

WASSMER

1905 - 1977



Table des matières

1. L'histoire de la firme WASSMER
 - 1.1. Création des Etablissements WASSMER
 - 1.2. Fabrication d'hélices
 - 1.3. Maintenance aéronautique
 - 1.4. Fabrication sous licences AVIA, Fauvel, Jodel
 - 1.5. Développement des modèles WASSMER
 - 1.6. Création de CERVA
 - 1.7. Disparition de l'entreprise
2. Les hommes et les femmes qui ont fait WASSMER
 - 2.1. Direction de l'entreprise
 - 2.2. Ingénieurs
 - 2.3. Pilotes
3. Les planeurs WASSMER
 - 3.1. Appareils fabriqués sous licence
 - 3.2. Javelot I, Javelot II et Super Javelot
 - 3.3. Bijave
 - 3.4. Squalo et Espadon
 - 3.5. Prototypes
 - 3.6. Projets
 - 3.7. Machines dérivées
4. Les avions WASSMER
 - 4.1. Sancy, Baladou et Super IV
 - 4.2. Pacific, Europa, Atlantic et Piranha
 - 4.3. Guépard et Cougar
 - 4.4. Prototypes
 - 4.5. Projets
 - 4.6. Machines dérivées
5. Les avions et planeurs WASSMER dans le monde
6. Epilogue : De WASSMER à ISSOIRE-AVIATION

L'histoire de la firme WASSMER

Création des Etablissements WASSMER

P. Stenger crée à Paris vers 1890 un atelier de modelage qui réalise des modèles pour la fonderie et des pièces diverses en bois (poulies, tambours...) : P. Stenger, 13 rue Etienne Dolet, PARIS XX^{ème}. Il prend comme contremaître un compagnon modeler originaire d'Alsace et nommé Benjamin WASSMER. Avec l'essor de l'automobile la firme connaît un développement considérable et en 1905 elle est rachetée par Benjamin Wassmer.



Fabrication d'hélices

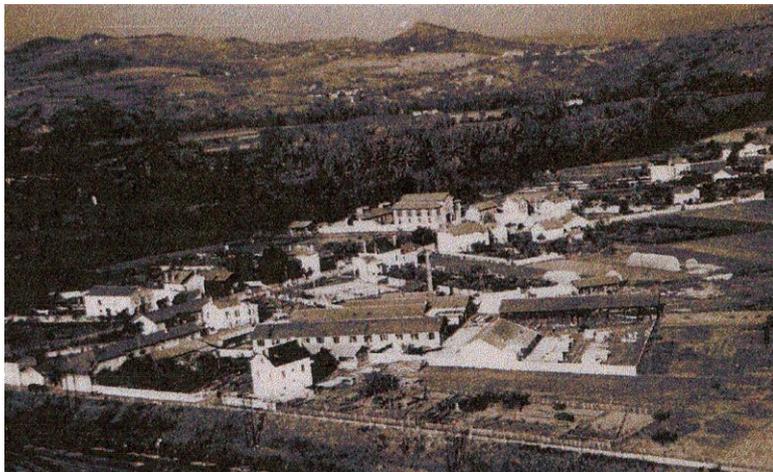
En 1910 apparaissent les premières réalisations dans le domaine aéronautique. En effet, c'est à partir de cette date que Benjamin WASSMER commence à fabriquer des hélices, d'abord comme sous-traitant des Ets Chauvière, puis directement pour l'industrie aéronautique. Les hélices, parfois de grand diamètre voire quadripales sont réalisées en bois selon la technique « lamellé-collé ».



Atelier P. STENGER – Benjamin WASSMER Successeur

La guerre devenant imminente, WASSMER accepte un marché de fabrication de 10.000 hélices d'avion. Cette production nécessite, pour des raisons stratégiques, l'ouverture d'une usine loin

du front, c'est Issoire dans le Puy-de-Dôme qui est retenu ; un atelier est d'abord loué, puis une scierie est achetée, chemin des Croisettes, sur la route de Parentignat, qui deviendra l'usine WASSMER.



Usine WASSMER
Chemin des Croisettes
Issoire

La production d'hélices se poursuit jusqu'au solde du marché en 1924, et en parallèle l'usine commence à fabriquer des meubles.

Benjamin WASSMER, décédé en 1926, laisse son entreprise à ses deux filles Antoinette CASSAGNE et Louise DUMONT. La société Ets B. WASSMER est alors créée pour gérer les activités de l'usine d'Issoire, essentiellement la fabrication de meubles. La direction des entreprises est assurée par Edouard CASSAGNE, gendre de Benjamin WASSMER.

Utilisant le noyer très répandu en Auvergne, l'usine d'Issoire fabrique des meubles jusqu'en 1936.

Maintenance aéronautique

Toujours prête à valoriser son savoir faire dans le domaine aéronautique, la société obtient du gouvernement la maintenance des avions et planeurs des S.A.P. (*Sections d'Aviation Populaire*) qui visent à mettre l'aéronautique à la portée de tous.

Les années 1937 et 1938 voient ainsi le développement à Issoire de la réparation des CAUDRON « Luciole ». Ces travaux sont réalisés dans l'ancienne scierie sur des éléments transportés par route jusqu'à Issoire.

Fabrications sous licence

L'activité « vol sans moteur » s'est développée en France dans les années 1920. En 1929 est créée l'AVIA (Association pour la Valorisation de l'Industrie Aéronautique), dont le but est à la fois la promotion de cette activité et la conception de machines. En 1932 le site de la Banne d'Ordanche, en Auvergne, est décrété centre national de formation. Par ailleurs une dizaine de types de planeurs sont élaborés au cours des années 1930 par l'AVIA, qui propose les plans aux clubs ou fait construire les machines par des entreprises aéronautiques. La dernière machine conçue par l'AVIA est le type 152a dont WASSMER obtient un marché de construction portant sur une quarantaine d'exemplaires, en 1940.

Il semble qu'une vingtaine de machines, au moins, aient été construites, toujours dans l'ancienne scierie, avant l'invasion de la zone libre et l'interdiction de toute activité aérienne.

Après la guerre WASSMER obtient des marchés de remise en état des planeurs allemands récupérés (Grünau, Eider, Olympia...), de réparation des planeurs français (Caudron C800, Castel C242, Nord 2000...) ainsi qu'un marché de révision des avions école STAMPE « SV 4 » dont la France vient d'acquérir la licence de production.

Cette époque voit également la production d'une deuxième série d'AVIA152a.

Mais fort de son expérience de construction de planeurs et d'entretien d'avions WASSMER souhaite passer à la construction d'avions, sur la base d'une technologie maîtrisée dans le bois

et toile. La licence de fabrication du petit monoplace D9, familièrement appelé « bébé Jodel », conçu par Jean DELEMONTEZ, est acquise auprès de la société JODEL dès 1949. Le premier D9 WASSMER vole à Issoire le 8 janvier 1950 et est suivi d'une douzaine de machines entre 1950 et 1952. L'une de ces machines, immatriculée F-PFLU, est achetée par la section aéronautique de l'Ecole d'Ingénieurs Arts & Métiers de Paris, animée par Jean Pierre DUMONT, petit fils de Benjamin WASSMER, pilote avion et planeur, que nous retrouverons plus tard à la tête de l'entreprise...

Retour à la fabrication de planeurs vers 1952, WASSMER entreprend la réalisation d'une série d'une cinquantaine d'ailes volantes FAUVEL AV 36. Il s'agit en fait de réalisation de « kits » destinés aux aéroclubs, seule la première machine ayant été montée à Issoire et testée par Charles Fauvel.



Usine WASSMER
Construction des Fauvel
AV36

Le marché des avions monoplace était forcément limité ; dès la création par Jean DELEMONTEZ du biplace D112, WASSMER acquière la licence de fabrication. C'est ce modèle, produit à environ trois cents exemplaires entre 1952 et 1966, qui permettra à WASSMER de devenir véritablement un constructeur aéronautique.

Grâce à la prime d'achat

la S^{té} WASSMER

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

S^{té} WASSMER — 13, Rue Etienne-Dolei, PARIS (20^e)
Tél. Menil : 66.06

Au décès d'Edouard CASSAGNE, en 1953, la direction de WASSMER reste une affaire de famille. C'est en effet un binome constitué de Jacques DUMONT qui travaillait déjà dans l'entreprise, et de son frère Jean-Pierre DUMONT, ingénieur chez Renault, qui prend la barre.

Le succès du D112 a ouvert à WASSMER des perspectives nouvelles. Une étude réalisée par Henri COPIER, directeur de l'usine d'Issoire, avec la collaboration de Jean DELEMONTEZ, permet de faire évoluer le D112, excellente machine pour l'école et le vol local, vers une machine plus adaptée au voyage : C'est la création du D120, en 1955. Présenté au salon du Bourget, le Jodel-Wassmer D120, baptisé « Paris-Nice » suite à un vol de démonstration du pilote d'usine Mlle Hrisa CHOURIDIS, sera un succès considérable pour WASSMER.

La production du D 120 se poursuivra jusqu'en 1967 et plus de 300 exemplaires seront construits. Outre le modèle standard il existe deux autres versions du D120, le D120A équipé d'aérofreins, et le D120R remorqueur de planeurs.

Le D120 équipera de nombreux aéroclubs. Mlle VERNAZ gagne en 1957 le tour de France aérien des jeunes pilotes, tandis qu'une dizaine de ces machines sont livrées en vol groupé aux aéroclubs algériens cette même année.



Mlle Madeleine VERNAZ
et son accompagnateur
Tour de France aérien 1957

Mais WASSMER a maintenant l'ambition de concevoir ses propres machines, d'où la création en 1955 d'un bureau d'études à Paris, dirigé par Maurice COLLARD.

