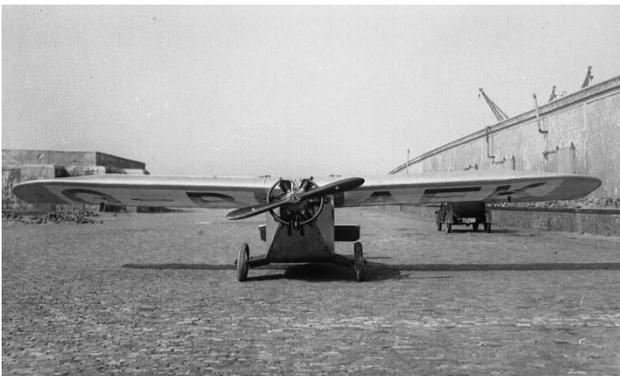


ACAZ T.1/T.2

Les Ateliers de Construction Aéronautique de Zeebrugge (A.C.A.Z.) furent constitués en 1924. Leur première production, le T.1, était un avion de tourisme biplace. L'étude de cet appareil métallique, chose peu fréquente à l'époque, était due aux ingénieurs Emile Allard et Alfred Renard du laboratoire aérotechnique de Bruxelles. C'était une des toutes premières réalisations du jeune ingénieur Renard qui ne tarderait pas à devenir un des grands innovateurs de l'industrie aéronautique belge de l'entre-deux-guerres.

L'A.C.A.Z. T.1 fut construit sous la supervision de l'ingénieur Herrmann, chef du bureau d'études de cette entreprise. Le T.1 englobait de nombreuses innovations technologiques pour son époque (1924). D'abord, il était entièrement métallique (structure mais aussi revêtement en duralumin), monoplane sans mâts de renfort et biplace côte à côte à habitacle fermé, phénomènes peu courants au début des années 20.

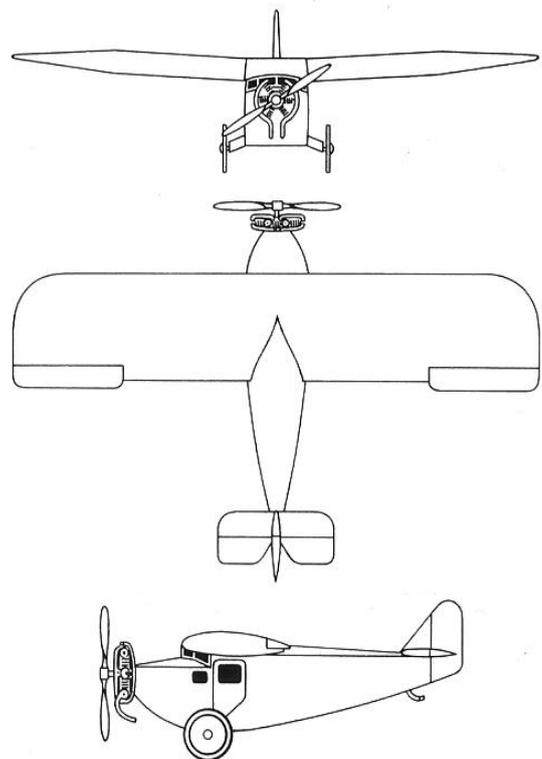
Immatriculé O-BAFK, l'A.C.A.Z. T.1 effectua l'un de ses premiers vols - et en tous cas le dernier - le 21 juin 1924 avec le Lieutenant Hage aux commandes. Accompagné d'un mécanicien, il décolla d'Ostende pour rallier Bruxelles en vue de participer à une compétition d'avions légers. Le vol se déroula dans des conditions météorologiques déplorables et se termina brutalement à Dilbeek, aux portes de Bruxelles. Le T.1 était, en effet, lourd et peu maniable.



L'ACAZ T.1 à sa sortie d'usine en 1924, peu avant son crash fatal du 21 juin de la même année; à noter, ses lignes dépouillées pour un avion de l'époque. (Coll : G. Roberty)

Lors de la destruction accidentelle du T.1, l'A.C.A.Z. T.2 était en chantier; ce dernier était mieux motorisé, sa dérive avait été modifiée et des dispositifs permettant de lui replier les ailes et de le remorquer derrière un véhicule y étaient montés. Le T.2 (voir plan trois vues), immatriculé O-BAFM en décembre 1924 (et OO-AFM avec l'entrée en vigueur du nouveau registre en 1929), vola normalement et passa à la S.E.G.A. (Société d'Entreprises Générales d'Aéronautique) de

Gosselies en mars 1931. Il fut radié en janvier 1933 après une obscure et banale carrière... Malgré un catalogue publicitaire étoffé présentant l'A.C.A.Z. T.3, il n'y eut finalement que deux avions de ce type qui ont été construits.



Plan trois-vues de l'ACAZ T.2.
À ce jour aucune photo connue n'a été trouvée de l'O-BAFM !

Caractéristiques

Envergure : 10,50 m / Longueur : 6,20 m / Hauteur : 1,80 m
Surface alaire : 17,5 m² / Poids à vide : 320 kg / Poids maximum : 610 kg.

Propulseur

Un moteur Anzani, 6 cylindres en étoile, refroidi par air et développant 60 CV, pour le T.1 et 70 CV pour le T.1.

Performances

Vitesse maximum au niveau du sol : 160 km/h
Plafond : 3.500 m
Distance franchissable : environ 500 km.