

## ACAZ C-2

En 1925, les Ateliers de Zeebruges entreprennent la construction d'un biplan métallique (biplace de reconnaissance et de bombardement) destiné à l'Aéronautique Militaire. C'est la première fois qu'une firme belge conçoit et construit un avion pour l'armée. Le C-2 est capable d'exécuter toutes les acrobaties et son rayon d'action atteint plus de 800 km. Le système d'assemblage du nouvel ACAZ est étudié de façon à ce qu'en moins d'une heure, trois hommes puissent démonter les ailes et le fuselage. Cela permet de transporter rapidement les pièces détachées par route ou par chemin de fer. Immatriculé O-BAFX le 28 juillet 1926, le C-2 est présenté aux autorités militaires qui finalement lui préféreront le Breguet XIX.



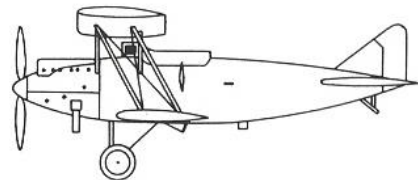
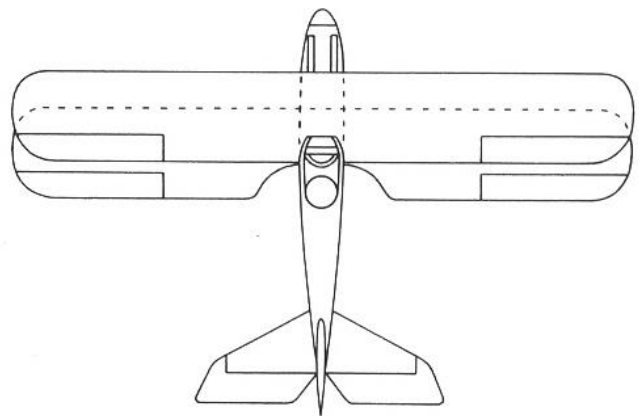
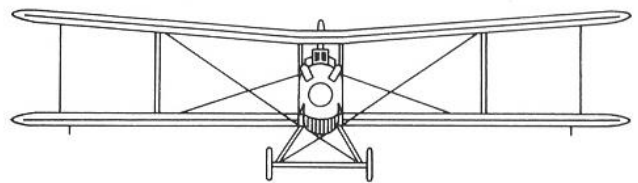
Version militaire de l'ACAZ C-2 présenté à l'aéronautique militaire. On peut remarquer les irrégularités du recouvrement en aluminium. (Photo coll. G. Lecomte)

Fin 1927, Edmond Thieffry choisit l'O-BAFX pour tenter une nouvelle liaison Bruxelles-Léopoldville. En vue de cette expédition, l'avion subit d'importantes modifications. Il est équipé d'un moteur plus puissant et de réservoirs supplémentaires. Enfin il est gréé en triplace. L'adjudant Joseph Lang, se charge de tous les essais en vol.

Le 31 janvier 1928, à l'aérodrome d'Evere, la duchesse de Brabant, accompagnée de son époux le prince Léopold, baptise l'appareil sur le capot duquel a été inscrit son nom «Princesse Astrid». Le raid est prévu pour le début du mois de février, mais une météo défavorable fait remettre le départ à plusieurs reprises. Enfin, le 9 mars à 8 heures du matin, l'équipage composé d'Edmond Thieffry, commandant de bord et navigateur, de l'adjudant Lang, pilote, et de Philippe Quersin, quitte Haren pour la première étape du raid. Arrivé entre Philippeville et la Meuse, le «Princesse Astrid» est pris dans une épaisse nappe de brouillard et, surchargé, il ne peut prendre de l'altitude. Lang voudrait bien poursuivre sa route, mais Thieffry, jugeant la situation trop dangereuse, lui ordonne d'atterrir. L'avion se pose en territoire belge dans les environs de Givet, roule quelques mètres, puis, le

train d'atterrissage s'affaisse sous l'énorme poids de la machine. Les dégâts sont importants et les réparations risquent de prendre beaucoup de temps. Dès lors, Thieffry abandonne l'idée d'employer le «Princesse Astrid» pour réaliser le voyage.

En 1931, le OO-AFX sera cédé à la SEGA, puis terminera une carrière sans gloire le 25 janvier 1933, date à laquelle il sera déclassé.



Jean-Pierre Loncour

### Caractéristiques

Envergure : 12,50 m / Longueur : 8,25 m / Hauteur : 3,40 m  
Surface alaire : 40,56 m<sup>2</sup> / Poids à vide : 1.070 kg / Poids maximum : 1.900 kg.

### Propulseur

Un moteur Hispano-Suiza 126 A de 450 CV avec 12 cylindres en V. Ce sera un 600 CV pour le « Princesse Astrid » avec l'hélice calculée par Louis de Monge.

### Performances

Vitesse maximum au niveau du sol : 230 km/h / Vitesse d'atterrissage : 86 km/h / Plafond pratique : 7.400 m / Distance franchissable : 800 km.

### Armement

1 Vickers tirant à travers l'hélice.  
2 Lewis montées sur grande tourelle de 80 cm de diamètre.  
Pour la version de reconnaissance, la nacelle du mitrailleur peut être aménagée pour la photographie aérienne