Comme la verrière, en coulissant, dégage toute la cabine, l'accès est facile à partir du moment où l'on est sur l'aile d'autant que l'espace compris entre les sièges avant et arrière est plus large que dans tous les avions que je connais. Entre les sièges avant il y a un espace d'au moins 25 centimètres.



Un marchepied fixé sous le fuselage facilite l'accès sur l'extrados de l'aile mais il manque une poignée pour prendre appui. On voit difficilement comment la fixer puisque la verrière n'est que plexiglas et plastique... Un dernier détail intéressant, avant de nous installer à bord : la partie supérieure du capot moteur se soulève comme celui d'une voiture d'où accès facile pour les mécaniciens. En somme, Maurice Collard, à la tête du bureau d'études de Wassmer, a su, après le Javelot et le Bijave, concevoir un avion qui, à priori, répond aux désirs si souvent exprimés et rarement satisfaits d'utilisateurs d'avions de grand tourisme. Raymond-Pierre Cormerais, pilote d'essai du CEV, peu familiarisé jusqu'alors avec les avions dits de tourisme, fut donc favorisé lorsqu'il eut le privilège d'entreprendre les essais du Super IV.

## Premières impressions à la place pilote

Assis au siège avant gauche, ayant à mes côtés Mme Pélissier, je fais la connaissance du tableau de bord. La place ne manque pas, les instruments, les cadrans et les manettes se détachent bien sur un fond clair en même matière que les sièges. Le dessus est recouvert d'une sorte de moquette genre velours épais identique à celle des tapis.

Je ne m'étendrai pas sur les instruments habituels et classiques pour ne retenir que ceux qui offrent des particularités. Une poignée type frein de Panhard actionne seule les freins des roues principales. Il n'y a pas de frein à pied et la roue avant est conjuguée avec le palonnier. Une tirette voisine de ce frein permet le blocage pour le parking, une autre permet le débrayage de la roue avant pour les manœuvres au sol, à la main, en particulier, lors de l'entrée au hangar. Toutes ces manettes sont groupées en bas et dans la partie centrale du tableau de bord.

Non loin un autre levier permet un réglage fort simple des palonniers ainsi adaptables aux longues comme aux courtes jambes. Entre les deux sièges, le sélecteur d'essence permet d'alimenter sur l'un des réservoirs d'aile ou sur les deux à la fois. Chaque réservoir contenant 100 litres. Des jauges électriques permettent de surveiller les niveaux. Un grand levier le long du siège gauche permet de manœuvrer le train, j'en reparlerai. Un autre, le long du siège droit, mais toujours entre les deux fauteuils, actionne les volets : 2 crans ; 14° au décollage, 34° à l'atterrissage. Un levier plus petit au centre est la commande du flettner. Bien entendu un équipement électrique complet offre les possibilités d'équiper l'appareil radio (ici 2 VHF), de disposer d'un démarreur électrique, etc... Enfin précisons que l'avion est équipé en double commande avec volant rectangulaire s'enfonçant dans le tableau.

Voici venu le moment de faire un premier tour. Mme Pélissier m'accompagne, deux passagers occupent les sièges arrières car j'ai tenu à faire mes quatre vols avec la charge complète. La verrière coulisse sans efforts, la fermeture est simple. Les freins sur parking, je branche le contact général et la pompe électrique (booster-pump). Contact des magnétos. Un petit bouton : le démarreur. Je m'étonne qu'il ne soit pas protégé d'un couvercle ou qu'au moins un collier débordant évite de l'actionner par mégarde. Le moteur part sans histoire. La manette des gaz comme celle de l'hélice est du type à poussoir avec réglage de précision par rotation de la poignée. Le son du moteur est doux, l'insonorisation n'a pas été négligée semble-t-il.

Frein déverrouillé, les manœuvres au sol sont un plaisir avec la roue avant conjuguée et une visibilité parfaite aussi bien vers l'avant que vers l'arrière et sur les côtés. Après une vérification des magnétos, de la position du flettner, du cran de volet pour le décollage et du pas d'hélice qui est bien au petit pas, je m'élanche sur la piste en herbe de Vittel. Cette piste mesure 1.700 mètres, elle présente quelques aspérités. Nous la prenons au 173 sans chercher à faire un décollage de performance; je constate que le train est doux et souple, que l'accélération est rapide et que nous nous retrouvons en l'air à 100 au. badin après une course approximative de 400 mètres maximum. Je réduis un peu les gaz par habitude A 120 je manœuvre d'arrière vers l'avant le grand levier qui d'un seul

mouvement éclipse les trois roues. Là une remarque, ce levier est très arriéré dans la position train sorti verrouillé. Il n'est pas très facile à attraper et demande un coup de main que je n'ai pas du premier coup, je l'avoue. Mme Pélissier me vient en aide. Le mouvement demande un certain effort. Sur le tableau de bord les 3 lampes rouges se sont éteintes et des vertes se sont allumées, le train est bien verrouillé.