Développement des modèles WASSMER

L'étude d'un planeur avec des ailes en bois revêtues en contreplaqué de bouleau et un fuselage constitué d'un treillis métallique est entreprise, à la demande et avec le support financier de l'Etat qui cherche un successeur au planeur Emouchet. Cette première version de 16 mètres d'envergure avec dièdre central, dénommée WA 20 JAVELOT I apparaît en août 1956. Cet appareil est d'emblée considéré comme un excellent planeur d'entraînement.

C'est avec cette machine que sont introduites les premières pièces en matériaux composites : pédales, casseroles de nez, puits de roue, carénages, etc. Cette nouvelle technologie allait révolutionner les productions de la société WASSMER.

En 1958, sort le WA 21 JAVELOT II, version simplifiée du WA 20, de 15 mètres d'envergure avec dièdre reporté. Cet appareil correspond à la classe standard de la FAI pour les championnats du monde de vol à voile. La finalité de cet appareil s'exprime dans son slogan publicitaire "du lâcher à la couronne d'or".

12 Javelot I seront produits, suivis d'une série de 63 Javelot II.



Hangar de montage des
appareils WASSMER à
Clermont-Aulnat

Le planeur JAVELOT étant lancé, la firme WASSMER étudie en 1958 un planeur biplace dénommé WA 30 BIJAVE. Planeur école, cet appareil de 16,85 mètres d'envergure adopte le même principe de construction que le JAVELOT. Grâce à ses qualités, le BIJAVE remporte un marché d'Etat qui lui permet de devenir le planeur école des clubs vélivoles français. C'est sur un BIJAVE que Mademoiselle Denise TROUILLARD, pilote, accompagnée de Suzanne SUCHET bat à Issoire le 11 décembre 1962 deux records du monde (sous classe D2, biplace en catégorie féminine) : gain d'altitude de 7256 m et altitude absolue de 8.571 mètres.

Le Bijave sera produit à près de 300 exemplaires entre 1960 et 1970. Un timbre poste reprendra sa silhouette caractéristique.



Malheureusement, à partir de 1968 une série de ruptures en vol devait aboutir à l'interdiction de vol du Bijave, prononcée en 1970. Coup terrible pour les clubs de vol à voile français privés de machines école, et également pour WASSMER dont la réputation était mise à mal et qui perdait brutalement un marché important. Après deux ans d'incertitudes, d'inquiétudes et de tergiversations, une solution de renforcement du plan central devait être trouvée, permettant après modification des machines la remise en vol des Bijave.

Les conséquences seront très sérieuses pour WASSMER, car outre le préjudice économique à court terme les clubs se tourneront vers l'acquisition de machines allemandes, jusque là interdites pour des raisons techniques fallacieuses, et que les services de l'état devront bien homologuer.

En 1959 des divergences entre les frères DUMONT entraînent une scission : Jacques DUMONT reprend l'activité modelage à Paris, tandis que l'établissement d'Issoire prend son indépendance sous le nom WASSMER AVIATION et Jean-Pierre DUMONT en prend la direction. Le bureau d'études WASSMER est transféré de Paris à Issoire. WASSMER AVIATION à Issoire emploie alors 90 personnes.

Une usine d'assemblage est enfin construite sur l'aérodrome d'Issoire, car jusque là le montage des appareils construits dans l'ancienne scierie devait être réalisé soit dans les hangars de l'aéro-club, ou lorsque la production était devenue trop importante les éléments étaient transportés par route dans les hangars de l'aérodrome de Clermont-Aulnat.

Un projet ambitieux est lancé à partir de 1958 : produire un avion quadriplace de voyage, spacieux et rapide. Une étude constructive aboutit au choix d'une structure en tubes métalliques pour la cellule et en bois pour la voilure. En progression constante, les matériaux composites sont utilisés pour la réalisation de plus de quarante pièces dont les capots moteurs, les pavillons ou les saumons d'ailes.

Doté d'un train rentrant et d'un moteur LYCOMING 180 CV avec hélice à pas variable, le prototype du WA 40 effectue son premier vol en 1959. Afin de démontrer la fiabilité de l'appareil, Hrissa PELLISSIER réalisera en février 1964 la traversée de l'Atlantique Sud de DAKAR à NATAL, afin de livrer son appareil à un client français résidant au Brésil.

En 1965 est lancé le WA 41 BALADOU, version à train fixe du WA 40. La gamme est complétée en 1967 par le SUPER 4/21. Equipé de réservoirs supplémentaires, le SUPER 4/21 F-BOYS réalise le tour du monde en 1968 en parcourant pas moins de 45.000 km en 52 jours. La gamme des WA 40 et dérivés, produite à quelques 200 exemplaires entre 1960 et 1970, connaît un réel succès. Quelques clients célèbres en font leur moyen de transport favori comme Marcel AMONT (SUPER IV N° 100) ou Jacques BREL (SUPER 4/21 N° 417).



D'autres, tel le champion cycliste Louison BOBET s'intéressent à l'appareil sans pourtant donner suite.



Louison BOBET de passage à
Issoire
De gauche à droite :
Hrissa PELLISSIER (WASSMER),
Louison BOBET,
Jean-Pierre DUMONT (WASSMER),
Maurice COLLARD (WASSMER),
Raymond-Pierre CORMERAIS (CEV)

L'activité planeur n'est toutefois pas abandonnée, le WA 22 A SUPER JAVELOT succède au JAVELOT II en 1961. La réalisation de l'intégralité du cockpit en matériaux composites permet de réaliser une machine aux performances aérodynamiques et à l'esthétique remarquables. En 1962 et 1963, les prototypes expérimentaux WA 23 (SUPER JAVELOT 18 mètres) et H 230 (hybride SIREN / WASSMER) permettent de préparer la mise au point des futurs modèles.

Mais les coûts du bois importé des Etats Unis connaissent une envolée spectaculaire : Le mètre cube de « spruce » atteint un million de francs (anciens) arrivée au Havre, et il faut ajouter les frais d'homologation et le débitage. Le créneau construction métallique est bien maîtrisé par les constructeurs américains, et le choix de Wassmer se porte sur un pari technologique, une construction en matériaux composites, bénéficiant de l'expérience acquise sur la fabrication des éléments de planeurs.

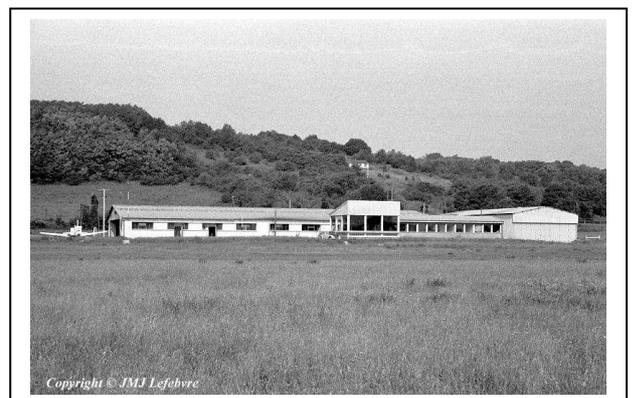
L'étude est lancée d'un quadriplace à train tricycle escamotable entièrement composite. Le démonstrateur WA 50 réalise son premier vol le 22 mars 1966. Au même moment, un deuxième prototype subit au sol l'équivalent de 18.546 heures de vol. WASSMER vient alors de réaliser une première mondiale, démontrant ainsi son indiscutable avance dans l'utilisation des composites pour des applications structurales. Extrapolé du WA 50, le WA 51 PACIFIC sort en 1969. Doté d'un moteur de 150 CV avec hélice à pas fixe, cet avion est le premier monomoteur entièrement en composites certifié au monde. Les WA 52 EUROPA (160 CV) et WA 54 ATLANTIC (185 CV) complètent la gamme en 1971 et 1973.

Courant 1976, deux versions simplifiées du WA 51 compléteront la gamme, le WA 80 PIRANHA, biplace équipé d'un moteur de 100 CV et le WA 81, sa version triplace.

La société WASSMER emploie en 1969 168 personnes et s'affiche comme un des leaders européens parmi les constructeurs d'avions de tourisme et de planeurs.



Copyright © JMJ Lefebvre



Copyright © JMJ Lefebvre

neur suit la même évolution avec l'arrivée en 1967 du WA 26 SQUALE qui succède au SUPER JAVELOT. Alors que le prototype possède un fuselage en bois et composite, la version de série dénommée WA 26 P possède un fuselage entièrement en composite. La version WA 26 CM est

conçue pour les championnats du monde à MARFA aux Etats-Unis où elle termine 20e en 1970. En 1974 sortira le WA 28 ESPADON, version "tout composite" du WA 26 P.



Mais, en 1971, WASSMER avait dû déposer son bilan une première fois ; l'affaire des Bijave y avait fortement contribué.

Restructurée la société peut néanmoins reprendre ses activités et poursuivre ses fabrications d'avions et planeurs, sous le nom de WASSMER AVIATION.

Le directeur Jean Pierre DUMONT est remercié, de même qu'une partie du personnel en 1972 ; c'est Roger LIEVIN qui prend la barre de l'entreprise.

Création de CERVA

Afin de répondre à un cahier des charges de l'armée, un avion 5/6 places "tout métallique" est conçu en collaboration avec SIREN au travers d'un GIE dénommé CERVA (Consortium Européen de Réalisation et de Vente d'Avions) créé en 1971. Le CE 43 GUEPARD est de fait une extrapolation métallique du 4/21, dont la cellule et les ailes sont produits par SIREN, WASSMER se chargeant de l'intégration et de la mise en vol. 43 appareils sont construits dont une trentaine livrés comme appareils d'entraînement à l'armée. Un exemplaire équipé du moteur CONTINENTAL 285 CV TIARA et dénommé CE 44 COUGAR est réalisé en 1975. Un CE 45 LEOPARD est également étudié, mais il ne semble pas avoir volé.

