

## Renard-Stampe-Vertongen RSV 32-90

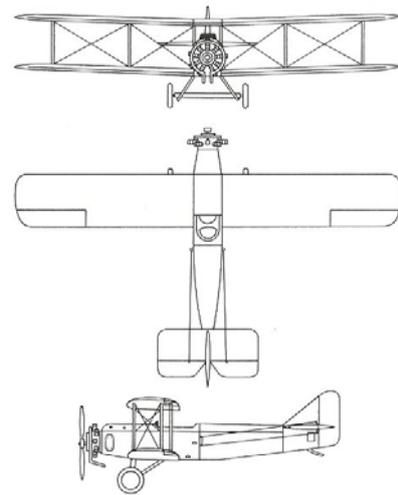
L'ingénieur Alfred Renard conclut un contrat de collaboration en tant qu'ingénieur-conseil avec la société Stampe & Vertongen (SV) en 1923. Le premier résultat de cette nouvelle association fut le RSV 32-90, soit un avion de 32 mètres carrés de surface portante et de 90 CV pour la puissance du moteur Anzani. Le prototype du RSV 32-90, immatriculé O-BOEL, fut officiellement présenté au Roi Albert 1er le 23 avril 1923.

Conçu d'abord comme un appareil d'école, donc économique à la construction et à l'utilisation, le RSV 32-90 était également très sûr en matière de pilotage. La chose était assez exceptionnelle au début des années 20 et mérite d'être soulignée. L'enveloppe de centrage de l'avion était définie de sorte que, pour exécuter une vrille, les deux sièges devaient être occupés. Construit en bois avec revêtement en toile et contreplaqué pour l'avant de la carlingue, le RSV 32-90 avait des structures extrêmement robustes. Plusieurs versions virent le jour, se différenciant essentiellement par leur motorisation. La longévité exceptionnelle des RSV 32-90, malgré les souffrances structurelles infligées par les élèves-pilotes qu'ils formaient à un tempo soutenu, les amenèrent à être remotorisés à plusieurs reprises, généralement avec des moteurs plus puissants afin d'en faire des tri/quadrilaces (avec fuselage élargi) ou encore des remorqueurs de planeurs vers la fin des années 30.

Nous avons recensé un total de 42 RSV 32 construits entre 1923 et 1932, la plupart des appareils furent utilisés par l'Aéronautique Militaire à l'école de Wevelgem ou en escadrille. Ils y furent immatriculés R-1 à R-14 pour les appareils livrés en 1924 et 25, plus le tout premier dont la cellule servit aux essais statiques. Plusieurs de ceux-ci furent remotorisés avec des Renard de 100 CV. Cinq appareils supplémentaires du type 32-110 (moteur Lorraine 5Pb de 110 CV) furent livrés en 1929 et immatriculés R-15 à 19. Les RSV 32 militaires furent déclassés entre octobre 1935 et février 1936.

Parallèlement, 26 RSV 32 diversement motorisés, figurèrent au registre civil, soit 21 construits en 1923 pour des écoles civiles ou des particuliers et 5 devenus surplus militaires et reconvertis comme avions d'école ou de tourisme. L'un d'eux, immatriculé O-BADC (OO-ADC à partir de 1929) fut vendu en Espagne et basé à Madrid en tant qu'EC-RAR en 1930. Rescapé de la guerre civile, il fut immatriculé EC-AGG et servit jusqu'en 1955...

Trois nouveaux RSV 32-90 furent construits en 1926 pour l'école dirigée par José Orta à Saint-Hubert ainsi qu'un autre en 1927 en vue d'un raid vers le Congo Belge en 1928 mais qui n'aboutit pas.



Remotorisé avec un Renard de 100 CV, le RSV 32-90 immatriculé OO-AJD est vu ici lors de l'épreuve dite de « putting » du rallye d'Ostende, laquelle consistait pour un des membres de l'équipage à lancer - idéalement - la balle dans le récipient servant de cible. (La Conquête de l'Air)

Une série de 7 appareils sortit encore de chez Stampe & Vertongen en 1928 de même que trois RSV 32-100 en 1930, tous grésés d'un Renard de 100 CV. Les deux derniers RSV 32 furent respectivement produits en 1931 (OO-ALP) et en 1932 (OO-AMP), lequel était propulsé par un Gipsy de 4 cylindres en ligne et remanié par l'ingénieur Georges Ivanow au point qu'il n'était plus strictement un RSV 32. Tous les RSV 32 civils toujours immatriculés début 1940 furent détruits ou disparurent durant la guerre.

Le RSV 32 revêt donc une importance toute particulière dans l'histoire de l'aviation belge, car ce fut le premier appareil de conception nationale à connaître une substantielle construction en série et à figurer en nombre aux inventaires de notre aviation militaire et civile.



Le RSV 32-90 à moteur Anzani immatriculé R-11 tel qu'il apparaissait à l'école de Wevelgem en 1928. (H. Degroote)

### Caractéristiques

envergure : 11,20 m / longueur : 7,35 m / hauteur : 2,80 m / surface alaire : 32 m<sup>2</sup> / poids à vide : 500 kg / poids maximum : 740 kg ou 820 kg (quadrilace).

### Propulseur

un moteur Anzani de 10 cylindres en double étoile refroidi par air et développant 90 CV ou un moteur Renard en étoile refroidi par air et développant 100 CV ou un moteur Lorraine 5Pb de 5 cylindres en étoile refroidi par air et développant 110 CV.

### Performances

vitesse maximum au niveau du sol : 125 km/h / montée à 1.000 m en 7 minutes / plafond : 5.000 m / distance franchissable : environ 500 km.