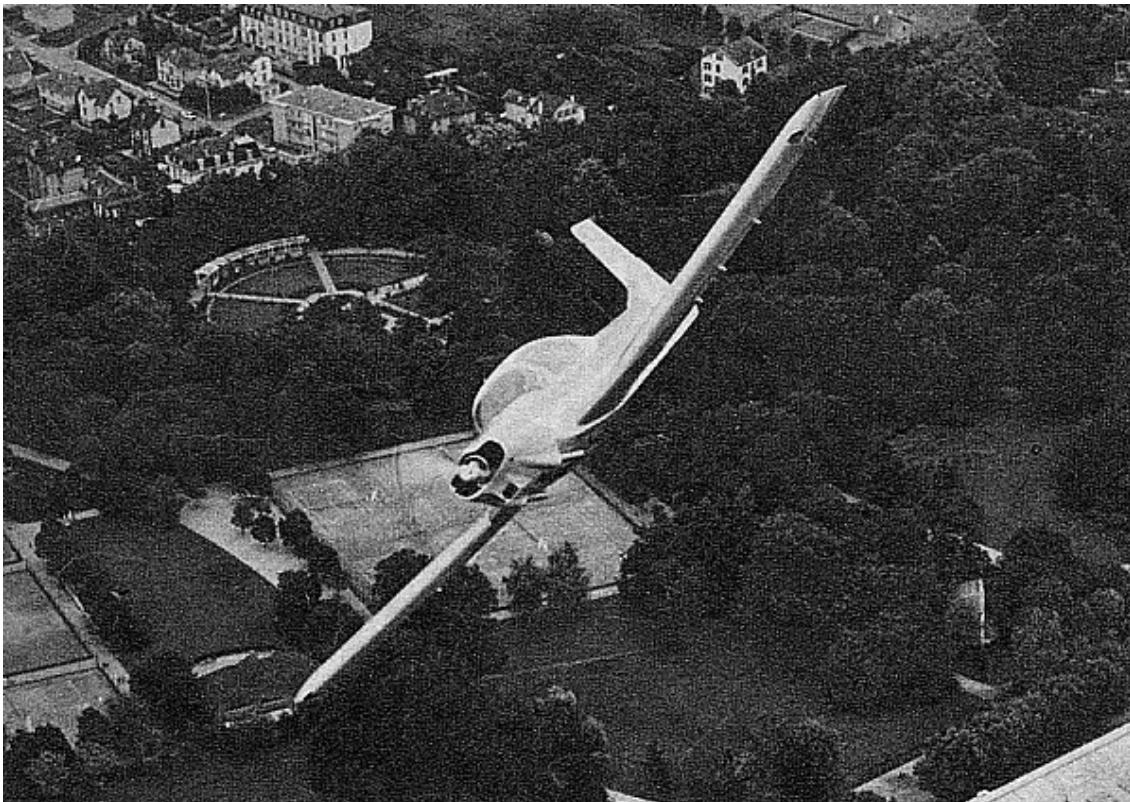
Pour les volets la manœuvre est plus simple, je ramène le levier vers l'avant, j'adopte le régime prescrit pour la montée : 2,500 t/m, 90 Pz à l'admission, 150 km/h au badin. Le vario se stabilise à 5 mètres/seconde, c'est dire que le « Super IV » monte bien. Nous atteignons très vite les 2.000 pieds que je me suis fixés pour quelques évolutions. La visibilité est excellente en vol et il y a beaucoup de lumière dans cette cabine si largement vitrée. Le régime de croisière économique est obtenu avec 2.350 t/m et 77 Pz ; je stabilise l'avion, règle le flettner qui est très sensible mais qui se manœuvre avec précision. L'avion prend progressivement sa vitesse et celle-ci se stabilise autour de 260 km/h badin et ce badin est juste, me précise-t-on. Cinq heures à cette vitesse cela fait une confortable autonomie ! Bien réglé au flettner de profondeur l'avion est très stable. Quelques virages en surveillant la bille me prouvent que la conjugaison est sans sorcellerie. Le volant est doux et souple. Les ailerons sont très efficaces. Le pilotage du Super IV est vraiment simple et agréable; dans les virages le badin ne chute pas. Voilà donc de premières impressions tout à l'honneur du F BIXX, je ne lui en demande pas plus pour l'instant, nous revenons donc vers le terrain.