Dans le cadre de CERVA sera également étudié un planeur biplace « plastique » baptisé CE 75 et qui volera en 1974. Les essais se prolongeant la machine ne connaîtra un développement en série qu'après la disparition de WASSMER, sous l'appellation du E 78 « Silène » fabriqué par ISSOIRE-AVIATION.

Disparition de l'entreprise

Victime de la crise mondiale de l'aviation légère, qui voit s'effondrer les ventes de planeurs et d'avions, WASSMER AVIATION cesse définitivement son activité le 16 septembre 1977.

Si le nom de la firme disparaît son potentiel humain et industriel est repris par la SIREN au sein d'une société créée dans ce but et appelée ISSOIRE-AVIATION.

Symbole de cette extraordinaire aventure industrielle et humaine, le prototype du WA 83, dernière production de WASSMER AVIATION, est toujours exposé à l'entrée de l'usine.

Les hommes et les femmes qui ont fait WASSMER

Direction de l'entreprise

Benjamin WASSMER



Compagnon modelleur, originaire de Bitchwiller lès Thann (Haut Rhin).
Contremaître chez P. Stenger il reprend l'entreprise en 1905, tout en lui laissant sa raison sociale « P. Stenger, B. Wassmer successeur ».
A son décès en 1926 l'entreprise est rebaptisée par ses filles qui en ont hérité « Ets B. WASSMER ».

**Benjamin WASSMER
(en habit)
Dans l'atelier de la rue Etienne Dolet**

Edouard CASSAGNE

Gendre de Benjamin WASSMER il prend la direction de l'entreprise au décès de son beau-père en 1926.

Il réussira à traverser les périodes difficiles de la grande dépression et de la seconde guerre mondiale, et c'est à lui que WASSMER doit d'être devenue d'abord une société de maintenance aéronautique, ensuite une société de construction aéronautique (AVIA 152a, puis JODEL D92 et D112).

Après la seconde guerre mondiale il associe son neveu Jacques DUMONT à la direction de l'entreprise.

Jacques DUMONT

Petit fils du fondateur Benjamin WASSMER,
Licencié en droit, associé à la direction de l'entreprise par son oncle Edouard CASSAGNE après la seconde guerre mondiale. Prend la direction des Ets B. WASSMER au décès de celui-ci en 1953, associé à son frère Jean Pierre, jusqu'en 1959 date à laquelle les activités modelage et aéronautique sont scindées. Après cette date Jacques DUMONT prend la direction de WASSMER MODELAGE .

Jean-Pierre DUMONT

Petit fils du fondateur Benjamin WASSMER,
Ingénieur Arts et Métiers (Paris 1947), débute sa carrière chez Renault, puis rejoint l'entreprise familiale en 1953 au décès de son oncle Edouard CASSAGNE , pour en prendre la direction avec son frère Jacques.
Président de WASSMER AVIATION en 1959 après la scission des activités modelage et aéronautique.
Quitte l'entreprise en 1972

Roger LIEVIN

Ingénieur Arts et Métiers (Angers 1962),
Directeur de l'usine d'Issoire, il succède à Jean-Pierre DUMONT comme président de WASSMER AVIATION en 1972.

Les hommes et les femmes qui ont fait WASSMER

Etudes & Fabrications

Antoine BOURDAROT (1897 – 1952)

Menuisier, constructeur amateur (Sablier 20 en 1931), puis constructeur d'AVIA 11A et 32^E pour l'aéroclub d'Auvergne. Il continue sa carrière dans la société aéronautique Lignel, d'abord à Suresnes puis à Alger et Boufarik où il supervise la fabrication des AVIA 152a de Caudron en 1942.

Rentré en France en 1945 il reprend son atelier de menuiserie avant de rejoindre Wassmer comme chef d'atelier en 1949 pour participer à la mise en place de la construction des Jodel.

Maurice COLLARD

Ingénieur Arts et Métiers (Lille 1939), ingénieur chez Hispano-Suiza, il rejoint les Ets B. WASSMER en 1955 comme responsable du bureau d'études.

Concepteur des avions et planeurs WASSMER à partir de 1955 et jusqu'à son départ pour la société BERTIN en 1969.

Henri COPIER

Ingénieur Arts et Métiers (Cluny 1936)

Directeur technique adjoint du Centre des Sports Aériens de Castelnaudary, puis directeur de l'usine Wassmer d'Issoire en 1947.

Il est, avec le support de Jean DELEMONTEZ, le concepteur du JODEL-WASSMER D120.

Quitte l'entreprise en 1957.

Philippe MONIOT

Ingénieur Arts et Métiers (Lille 1965), débute sa carrière chez WASSMER AVIATION, Directeur technique d'Issoire Aviation lors de la reprise de l'usine WASSMER par la SIREN en 1978,

Fondateur de la société Rex Composites à Issoire en 1986, laquelle rachète Issoire Aviation en 1995,

Créateur de APM (Avions Philippe Moniot) qui conçoit les avions APM20 Lionceau, APM30 Lion et APM40 Simba.

Les hommes et les femmes qui ont fait WASSMER

Pilotes

Pierre Jacques BONNEAU

Pilote d'essai au CEV (Centre d'Essais en Vol), il procéda à la certification de tous les WASSMER entre 1955 et 1958.

Il deviendra ensuite pilote usine chez PROCAER, puis pilote et commandant de bord à Air Inter.

Journaliste, il est l'auteur de 5 ouvrages techniques qui font autorité en matière d'aviation générale.

Hrissa CHOURIDIS épouse PELLISSIER

Pilote de démonstration WASSMER jusqu'en 1972.

Réalise la traversée de l'Atlantique Sud de DAKAR à NATAL le 5 février 1964 sur WA40, troisième femme à réussir cette traversée après Joan BATTEN et Maryse BASTIE.

Réalise, en collaboration avec d'autres pilotes, un tour du monde du 12 septembre au 15 novembre 1968 en parcourant pas moins de 45.000 km en 52 jours sur le WA40 F-BOYS.

Raymond-Pierre CORMERAIS

Pilote au CEV, pilote d'essais du WA 40.

Jean Claude GOMBERT

Champion de France de Vol à Voile, puis membre de l'équipe de France aux championnats du monde de 1970,

Pilote d'essais et de démonstration WASSMER,

Décédé lors du crash du prototype du WA54 en 1972.

Pierre HERBAUD

Chef pilote de l'aéroclub d'Issoire,

Pilote de réception WASSMER,

Décédé lors du crash d'un Super IV à Saint Germain Lembron en juin 1965

Claude PASCAULT

Pilote de démonstration WASSMER

Gérard TAHON

Pilote de Vol à Voile, participe aux championnats nationaux en 1957 à Pont Saint Vincent sur WASSMER « Javelot ».

Pilote au CEV, pilote d'essais du « Bijave » et des WASSMER 50, 51 et 52.

VAN ACKER

Pilote au CEV, pilote d'essais du CE 75.

Les planeurs WASSMER

Appareils fabriqués sous licence

AVIA 152a

Planeur monoplace d'école dérivé des AVIA Xa (1930), XIa (version industrialisée du Xa, 1930), XVa (1932) et 151a (1938).

Œuvre de l'ingénieur Lescure de la Section des Sports Aériens du Commissariat Général aux Sports.

Premier vol en 1940.

Environ 200 exemplaires construits :

Roche Aviation (Riom): 40 exemplaires environ commandés en 1940

Probablement CN 01 à 40

Wassmer (Issoire): 40 exemplaires commandés en 1940

Probablement CN 41 à 70, puis 184 à 203

Caudron (Boufarik) : 100 exemplaires produits entre 1942 et 1946

Probablement CN 101 à 180 puis 204 à 222

Ateliers de la Marine (Toulon) : 3 exemplaires produits

CN 181 à 183

Caractéristiques :

Envergure : 11.178 m

Longueur : 7.2 m

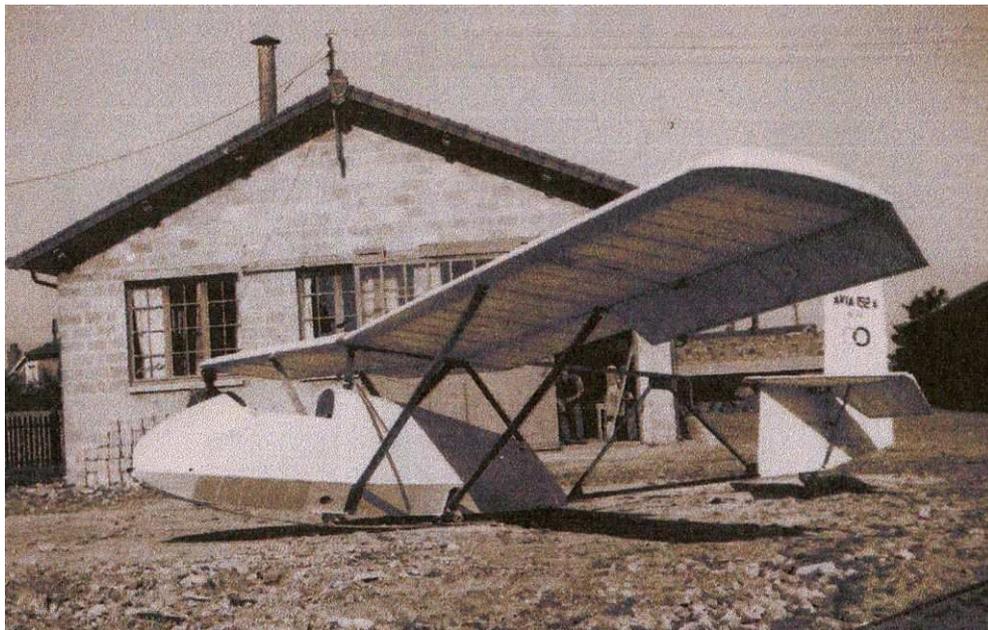
Surface : 17.967 m²

Masse à vide / totale : 150 / 236 kg

Finesse : 11.5

Exemplaires encore en état de vol : Aucun

Exemplaires visibles en statique : Aucun, mais un exemplaire est en cours de construction, conformément aux plans d'origine, au Musée de l'Air d'Angers.



