

Dassy D.A. 1

Georges Dassy était un important garagiste dont les ateliers se trouvaient à Schaerbeek (Bruxelles). Il obtint un contrat de l'Aéronautique Militaire en 1927 pour la révision et la réparation de moteurs d'avion, activité qu'il poursuivit jusqu'à l'éclatement de la guerre.



Le Dassy D.A. 1 avec l'aérogare de Haren à l'arrière-plan, probablement lors de ses vols d'essai en 1930, car dépourvu de toute décoration et avec un seul pilote à bord (prenant place en siège arrière). (Collection G. Lecomte).

Pilote et féru d'aviation, Georges Dassy mit en chantier, courant 1929, un appareil monoplan avant-gardiste à aile surbaissée, comme on disait à l'époque pour un avion à aile basse. Celui-ci fut dessiné par l'ingénieur de Glymes qui oeuvrait aussi à la SABCA (Société Anonyme Belge de Constructions Aéronautiques) et à qui l'on doit des aviettes aux lignes très aérodynamiques pour leur temps.

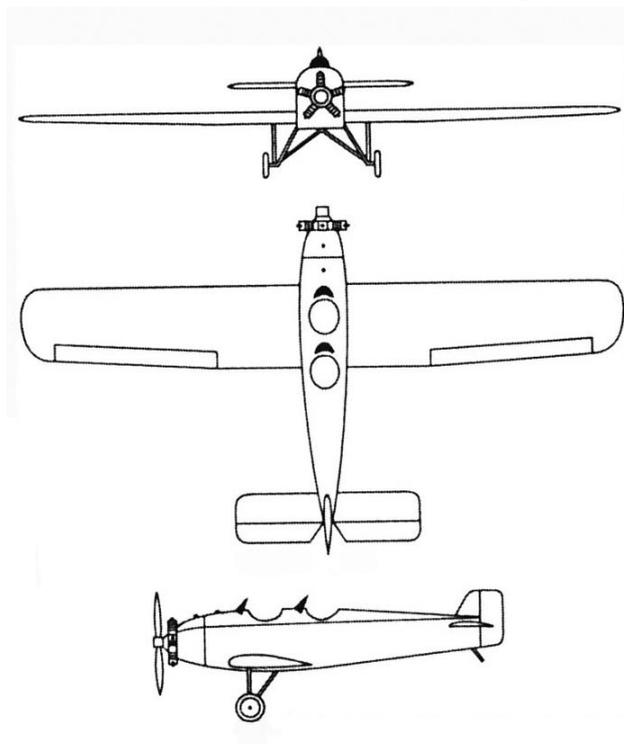


Le D.A. 1 toujours à Haren, mais quelque temps plus tard et paré d'une flamme rouge sur le nez en tôle d'aluminium. (Collection G. Lecomte)

Ce prototype – le Dassy D.A. 1 – effectua son premier vol au mois d'août 1930 immatriculé en tant qu'OO-ALN. G. Dassy, à l'instar de nombreux autres constructeurs belges, réalisa son prototype dans le contexte du programme dit « du subside d'encouragement à l'industrie aéronautique nationale », évidemment destiné à développer l'aviation dans notre pays, comme l'étaient du reste les subsides versés aux clubs lors de l'achat de

nouveaux avions construits en Belgique. Hélas, on n'en vit guère la couleur... et malgré qu'on leur ait demandé un rapport d'activité détaillé avec leurs projets, tous les constructeurs furent renvoyés à leurs études... sans qu'un sou vaillant leur fût versé.

Très performant pour son époque, le Dassy D.A.1 était gréé d'un moteur Renard et permit, logiquement, le développement du Dassy D.A. 2. Monoplan biplace en tandem, adaptable aisément en triplace, le Dassy D.A. 1 était entièrement construit en bois de spruce et revêtu de contreplaqué, contrairement à l'entoilage qui prévalait alors, assurant ainsi une meilleure résistance de l'appareil à la torsion. L'OO-ALN fut vendu au pilote constructeur et directeur de l'école nationale d'aviation, Jef Guldentops, en septembre 1930, lequel l'utilisa soit à Haren, soit à son aérodrome de Leefdaal (Tervuren) jusqu'en 1940. L'appareil fut radié en avril 1946, car présumé détruit durant la guerre.



Jean-Pierre Lencour

Caractéristiques

Envergure : 11,50 m / Longueur : 6,40 m / Hauteur : 2,30 m /
Surface alaire : 14 m² / Poids à vide : 420 kg /
Poids maximum : 725 kg.

Propulseur

Un moteur Renard de 5 cylindres en étoile refroidi par air pesant 130 kg et développant 120 CV à 1580 tours/minute.

Performances

Vitesse maximum : 194 km/h / Vitesse de croisière (80% de la puissance) : 175 km/h / Vitesse ascensionnelle : 250 m/min /
Plafond : 7.000 m / Autonomie : 1.000 km