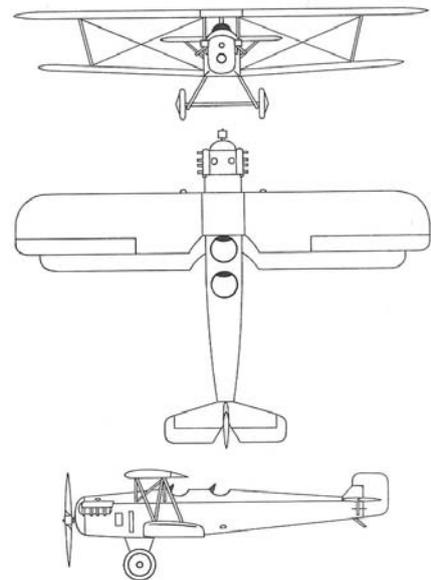


Renard-Stampe-Vertongen RSV 23-180

Alfred Renard faisait le point avec beaucoup de précision sur les avions dits « d'école de transition et d'entraînement (à la chasse) » dans un article publié dans le magazine « La Conquête de l'Air » en date du 01.03.1927. Pour chacune de ces étapes cruciales dans la formation d'un pilote militaire, il existait un appareil RSV parfaitement adapté : RSV 32-90 pour l'entraînement ab initio, RSV 26-180 pour le pilotage avancé et RSV 22-180 pour l'entraînement opérationnel. Les deux premiers types étaient déjà en service, tandis que le RSV 22-180 n'en était qu'au stade du prototype. Ledit prototype incorporait des particularités spécifiques au RSV 23-180, construit en 1926, et qui subit des modifications diverses mais relativement mineures au fur et à mesure des essais. La simultanéité de développement des RSV 23-180 et 22-180 permettrait de penser que le 23-180 était essentiellement un modèle expérimental qui demeura unique, à plus forte raison qu'il fut détruit accidentellement après une très courte carrière.

Le RSV 23-180 gréé d'un Hispano de 180 CV, un moteur usuel dans l'Aéronautique Militaire, pouvait recevoir un moteur de 300 CV de la même marque, ce qui en aurait fait, pour ainsi dire, un avion de chasse selon les standards de l'époque. Mais ce prototype comportait d'autres innovations : deux radiateurs latéraux rétractables en vol dits « oreilles d'éléphant » qui permettaient d'en affiner l'aérodynamique par élimination du radiateur frontal engendrant une forte traînée. L'aile supérieure était d'une pièce, contrairement aux autres RSV, donc plus rigide et permettant l'adoption de mâts d'entreplan métalliques en N plus fins que les mâts de cabane habituels. Enfin, construit en bois, acier et duralumin, le RSV 23-180 présentait une structure très résistante et racée pour son temps. Dernières particularités : un levier en duralumin donnait la possibilité de régler l'incidence du plan fixe de profondeur depuis le poste de pilotage et le réservoir de carburant, placé derrière le moteur, était largable en vol.

Au total, le RSV 23-180 était un appareil pointu et racé, un vrai petit chasseur, capable d'une agilité acrobatique peu commune aux mains de son démonstrateur attiré, le pilote Henri-Joseph Sebrechts qui avait servi durant six ans à l'aviation militaire qu'il avait quittée un an plus tôt pour rejoindre l'école Stampe & Vertogen d'Anvers comme moniteur civil. Il avait soulevé l'enthousiasme de la foule lors de sa présentation du RSV 23-180 durant le meeting d'Evèrle le 19 juin 1927, au point que le Roi Albert Ier tint personnellement à le féliciter à l'issue de la fête aérienne. Toujours aux commandes du RSV 23-180, il devait tenir la vedette du meeting international d'Anvers-Deurne fixé au dimanche 26 juin 1927, mais le sort lui fut funeste. Henri Sebrechts s'entraînait à Deurne la veille vers 16H30, lorsque des témoins virent son RSV 23-180 effectuer quelques loopings avant de s'embarquer dans une vrille ponctuée d'un crash qui lui fut fatal.



L'une des rares photos de l'unique RSV 23-180, probablement à Deurne en 1927. (AELR)

Caractéristiques

envergure : 9,80 m (aile supérieure) et 8,60 m (aile inférieure) / longueur : 7,60 m / hauteur : 2,70 m / surface alaire : 23 m² / poids à vide : 640 kg / poids maximum : 935 kg.

Propulseur

un moteur Hispano-Suiza de 8 cylindres en V refroidi par eau et développant 180 CV

Performances

vitesse maximale au niveau du sol : 200 km/h / vitesse de croisière : environ 150 km/h / montée à 4.000 m en 13 minutes / plafond : 6.600 m / distance franchissable : environ 700 km.