Avia 152a CN 48 dans la cour de l'usine WASSMER à Issoire

Les planeurs WASSMER

Appareils fabriqués sous licence

FAUVEL AV 36

Planeur monoplace de formule « aile volante »,
Œuvre de l'ingénieur Charles FAUVEL, ancien de l'AVIA,
Premier vol en 1951 (prototype F-CAAD construit par Charles Fauvel).
Nombre d'exemplaires construits inconnu:

Wassmer (Issoire): 50 exemplaires en « kit » pour les aéroclubs
CN 101 à 150

Plusieurs exemplaires de construction amateur, notamment en Allemagne et en Suisse

Caractéristiques :

Envergure : 11.95 m

Longueur : 3.17 m

Surface : 14.2 m²

Masse à vide / totale : 120 / 225 kg

Finesse : 26

Exemplaire encore en état de vol :

F-CBSM (CN 138) à Pont Saint Vincent

Exemplaires visibles en statique :

F-CRRB (CN 102) au Musée de l'Air et de l'Espace du Bourget

Autres exemplaires au Musée de l'Air d'Angers, et au Conservatoire du Musée de l'Air et de l'Espace d'Aquitaine à Bordeaux.



AV 36 CN 131 de 1955 immatriculé F-CRBL

Les planeurs WASSMER

WA 20 « Javelot I »

Planeur monoplace de performance,
Premier vol le 2 août 1956 (prototype F-CCEA).
Fuselage : Tubes d'acier soudés, entoilé
Aile : Bois

Nombre d'exemplaires construits :
3 prototypes CN 01 à 03
9 machines de série CN 1 à 9

Caractéristiques :
Envergure : 16.08 m
Longueur : 7.06 m
Surface : 15.5 m²
Masse à vide / totale : / 330 kg
Finesse : 28

Exemplaires encore en état de vol : Probablement 4, dont
F-CCEA (CN 01) à Issoire
F-CBQO (CN 1) à La Montagne Noire
Exemplaires visibles en statique :
F-CBQS (CN 9) au Musée de l'Air d'Angers.



WA 20 CN 1 de 1958 immatriculé F-CBQO

Les planeurs WASSMER

WA 21 « Javelot II »

Planeur monoplace de performance, destiné à répondre au cahier des charges de la classe « standard » développé par la FAI : Fuselage du « Javelot I » et aile réduite à 15m d'envergure.

Premier vol le 25 mars 1958 (prototype F-CBYQ).

Fuselage : Tubes d'acier soudés, entoilé

Aile : Bois

Nombre d'exemplaires construits :

3 prototypes CN 01 à 03 en 1958-1959

60 machines de série CN 1 à 60 de 1959 à 1962

Caractéristiques :

Envergure : 15 m

Longueur : 7.04 m

Surface : 14.4 m²

Masse à vide / totale : / 350 kg

Finesse : 27

Exemplaires encore en état de vol : Environ 14

Exemplaires visibles en statique :

F-SDXO (CN 58) au Musée de l'Air et de l'Espace du Bourget (réserves du musée)

Plusieurs exemplaires au Musée de l'Air d'Angers, au musée Bétrancourt de Méaulte, au musée aéronautique du Berry à Issoudun.



WA 21 CN 24 de 1960 immatriculé F-CCER

Les planeurs WASSMER

WA 22 et WA 22 A « Super Javelot »

Planeur monoplace de performance

Premier vol le 26 juin 1961 (prototype F-CCCB).

Fuselage : Tubes d'acier soudés, entoilé, cabine en stratifié verre-polyester

Aile :

WA 22 : Bois entoilé

WA 22 A : Contreplaqué

Nombre d'exemplaires construits :

2 prototypes CN 01 & 02 en 1961-1962

31 machines de série type WA 22 CN 61 à 91 de 1962 à 1964

71 machines de série type WA 22 A CN 92 à 160 de 1964 à 1969

Caractéristiques :

Envergure : 15 m

Longueur : 7.21 m

Surface : 14.4 m²

Masse à vide / totale : 205 / 340 kg

Finesse : 30

Exemplaires encore en état de vol : Environ 39

Exemplaires visibles en statique :

F-SDXB (CN 114) au Musée de l'Air et de l'Espace du Bourget (réserves du musée)

Plusieurs exemplaires au Musée de l'Air d'Angers



WA 22 CN 151 de 1968 immatriculé F-CAFZ

Les planeurs WASSMER

WA 30 « Bijave »

Planeur biplace d'entraînement

Premier vol le 17 décembre 1958 (prototype F-CCGO avec dérive différente des exemplaires suivants).

Fuselage : Tubes d'acier soudés, entoilé, cabine en stratifié verre-polyester

Aile : Bois, revêtement contreplaqué et toile

Nombre d'exemplaires construits :

3 prototypes CN 01 à 03 en 1958-1961

279 machines de série CN 4 à 282 de 1961 à 1972

Caractéristiques :

Envergure : 16.65 m

Longueur : 9.6 m

Surface : 19.2 m²

Masse à vide / totale : 290 / 500 kg

Finesse : 28

Exemplaires encore en état de vol : Environ 118

Exemplaires visibles en statique :

F-CDIY (CN 207) au Musée de l'Air et de l'Espace du Bourget (réserves du musée)

Plusieurs exemplaires au Musée de l'Air d'Angers, au musée des Ailes Anciennes à Toulouse



WA 30 CN 120 de 1966 immatriculé 9A-GVP (ex F-CCYX)

Les planeurs WASSMER

WA 26, WA 26 P et WA 26 CM « Squale »

Planeur monoplace de classe standard
Premier vol le 21 juillet 1967 (prototype F-CDUI).

Fuselage :

WA 26 : Bois et stratifié verre-polyester

WA 26 P : Stratifié verre-polyester

WA 26 CM : Stratifié verre-polyester, verrière en deux parties, modification du palonnier et du compensateur de profondeur

Aile : Bois

Nombre d'exemplaires construits :

WA 26 : 3 prototypes CN 01 à 03 en 1968

WA 26 P : 71 machines de série CN 4 à 75 de 1969 à 1972

WA 26 CM : 11 machines de série CN 01 à 11 en 1970 & 1971

Caractéristiques :

Envergure : 15 m

Longueur : 7.64 m

Surface : 12.6 m²

Masse à vide / totale : 228 / 353 kg

Finesse : 38

Exemplaires encore en état de vol : Environ 33

Exemplaires visibles en statique :

Musée de l'Air d'Angers, et musée des Ailes Anciennes à Toulouse



WA 26P CN 27 de 1970 immatriculé F-CDUN

Les planeurs WASSMER

WA 28, WA 28 F, WA 28 E, WA 28 EF « Espadon »

Planeur monoplace de classe standard, dérivé du WA 26
Premier vol en août 1974 (prototype F-CCBC).

Fuselage : Stratifié verre-polyester

WA 28 : Train rentrant

WA 28 F : Train fixe

WA 28 E : Idem WA 28 mais fuselage et aile renforcés

WA 28 EF : Idem WA 28 F mais fuselage et aile renforcés

Aile : Stratifié verre-polyester

Nombre d'exemplaires construits :

1 prototype CN 01 en 1974

27 machines de série CN 91 à 117 de 1974 à 1977

Caractéristiques :

Envergure : 15 m

Longueur : 7.65 m

Surface : 12.6 m²

Masse à vide / totale : 250 / 378 kg

Finesse : 38

Exemplaires encore en état de vol : Environ 15

Exemplaires visibles en statique :

Musée de l'Air d'Angers (prototype F-CCBC)



WA 28 CN 112 de 1977 immatriculé F-CEOG

Les prototypes de planeurs WASSMER

WA 23

Planeur monoplace de classe course, dérivé du WA 26

Premier vol le 6 août 1962 (prototype F-CCHQ).

Fuselage : Bois

Aile : Bois

Nombre d'exemplaires construits :

1 prototype en 1962 (planeur de remplacement aux championnats du monde de 1963 en Argentine)

Caractéristiques :

Envergure : 18 m

Longueur : 7.04 m

Surface : 14.4 m²

Masse à vide / totale : 294 kg / NC

Finesse : 35

Exemplaires encore en état de vol : 0

Exemplaires visibles en statique :

Ailes récupérées par le Musée de l'Air d'Angers



Les prototypes de planeurs WASSMER

H 230

Planeur monoplace de classe course, dérivé du WA 23

Premier vol le 6 janvier 1963 (prototype F-CCHZ).

Fuselage : Fuselage de SIREN C 30 "Edelweiss" allongé de 85 cm

Aile : Aile du WA 23

Nombre d'exemplaires construits :

1 prototype en 1963 (planeur de recherche et développement)

Caractéristiques :

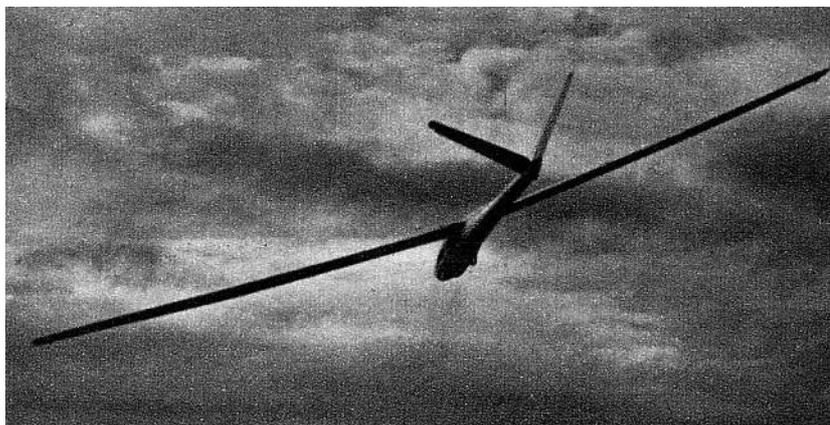
Envergure : 18 m

Surface : 14.4 m²

Exemplaires encore en état de vol : 0

Exemplaires visibles en statique :

Ailes récupérées par le Musée de l'Air d'Angers



Les prototypes de planeurs WASSMER

CERVA CE 75

Planeur biplace côte à côte avec sièges décalés développé dans le cadre du CERVA (Groupement d'intérêt économique constitué par WASSMER et SIREN)

Premier vol en juillet 1974 (prototype F-CCFF).

