

L'Oplinter W 4



Construction du W 4 vers 1936 dans l'atelier de Schaerbeek.

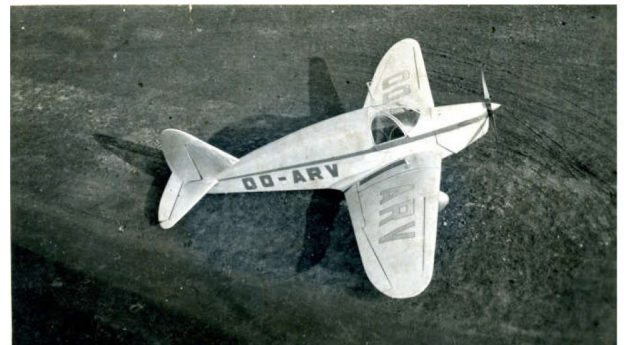
Jean de Wouters d'Oplinter travaille chez Fairey et collabore avec E.O. Tips à l'élaboration des Topsy. Il quitte la société pour construire son propre appareil l'Oplinter W 4. Le début de sa construction remonte fort probablement en 1936. Il a été financé par le Syndicat Privé d'Initiative Industrielle, 17, rue Baron de Castro, Etterbeek. Nous ne connaissons rien au sujet de cette société, mais nous retrouvons dans des documents attribués à d'Oplinter un cartouche de la Société Industrielle d'Aviation coopérative Belge créée pour proposer des avions à la location à Bruxelles afin de rendre plus aisé l'accès au pilotage amateur¹. Il installe un petit atelier, chaussée de Haecht, près du coin de la rue du foyer schaarbeekoïse, pour y construire son prototype. C'est un biplace de tourisme, conduite intérieure, côte à côte, équipé d'un moteur Cirrus Minor de 85 CV. La cellule est entièrement en bois. L'aile monoplane, comporte un longeron principal de flexion et un recouvrement travaillant pour encaisser les efforts de torsion. Le fuselage est un caisson de contreplaqué, surmonté d'un baguetage léger entoilé. Le poste de pilotage côte à côte est à double commande. Un volant porté par un bras mobile articulé sur une colonne centrale, peut être placé devant l'un ou l'autre des occupants. Le palonnier unique, également porté par un bras mobile interconnecté avec celui qui porte le volant par un système simple et breveté, se place de lui-même devant celui des occupants du côté de qui se trouve le volant. L'appareil est exposé au Salon de l'aviation légère en 1937 au Centenaire.

La date du premier vol est inconnue ainsi que son pilote d'essai. Jean de Wouters d'Oplinter l'immatricule OO-ARV, le 6 juin 1937 puis on entend plus trop parler de lui jusqu'à sa réapparition, vers août 1937, où il est transformé avec une aile munie de volets hypersustentateurs et de longues fentes fixes au bord d'attaque, le train d'atterrissage est surélevé et entièrement caréné. Il reste à nouveau



Le W 4 en vol vers 1938. Nous retrouverons cette même photo dans le folder publicitaire du S.E.A.-3 de Peetermans.

discret jusqu'à ce qu'il réapparaisse en 1939 sur une carte publicitaire du S.E.A.-3 distribuée par la Société d'Etudes Aéronautiques de Maurice Peetermans. Ce dernier aurait acheté la licence



Vue de la seconde version du W 4 en 1939

pour le construire en série : il est question de 3 ou 4 appareils, mais la guerre met fin à tout espoir et l'avion disparaît en mai 1940.



Caractéristiques du S.E.A.-3

Envergure : 9,10 m / Longueur : 7 m

Hauteur : 2,10 m

Surface alaire: 13 m²

Poids à vide : 423 kg / Poids en charge : 700 kg

Propulseur

Moteur Cirrus Minor à quatre cylindres en ligne refroidi par air de 85 cv.

Performances

Vitesse maximale : 204 km/h

Vitesse de croisière : 175 km/h

Vitesse d'atterrissage : 70 km/h

Rayon d'action : 1.000 km

¹ Voir l'avion Bagniet.