Ma voisine m'a prévenu : pour faire un bon atterrissage, arrivez au moteur. Je suis ses directives. Pour la sortie du train à 150 j'actionne le levier vers l'arrière. Il faut encore s'habituer au petit coup de coude nécessaire pour le verrouillage et les lampes rouges s'allument. Approche à 135/140 avec un cran de volets et un peu de moteur, l'hélice étant à plein petit pas et le réchauffage carbu tiré. Arrondi en début de piste on touche le sol à 100, l'avion n'a aucune tendance à rebondir. Au sol il se freine rapidement de lui-même sans qu'il soit nécessaire d'utiliser le frein en moins de 300 mètres. Voilà, ce premier vol est terminé; il m'a fait une impression très favorable.

## **Récidives en vol**

Après un déjeuner agréable mais rapide pendant lequel je prends des notes avec les précisions que me donnent Jean-Pierre Dumont et Mme Pélissier, nous revenons à l'avion et je refais trois vols, Le dernier consiste à faire une séance de photos avec Léon Caias qui a suivi l'entraînement de pilote aux Etats-Unis et qui a une licence de photos aériennes, il est dans le Piper de l'Aéroclub de Vittel piloté par l'ami Yvon Lisambert, c'est dire qu'il faut remuer le « Super IV » pour faire des passes devant l'objectif. Le Wassmer se prête à la manœuvre comme un petit chasseur. Virages à la verticale et changement de régimes se succèdent comme une danse rythmée. L'avion semble à l'aise comme il était à l'aise dans des exercices de « lazy eight » auxquels je reste fidèle et qui m'ont permis des évolutions en faisant varier le badin entre 130 et 330 km/h. J'ai essayé des décrochages avec et sans moteur. Le profil de l'aile fait que l'avion prévient très longtemps à l'avance tandis qu'un gros avertisseur électrique rouge clignote quand le train est rentré. L'appareil se trémousse. On le cabre, le palonnier accuse des mouvements secs mais l'avion refuse l'abattée préférant un mouvement de

roulis caractéristique à 100 km/h environ, tout rentré, mais l'avion s'enfonce vite. J'ai aussi essayé l'approche tout réduit Le taux de chute est important, l'avion doit être mis dans une position piquée assez marquée pour conserver son badin et l'arrondi doit être fait suffisamment tôt si l'on ne veut pas que l'opération se termine prématurément au sol. En croisière maximum continue, le régime est de 2.450 t/m avec 84 à l'admission et le badin donne un bon 276 km/h. Enfin, aux essais à plein régime au ras du sol. le « Super IV a fait 305 km/h.



### **Opinion sur le Super (V**

Quatre vols, 1h 30 aux commandes de ce quadriplace ont été pour moi une passionnante expérience. Mon seul regret est d'avoir dû interrompre là ma petite expertise. Cet avion est réussi, très réussi. Pour une fois, il cumule les qualités que requièrent l'esthétique, le confort et la performance. Il n'est pas vicieux. Le roulage au sol est simple et agréable, le décollage est sans difficulté, le pilotage est parfaitement classique, l'atterrissage, demande une petite expérience pour l'approche. Mais même un jeune pilote après quelques tours de double s'en accommode parfaitement.

Les performances et les longueurs de décollage et d'atterrissage sont très intéressantes. J'ai dit mes réflexions sur le plan des modestes critiques à verser au dossier du Super IV, Résumons-les : poignée d'accès, démarreur sans garde, levier de train nécessitant un peu d'habitude et de muscles. J'ajouterai qu'un flettner de direction ne serait peut-être pas sans intérêt et que la position de la manette de réchauffage

carbu pourrait être mieux placée si elle était plus proche du pilote gauche. A part le levier du train ce sont là des détails, mais en dépit de la dureté de ce levier il convient de féliciter Wassmer d'avoir trouvé un moyen si simple d'escamoter mécaniquement un train tricycle.

Oui, le Super IV est une réussite, un nouvel avion capable de remplacer le Norecrin. Puisse la société Wassmer avoir les moyens financiers et la structure commerciale souhaitable pour imposer cet avion non seulement en France mais à l'étranger car le Super IV mérite cette consécration.