Fuselage et aile : Stratifié verre-polyester

Cette machine est, avec le Schempp Hirth « Janus », le premier planeur biplace « plastique ».

Nombre d'exemplaires construits :

1 prototype CN 01 et une cellule CN 02 pour essais statiques

Caractéristiques :

Envergure : 18 m

Longueur : 7.95 m

Surface : 18 m²

Masse à vide / totale : 300 / 520 kg

Finesse : 36

Appareil faisant partie de la collection personnelle de Philippe MONIOT

Note : Le CE 75 connaîtra en fait, après la disparition de WASSMER et CERVA, le développement d'une petite série sous l'appellation de E 78 « Silène », fabriqué par ISSOIRE AVIATION.



Les planeurs WASSMER restés à l'état de projet

WA 24

Suite du programme WA-23 & H230
Classe libre,
Aile rigide,
Volets « hyposustentateurs qui décambrent »,
Empennage monobloc,
Roue escamotable,
Finesse 37 à 95 km/h

WA 25

Etude de mars 1963 pour un planeur de début, de construction amateur (ateliers de clubs)
Reprise d'éléments de « Javelot »
Finesse 23 à 87 km/h

WA 31/32

Projet de planeur biplace en matériaux composites

WA ??

Etude de 1964 d'un motoplaneur à décollage autonome par adaptation d'un réacteur

Les machines dérivées des planeurs WASSMER

KBK 10

Machine hybride conçue par les ingénieurs BLANC et KLINKA et réalisée par le mécanicien KLEB du club aéronautique de Beynes en 1976 pour réutiliser des éléments de planeurs accidentés :

Fuselage de WA 22

Ailes de ASK6E

Nombre d'exemplaires construits :

2 prototypes en 1976 immatriculés F-CCFB (CN° 01) et F-CCAS (CN° 02)

Caractéristiques :

Envergure : 15 m

Longueur : 7.21 m

Surface : 12.4 m²

Masse à vide / totale : 210 / 325 kg

Finesse : NC

Exemplaires encore en état de vol : 0

Exemplaires visibles en statique :

Aucun



Les avions WASSMER

Appareils fabriqués sous licence

JODEL D 92

Avion monoplace de construction bois et toile

Œuvre de Jean DELEMONTEZ, associé avec son beau-père JOLY, d'où le nom de leur société JODEL

Premier vol du prototype construit par Jean DELEMONTEZ lui-même (D9 à moteur Poinard 25 CV, immatriculé F-PEPF) en 1948.

Le D9 a été construit avec plusieurs motorisations, chaque numéro type correspondant à une motorisation spécifique. Le D 92, version la plus construite de l'appareil, est équipé d'un moteur Volkswagen de 1100 à 1600 cm³ développant 27 à 45 CV.

Exemplaires construits par WASSMER:

Environ douze D 92 en 1950-1951 : CN W6 à W10 et W15 à W21 (la construction effective des W19 à W21 est à confirmer)

Caractéristiques :

Envergure : 7 m

Longueur : 5.35 m

Surface : 9 m²

Masse à vide / totale : 170 / 320 kg

Moteur Volkswagen de 1100 à 1600 cm³ développant 27 à 45 CV.

Vitesse de croisière : 125 à 150 km/h selon motorisation

Exemplaires encore en état de vol : 1

Exemplaires visibles en statique : Aucun, mais le prototype du D9 immatriculé F-PEPF est exposé au Musée de l'Air et de l'Espace du Bourget.

Note : Un JODEL D96, immatriculé F-PFRO, motorisé par un Panhard Dyna Wassmer 850 a été utilisé par Wassmer pour des tests d'endurance (56h 30mn de vol: cf rapport non daté des Ets Wassmer).



Jodel D92 CN W9 immatriculé F-PDHI

Les avions WASSMER

Appareils fabriqués sous licence

JODEL D 112

Avion biplace de construction bois et toile

Œuvre de Jean DELEMONTÉZ, associé avec son beau-père JOLY, d'où le nom de leur société JODEL

Premier vol du prototype construit par JODEL (D11 à moteur Salmson 45 CV, immatriculé F-BBBF) en 1950.

Le D11 a été construit avec plusieurs motorisations, chaque numéro type correspondant à une motorisation spécifique. Le D 112, version la plus construite de l'appareil, est équipé d'un moteur Continental A65 de 65 CV.

Exemplaires construits par WASSMER:

Environ trois cents D 112 entre 1952 et 1966 : Les numéros de construction, de même que les immatriculations, répartis par séries entre les différents constructeurs, professionnels et amateurs, tous types de D11 mélangés (hors D 120) rendent la traçabilité des machines fabriquées par WASSMER difficile.

Caractéristiques :

Envergure : 8,2 m

Longueur : 6.2 m

Surface : 12.75 m²

Masse à vide / totale : 325 / 530 kg

Moteur Continental A65 de 65 CV

Vitesse de croisière : 155 km/h

Exemplaires de D112 WASSMER encore en état de vol : Environ 51

Exemplaires visibles en statique : Aucun



Jodel D112 CN 550 de 1957 immatriculé F-BHPY

Les avions WASSMER

Appareils fabriqués sous licence

JODEL D 120

Avion biplace de construction bois et toile

Extrapolation par WASSMER du JODEL D112, avec principalement :

Motorisation Continental C90 de 96 CV

Amélioration du confort (insonorisation, étanchéité, aération, chauffage, emport de bagages...)

Avionique (Radio 8 cx, indicateur de virage et en option horizon, directionnel, RC...)

Premier vol du prototype construit par WASSMER (F-BHHM) en 1955.

Baptisé « Paris-Nice » suite à un vol de démonstration sans escale réalisé par Hrisa Chouridis entre Lognes et Nice

Décliné en versions :

D 120 standard

D 120 A équipé d'aérofreins

D 120 R remorqueur de planeurs (de moins de 400 kg)

D 120 AR ?

Nombre d'exemplaires construits: 341 (CN 1 à 341) entre 1955 et 1968

Caractéristiques :

Envergure : 8,22 m

Longueur : 6.36 m

Surface : 12.7 m²

Masse à vide / totale : 380 / 650 kg

Moteur Continental C90 de 96 CV

Exemplaires encore en état de vol : Environ 86

Exemplaires visibles en statique : Aucun



Wassmer D120 CN 2 de 1955 immatriculé G-ASPF

Les avions WASSMER

WA 40, WA 40A, WA 40B, WA 41, WA 4/21, WA 4/21/250

Avion quadriplace de construction mixte, fuselage en tubes soudés et entoilé, aile bois et toile, train rentrant, hélice à pas variable, moteur Lycoming O 360 de 180 CV, Premier vol le 8 juin 1959 (prototype F-BIXX).

Variantes

WA 40 « Sancy » (1960): Modèle de base

WA 40A (1963): Id. au WA 40 sauf dérive en flèche et équipement GMP

WA 40B (1963): Id. au WA 40 sauf dérive en flèche

WA 41 « Baladou » (1965): Id. au WA 40A sauf train fixe et hélice à pas fixe

WA 4/21 « Prestige » (1967): Id. au WA 40A sauf moteur Lycoming O 540 de 235 CV

WA 4/21/250 (1968): Id. au WA 4/21 sauf moteur Lycoming O 540 de 250 CV

Nombre d'exemplaires construits :

1 prototype CN 1 en 1959

167 machines de série CN 2 à CN 168 de 1960 à 1970 (WA 40 et WA 41)

30 machines de série CN 401 à CN 430 de 1968 à 1972 (WA 4/21 et WA 4/21/250)

	WA 40	WA 40 A	WA 40 B	WA 41	WA 4/21	WA 4/21/250
Construction	Bois et toile					
Nombre de	5	5	5	5	5	5
Envergure	10 m					
Longueur	7,8 m					
Hauteur	2,86 m	2,86 m	2,86 m	2,86 m	2,96 m	2,96 m
Surface	16 m ²					
Train	Rentrant	Rentrant	Rentrant	Fixe	Rentrant	Rentrant
Masse Maxi Dec	1200 kg	1200 kg	1200 kg	1200 kg	1410 kg	1410 kg
Masse Maxi Att	1200 kg	1200 kg	1200 kg	1200 kg	1350 kg	1350 kg
Moteur marque	Lycoming	Lycoming	Lycoming	Lycoming	Lycoming	Lycoming
Moteur type	O 360 A1A	O 360 A1A	O 360 A1A	O 360 A3A	O 540 B1D5* (1)	IO 540 C4B5
Puissance	182 cv	182 cv	182 cv	182 cv	238 cv	253 cv
Hélice	Pas variable	Pas variable	Pas variable	Pas fixe	Pas variable	Pas variable
Vne	310 km/h	310 km/h	310 km/h	310 km/h	330 km/h	330 km/h
Vno	258 km/h	258 km/h	258 km/h	258 km/h	275 km/h	275 km/h
Vc	258 km/h	258 km/h	258 km/h	258 km/h		
Va	225 km/h	225 km/h	225 km/h	225 km/h	238 km/h	238 km/h
Vfe	165 km/h	165 km/h	165 km/h	165 km/h	200 km/h	200 km/h

Exemplaires encore en état de vol : Environ 79

Exemplaires visibles en musée :

OO-GRH (CN 102) en cours de restauration au Musée de l'aéroport de Malaga (Espagne)



WA 40A CN 82 de 1964 immatriculé F-GEPR, ex OO-ROY



WA 41 CN 137 de 1967 immatriculé F-BOBN



WA 421-250 CN 417 de 1969 immatriculé F-BPTG

Les avions WASSMER

WA 51, WA 51A, WA 52, WA 54

Avion quadriplace de construction stratifié verre-polyester (premier appareil au monde certifié avec ce type de construction),

Appareil développé sur la base du prototype WA 50

Variantes

WA 51 « Pacific » (1970): Modèle de base train fixe et hélice pas fixe, moteur Lycoming 150 CV

WA 51A « Pacific » (1970): Id. au WA 51 sauf :

- empennage horizontal monobloc agrandi
- train principal allongé et pression amortisseurs diminuée
- possibilité d'emport d'un réservoir supplémentaire d'essence.

WA 52 « Europa » (1971): Id. au WA 51A sauf moteur Lycoming 160 CV et hélice Hartzell à pas variable

WA 54 « Atlantic » (1973): Id. au WA 52 sauf :

- moteur Lycoming 180 CV et hélice Mac Cauley à pas variable
- atterrisseur principal du WA 41 avec carénages
- cloison AR reculée et porte extérieure de soute à bagages
- articulation empennage horizontal avancée de 26 à 23 % de la corde.

Nombre d'exemplaires construits :

154 machines de série CN 1 à CN 154 entre 1970 et 1977

	WA 51	WA 51 A	WA 52	WA 54
Construction	Plastique	Plastique	Plastique	Plastique
Nombre de sièges	4	4	4	4
Envergure	9,4 m	9,4 m	9,4 m	9,4 m
Longueur	7,4 m	7,4 m	7,4 m	7,4 m
Hauteur	2,1 m	2,1 m	2,1 m	2,1 m
Surface	12,4 m ²	12,4 m ²	12,4 m ²	12,4 m ²
Train	Fixe	Fixe	Fixe	Fixe
Masse vide	590 kg	590 kg	620 kg	650 kg
Masse Maxi	1040 kg	1040 kg	1060 kg	1130 kg
Moteur marque	Lycoming	Lycoming	Lycoming	Lycoming
Moteur type	O 320 E2C	O 320 E2C	O 320 D	O 360 A
Puissance	150 cv	150 cv	160 cv	180 cv
Hélice	Pas fixe	Pas fixe	Pas variable	Pas variable
Vne	285 km/h	285 km/h	285 km/h	295 km/h
Vno	255 km/h	255 km/h	255 km/h	263 km/h
Vc	255 km/h	255 km/h	255 km/h	263 km/h
Va	223 km/h	223 km/h	223 km/h	230 km/h
Vfe	195 km/h	195 km/h	195 km/h	195 km/h

Exemplaires encore en état de vol : Environ 74

Exemplaires visibles en musée :

F-BPTT (CN 1) au Musée de l'Air et de l'Espace du Bourget (réserves du musée)

D-EJNC (CN 44) en cours de restauration au International Aircraft Solutions Park - Schipol - Hollande

OH-WAC (CN 138) en état de vol au Suomen Ilmailumuseo - Helsinki - Finlande



Flugzeugbilder.de // Copyright by Marco Stedele // 18-December-2006 // 898 // 110582888

WA 51 CN 8 de 1971 immatriculé D-EDNC



WA 52 CN 60 de 1972 immatriculé F-BTLK



WA 54 CN 149 de 1976 immatriculé F-GAIB

Les avions WASSMER

WA 80, WA 81

Avion bi/triplace de construction stratifié verre-polyester développé sur la base du WA 51
Premier vol le 20 octobre 1975 (prototype F-WVKR).

Variantes

WA 80 « Piranha » : Modèle de base train fixe et hélice pas fixe, moteur Continental 100 CV

WA 81 « Piranha » : Version triplace du WA 80

Nombre d'exemplaires construits :

1 prototype (CN 801) et une cellule pour essais statiques (CN 802)

26 machines de série CN 803 à CN 828

Caractéristiques :

Envergure : 9,4 m

Longueur : 7.4 m

Surface : 12.4 m²

Masse à vide / totale : 510 / 800 kg

Moteur Continental O 200 de 100 CV

Vne : 270 km/h - Vno : 240 km/h - Vc : 240 km/h - Va : 209 km/h - Vfe : 166 km/h

Exemplaires encore en état de vol : Environ 13

Exemplaires visibles en statique :

Aucun



WA 80 CN 815 de 1977 immatriculé F-GAIQ

Les avions WASSMER

CERVA CE 43, CE 44, CE 45

Avion 5/6 places métallique développé dans le cadre du CERVA (Groupement d'intérêt économique constitué par WASSMER et SIREN) pour répondre à une spécification d'un marché d'état concernant un avion de formation performant.

Premier vol le 18 mai 1971 (prototype F-????).

De fait cet appareil est une version de construction métallique du WASSMER WA 4/21/250 « Prestige »

Il a été essentiellement utilisé par l'armée (armée de l'air et aéronavale) et par le SFA (Service de la Formation Aéronautique)

Variantes

CE 43 « Guépard » : Moteur Lycoming 250 CV

CE 44 « Cougar » : Moteur Continental Tiara 285 CV

Note : Un CE 45 « Léopard » aurait été étudié par le CERVA, probablement pour remplacer le CE 44 dont le moteur ne donnait pas satisfaction. Il aurait été équipé d'un moteur Lycoming TIO-540 de 310 cv, mais il ne semble pas avoir volé.

Nombre d'exemplaires construits :

3 prototypes

40 machines de série type CE 43 CN 433 à CN 458 et CN 460 à CN 474

2 machines de série type CE 44 CN 459 et CN ???

Caractéristiques (CE 43):

Envergure : 10 m

Longueur : 7.85 m

Surface : 16 m²

Masse à vide / totale : NC / 1460 kg

Moteur Lycoming IO 540 de 250 CV

Vne : 350 km/h - Vc : 280 km/h - Va : 244 km/h - Vfe : 213 km/h



CE 43 CN 465 de 1975 immatriculé F-BOFE

Les prototypes d'avions WASSMER

WA 50

Avion quadriplace en stratifié verre - polyester

L'étude initiale date de 1963 et portait sur un avion triplace motorisé par un Potez 115 CV. Compte tenu de l'indisponibilité de ce moteur l'étude évolue vers un « petit » quadriplace motorisé par un Lycoming 150CV.

Le projet est un pari technologique très ambitieux pour l'époque, car il s'agit du premier appareil au monde construit complètement en stratifié verre - résine, meilleure solution selon Maurice COLLARD pour des séries moyennes, le bois étant selon lui plus adapté aux petites séries et le métal aux grandes séries ; de plus, pour en faire un appareil performant il est équipé d'un train rentrant.

Premier vol le 22 mars 1966 (prototype F-WNZZ).

Nombre d'exemplaires construits :

1 prototype et deux cellules destinées aux essais statiques

Caractéristiques :

Envergure : 8.6 m

Longueur : 7.15 m

Surface : 11.5 m²

Masse à vide / totale : 600 / 1000 kg

Moteur Lycoming O 320 E2A de 150 CV

Après plusieurs années d'essais et de modifications, le prototype est finalement « crashé », heureusement sans dommages corporels.

Cette étude débouchera sur le WA 51 « Pacific », très inspiré du WA 50 dans son mode de construction, mais moins ambitieux (envergure agrandie, train fixe, hélice à pas fixe...)

Exemplaires encore en état de vol : 0

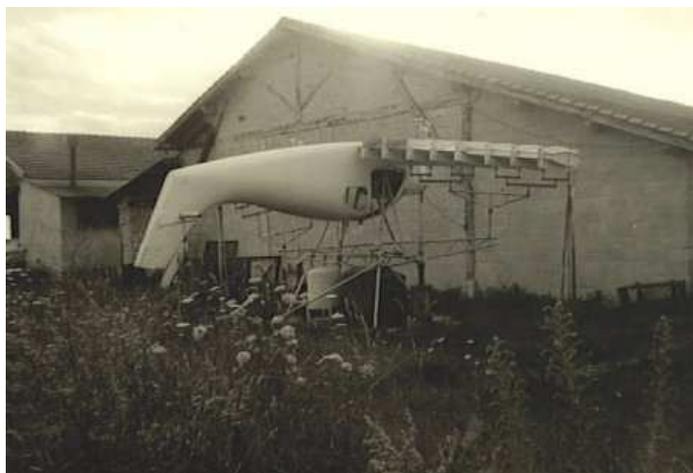
Le prototype est en cours de restauration à Issoire - Aviation.



Prototype WA 50 F-WNZZ



Cellule de WA 50 en cours d'essais statiques



Les prototypes d'avions WASSMER

WA 83

Avion triplace en stratifié verre - polyester réalisé sur la base de la cellule du WA 81 équipée d'un moteur CONTINENTAL O-240 de 120 CV.

Premier vol en 1976 (prototype F-WVKR).

Nombre d'exemplaires construits :

1 prototype (sur la base de la cellule ayant servi à la certification des WA 80 et WA 81)

Exemplaires encore en état de vol : 0

Exemplaires visibles en statique :

Le prototype est exposé en statique à l'entrée de l'usine d'Issoire - Aviation.



Les avions WASSMER restés à l'état de projet

??

Etude réalisée vers 1971, en collaboration avec Aérospatiale d'un avion biplace en matériaux composites.

Sans suite ce projet sera remplacé par une adaptation en formule biplace de la cellule du WA51.

WA 53

Etude réalisée vers 1971, sur la base de la cellule du WA51 équipée d'un moteur de 120 CV.

Restée sans suite compte tenu des problèmes de mise au point de ce moteur.

WA 82

Etude réalisée vers 1976, sur la base de la cellule du WA81 équipée d'un moteur de 108 CV.

Restée sans suite compte tenu du développement du WA 83.

Les machines dérivées des avions WASSMER

RUSCHMEYER R90-230RG

Avion quadriplace en stratifié verre - polyester développé par le constructeur allemand Ruschmeyer sur la base de la cellule du WASSMER WA 51, avec une aile nouvelle, un train rentrant, une motorisation Lycoming 230 CV et une hélice quadripale à pas variable

Premier vol le 8 août 1988

Nombre d'exemplaires construits :

Environ 30 dans les années 1990

Caractéristiques :

Envergure : 9.5 m

Longueur : 7.93 m

Masse à vide / totale : 920 / 1350 kg

Vc : 360 km/h

Exemplaires encore en état de vol : Inconnu



Les avions et les planeurs WASSMER

dans le monde

Les planeurs

Bien protégé par une administration tatillonne, le marché français était la cible de WASSMER, qui n'a jamais cherché à exporter ses machines.

Les seuls planeurs WASSMER qui ont volé ou volent encore à l'étranger sont des machines achetées d'occasion, et immatriculées essentiellement sur les registres belge, britannique et espagnol. Cependant deux machines viennent d'être inscrites récemment (en 2008) sur le registre bosniaque (WA 30 CN 120 de 1966 réimmatriculé 9A-GVP et WA 28 CN 93 de 1974 réimmatriculé 9A-GWA).

Les avions

Au début de la production d'avions, avec le D112, on retrouve un scénario identique à celui des planeurs : Les machines neuves sont vendues en France, mais une France élargie à ses colonies ; nombreuses sont les machines immatriculées F-O---, qui plus tard seront réimmatriculées dans des pays devenus indépendants. Et l'on retrouve sur un marché d'occasion actif des machines exportées toujours en Belgique et en Grande Bretagne, mais aussi au Luxembourg, en Suisse, en Allemagne, en Hollande et en Irlande.

Avec l'arrivée du D120 WASSMER commence à viser le marché à l'exportation, en particulier l'Allemagne où sont vendus plusieurs appareils neufs. Et la liste des pays où volent des WASSMER s'allonge avec la Suède, la Norvège, le Danemark, l'Italie et le Portugal...

La série des WA 40 et ses dérivés ne connaîtra à l'export qu'un succès d'estime : quelques machines vendues en Allemagne, en Grande Bretagne et en Suisse ; plus surprenant un WA 40 exporté au Brésil... Mais encore une fois le marché de l'occasion est l'opportunité de diffuser l'appareil dans les pays européens, et la Hongrie s'ajoute à la liste.

La série des WA 50 et dérivés confirme la tendance, avec une part croissante de machines vendues en Allemagne. Et la liste des pays où les WASSMER sont immatriculés voit arriver la Finlande, l'Autriche, la Slovaquie et en 2007 la Lituanie (WA 52 CN 35 immatriculé LY-AWA). Enfin le CERVA CE 43, étudié et construit pour un marché d'état, a néanmoins été vendu à quelques exemplaires à des propriétaires privés, y compris à l'étranger (Allemagne, Finlande).

Les propriétaires de planeurs WASSMER

Les clubs de vol à voile ont au fil des années renouvelé leur parc avec des machines plus modernes et plus performantes.

Les plus anciennes, telles les AVIA 152a, ont malheureusement souvent fini dans les années 1950 comme combustible pour le barbecue du club, au point qu'il n'en reste plus aucune... Plus récemment une prise de conscience de la valeur de notre patrimoine a permis la conservation de machines anciennes, rarement dans les clubs dont ce n'est pas la finalité, plus souvent au sein d'associations de passionnés. Nombre de propriétaires privés, nostalgiques peut-être, ont également acquis ces machines.

Les propriétaires d'avions WASSMER

Même phénomène pour les avions, mais là encore des propriétaires privés ont pris le relais des clubs. A noter que, législation peut-être plus adaptée oblige, un nombre important de D112 et D120 ont traversé la Manche dans les années 70-80 pour se retrouver aux mains de propriétaires (faut-il dire collectionneurs ?) britanniques.

Il n'empêche que certains font de la résistance ; ainsi l'aéroclub du Haut-Rhin dont le D112 F-BPHY, acheté neuf en 1957 (CN 550), est toujours en service près de 55 ans après.

Une association informelle des passionnés avions WASSMER a vu le jour dans les années 2000 et organise depuis 2007 une rencontre annuelle. Son site Internet a pour adresse :

<http://wassmer-passion.org/>

Le maintien en état de vol des machines

Le suivi de la certification des planeurs et des avions WASSMER a été assuré par ISSOIRE-AVIATION jusqu'en 2002. Puis vu les difficultés d'approvisionnement de pièces et leur coût prohibitif pour de petites séries, ISSOIRE-AVIATION a choisi d'abandonner ce suivi, avions et planeurs WASSMER se retrouvant alors « orphelins », et ne pouvant plus être entretenus selon les critères exigés par le certificat de navigabilité (CDN) dont ils dépendaient.

Devant cette situation, qui n'était pas spécifique aux WASSMER qui la partageaient avec les GARDAN et quelques autres, l'administration française a créé :

le CDNS (S = Spécial), conforme aux standards OACI, qui adapte les règles d'entretien imposées par le CDN,

le CDNR (R = Restreint) qui, sous réserve de certaines restrictions d'utilisation des machines (pas d'école, pas de reconnaissance à l'étranger...) assouplit notablement les critères d'entretien.

Le CDNR n'est plus délivré depuis janvier 2009, dans un souci d'harmonisation européenne, et devrait être remplacé par un « Permit To Fly » élaboré par l'EASA.

Les machines les plus anciennes encore visibles

Planeurs

A défaut d'AVIA 152a survivant, ce sont les Fauvel AV 36 construits pendant les années 1954-1955 qui sont les plus anciennes machines fabriquées par WASSMER encore visibles, comme le F-CRRB (CN 102, deuxième machine produite par WASSMER en 1954, exemplaire ayant appartenu au champion de vol à voile Eric NESSLER) au musée de l'Air et de l'Espace du Bourget.

Sont conservés également parmi les toutes premières machines conçues par WASSMER le F-CCEA (prototype du WA 20 « Javelot 1 » CN 01 de 1956), qui appartient à Philippe MONIOT, et le premier exemplaire de série de cette machine, F-CBQO (CN 1 de 1958, superbement restauré par le Centre National de la Montagne Noire).

Avions

Deux exemplaires de Jodel D9 fabriqués par WASSMER volent encore, mais le plus ancien (F-PDHF, CN W6 de 1950 basé à Chalons-Champforgeuil) semble avoir conservé peu d'éléments d'origine. Le F-PDHI (CN W9 de 1950 basé à Rouen) est sans doute plus authentique.

Le plus ancien WA 40 serait le OO-JIR (CN 3 de 1960 basé à Liège) ; Le plus ancien WA 51 est le F-BPTT (CN 1 de 1969, au musée de l'Air et de l'Espace du Bourget), mais le F-BPTX (CN 4 de 1970) vole toujours au sein de l'Aéroclub du Perreux à Chelles.

Epilogue : De WASSMER à ISSOIRE-AVIATION

Après le dépôt de bilan de WASSMER, en 1977, la firme ne sera pas reprise. Par contre le potentiel industriel de l'établissement d'Issoire, et le savoir-faire de son personnel ne pouvait pas laisser indifférent le milieu aéronautique.

C'est finalement la SIREN, qui avait travaillé avec WASSMER dans le cadre du CERVA qui reprend l'usine et une partie du personnel en 1978 dans le cadre d'une société filiale créée à cet effet et dénommée ISSOIRE-AVIATION. Philippe MONIOT, ancien de WASSMER, devient le directeur technique d'ISSOIRE-AVIATION dont l'activité, outre le suivi des avions et planeurs WASSMER encore nombreux en état de vol à l'époque, va s'orienter vers la construction sous licence de quelques planeurs SIREN (D77 « Iris » et E 78 « Silène »), ainsi que d'une petite série de planeurs finlandais PIK (PIK 20 E&F et PIK 30).

L'activité de maintenance des WASSMER se réduisant au fil des années et les ventes de planeurs SIREN et PIK restant confidentielles, la société SIREN est en grave difficulté financière et se voit absorbée en 1994 par la société INDRAERO.

Dès 1995 INDRAERO revend ISSOIRE-AVIATION à la société REX-COMPOSITES, créée par Philippe Moniot en 1986 à son départ d'ISSOIRE-AVIATION, et spécialisée dans l'étude et la fabrication de pièces, aéronautiques et autres, en matériaux composites.

Dans le cadre d'ISSOIRE-AVIATION Philippe Moniot revient à la conception d'avions en créant le biplace APM 20 « Lionceau », premier avion en fibres de carbone certifié au monde, puis l'APM 30 « Lion », évolution triplace du précédent, et enfin le quadriplace APM 40 « Simba » qui effectue son premier vol en mai 2009.

Symbole fort de la continuité entre les avions WASSMER et APM (Avions Philippe Moniot), c'est le prototype du WA 83 qui accueille le personnel et les visiteurs à l'entrée de l'usine d'Issoire.

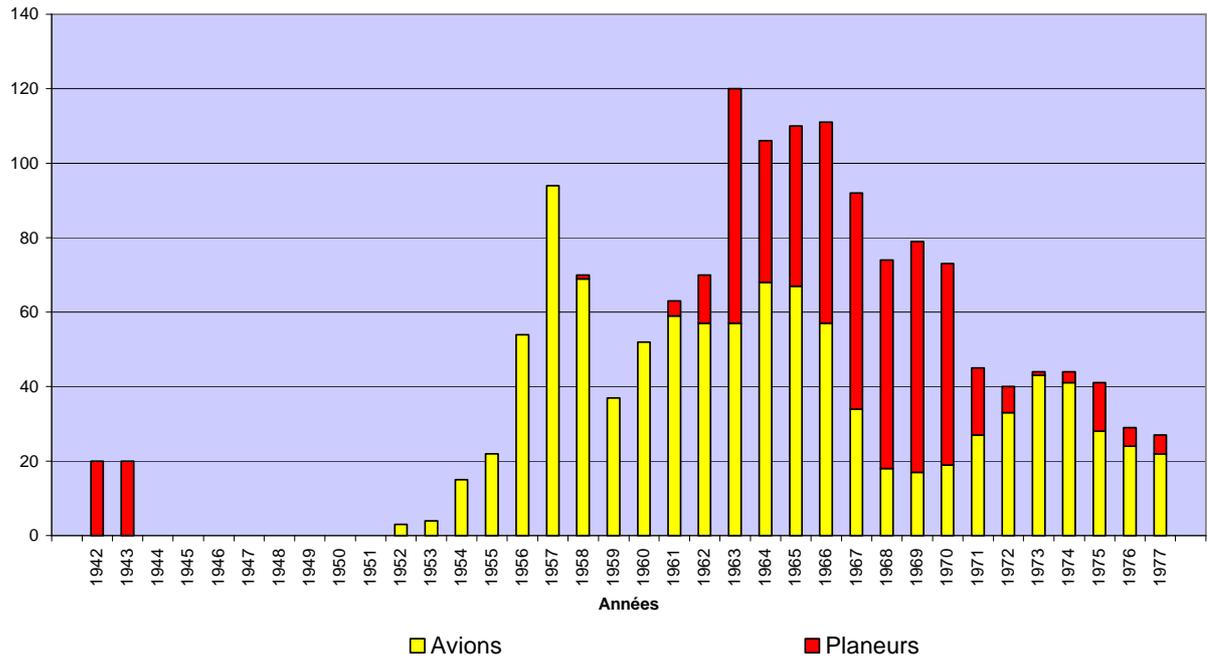
Récapitulatif des appareils construits à Issoire

Wassmer & Issoire Aviation

Planeurs	1er Vol	Nombre	Remarques
AVIA 152A	1940	40	Licence AVIA
AV 36	1951	50	Aile Volante - Licence Fauvel
WA 20 Javelot I	1956	7	
WA 21 Javelot II	1958	62	
WA 30 Bijave	1958	282	
WA 22 SuperJavelot	1961	102	
WA 23	1962	1	Prototype
H230	1963	1	Hybride SIREN - Wassmer Prototype
WA 26 Squale	1967	86	
WA 28 Espadon	1974	23	
CE 75	1977	1	Prototype
E 78 Silène	1978	8	SIREN
D 77 Iris	1977	3	SIREN
Pik 20 E 2 F	1982	16	EIRI - Licence Pik
Pik 30	1982	14	Licence Pik
APM 10 Flamingo	1989	1	Rex Composites

Avions	1er Vol	Nombre	Remarques
D 9	1950	12	Licence Jodel
D 112	1952	Environ 350	Licence Jodel
D 120	1955	341	Licence Jodel - Evolution Wassmer
WA 40 Super IV	1959	110	
WA 41 Baladou	1965	58	
WA 50	1966	1	Prototype
WA 4/21	1967	30	
WA 51 Pacific	1969	38	
WA 52 Europa	1971	55	
WA 54 Atlantic	1973	59	
WA 80 Piranha	1975	7	
WA 81	1976	15	
WA 83	1977	1	Prototype
CE 43 Guépard	1971	43	CERVA
CE 44 Cougar	1971	1	CERVA
APM 20 Lionceau	1995	20	Rex Composites
APM 30 Lion	2007	2	Rex Composites
APM 40 Simba	2009	1	Rex Composites

Production annuelle WASSMER 1942 - 1977



Bibliographie

Il n'existe pas d'ouvrage consacré aux appareils construits par la firme Wassmer.

Les éléments qui ont servi à établir cette monographie proviennent essentiellement de recherches personnelles conduites sur Internet et dans des articles publiés dans des revues aéronautiques.

Ces éléments ont été complétés par les souvenirs et la documentation aimablement mise à ma disposition par Jean Pierre DUMONT. Je l'en remercie au nom de tous les passionnés de machines WASSMER.

Je remercie également le Musée de l'Air d'Angers et en particulier son président honoraire Christian RAVEL pour m'avoir ouvert leurs archives.

Je remercie enfin Philippe MONIOT qui a bien voulu évoquer avec moi les souvenirs de ses débuts chez WASSMER, et qui, passionné par les machines de ses débuts a constitué une collection exceptionnelle.

Quelques documents à consulter :

Divers

Un siècle d'innovation : WASSMER-AVIATION ISSOIRE-AVIATION, plaquette éditée à l'occasion du 25^{ème} anniversaire d'ISSOIRE-AVIATION

Les planeurs de l'AVIA 1930-1947, par Christian RAVEL, Bleu Ciel Editions, 2006

Le Vol à Voile en Algérie 1862-1962, par Charles Rudel et Pierre Jarrige, Auto-Edition, 1998

L'Aviation légère en Algérie 1945-1962, par Pierre Jarrige, Auto-Edition, 2005

Fox Charlie, registre des planeurs français, par Jacques Chillon & Christian Ravel, Les éditions de l'officine, 2005

Presse

Le premier « BEBE JODEL » de série, Les Ailes 1950

Planeur aile volante Fauvel AV-36 : Notice d'utilisation p 71 to 79 - AVIASPORT n°2 - Juin 1954

Planeur Ch. et J. Fauvel AV-36 p 273 to 275 - AVIASPORT n°51 - Août 1958

Le Tour de France 1957 & D'Issoire à Alger avec 10 Jodel_Wassmer D120, Aviation Magazine N°234 Septembre 1957

En Vol aux commandes du Super IV Sancy, par Jacques Noettinger, Aviation Magazine N°283, 18/09/1959

AU SOMMET DU MONT BLANC - LE WASSMER SUPER IV, Aviation Magazine N°303, 15/7/1960

WASSMER Super IV in the Air, by Mark Lambert, Flight 27 April 1961

Wassmer mise sur le plastique, AVIASPORT avril 1966

Le WA51 tout plastique veut être un avion économique, AVIASPORT juillet 1969

Le Wassmer WA.51, par Jean Eyquem, AVIASPORT

Le Wassmer « Europa », un avion intéressant, qui se pilote, par Bernard Chabert et Jean Eyquem, AVIASPORT

Présentation Wassmer « plastique », Aviation Magazine N°540, 15/06/1970

Wassmer Pacific, Pilot, August 1972

En vol, aux commandes du Wassmer Wa-52, par Jacques Lecarme, Aviation Magazine N°597, 1/11/1972

CE 75, AVIASPORT janvier 1975 & octobre 1976

WA 28 « Espadon », AVIASPORT janvier 1975

KBK10, AVIASPORT mars 1975, janvier 1976 & janvier 1977

Wassmer Aviation - Stabiliser Les Charges De Travail, Aviation International N° 654, 15/03/1975
Wassmer - Construction Metallique Et Stratifie, Aviation International, N° 677, 1/03/1976
Wassmer Wa-80 Piranha, Aviation International, N° 687, 1/08/1976
Wassmer Europa, Pilot, September 1976
Wassmer « Piranha », AVIASPORT janvier 1977
Wassmer's Grand Tourers, Pilot July 2005
Wassmer CE43 « Guépard », un Bonanza à la française, par Robin Brousse, Aviation International, décembre 2005

Sites Internet

http://www.issuire-aviation.fr/avia_gen.php: Bulletins de Services, manuels de Vol et programmes d'Entretien des planeurs et Avions Wassmer
http://www.issuire.fr/index.php?lien=atouts_et_aspects_professionnels&idpage=93&js=smenu17&site=ok: Historique de Wassmer-Aviation
http://www.aviafrance.com/constructeur.php?ID_CONSTRUCTEUR=1366: Production de Wassmer-Aviation
<http://www.efsim.com/index.cfm?action=ViewContent&LinkId=49>: Historique de Wassmer-Aviation
<http://pagesperso-orange.fr/michel.bardot/>: Documentation sur les planeurs Wassmer
<http://super-mystere.net/index.html>: Lien vers visites des ateliers de Wassmer-Aviation en 1973
<http://www.pilotlist.org/manuels/index.html>: Lien vers les fiches de Navigabilité des planeurs et avions Wassmer, ainsi que des D112, D120 et AV36
http://www.pyperpote.tonsite.biz/pages/news_5pag.html: Lien vers les réserves du Musée de l'Air et de l'Espace du Bourget
<http://wassmer-passion.org/>: Site des passionnés d'avions Wassmer

Musées aéronautiques possédant des avions ou planeurs WASSMER

<http://aeroplaza.org/>: Musée de Malaga, restauration en cours d'un Wassmer WA40
<http://www.mae.org/>: Musée de l'Air et de l'Espace du Bourget
<http://a.p.p.a.r.a.t.free.fr/>: Musée d'aviation légère de la Montagne Noire
<http://caea.free.fr/>: Conservatoire de l'Air et de l'espace d'Aquitaine
<http://www.mamv.fr/>: Musée de l'aviation de Melun Villaroche
<http://www.musee-aviation-angers.fr/>: Musée Régional de l'Air d'Angers
<http://www.ilmailumuseo.fi/>: Musée de l'aviation d'Helsinki
<http://www.iasp.nl/>: International Aircraft Solution Park de Schipol, restauration en cours d'un WA52
Musée aéronautique du Berry à 18160 Touchay
Musée de l'Épopée de l'Industrie et de l'Aéronautique à 80300 Albert

Associations de préservation du patrimoine aéronautique

<http://aerodromeparay.free.fr/photosaspac/index.html> : **ASPAC** : Association de sauvegarde du patrimoine aéronautique du Charolais, aérodrome de Paray le Monial
GPPA : Groupement de Préservation du Patrimoine Aéronautique, aérodrome d'Angers
Ailes Anciennes Toulouse : <http://www.aatlse.org/>

