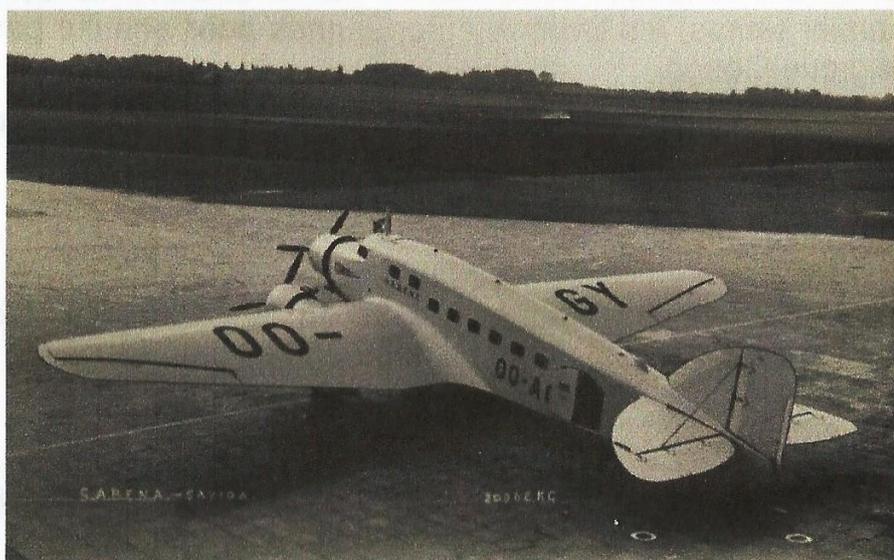


Le Savoia-Marchetti S73 de la SABENA

Sommaire :

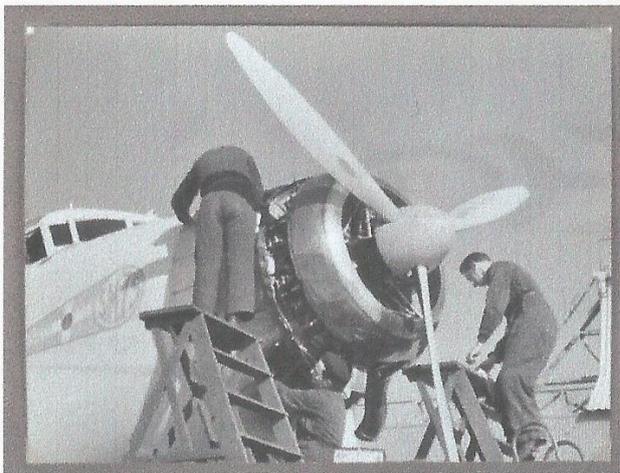
- Le Savoia-Marchetti S-73 de la SABENA
- Petit rappel de début d'année
- Nouvelles de saison
- Souvenirs, souvenirs



La firme italienne Savoia- Marchetti, fondée en 1915, connut la célébrité dans les années 1920-1930 grâce aux hydravions de raid dus à Alessandro Marchetti (1884-1966). C'est le 4 juillet 1934 que le S-73, conçu par l'ingénieur Marchetti en 1933, effectue son premier vol.

A la suite de son succès, ce monoplan, à aile basse cantilever et dièdre positif, fait son apparition sur le marché de l'aéronautique.

L'avion, un trimoteur de transport de passagers, tant civil que militaire, sera utilisé par pas mal de compagnies



Mécanos occupés à la révision du moteur central du Savoia-Marchetti SM-73

aériennes dont notre regrettée SABENA qui, après les italiens, fut la première à s'en procurer.

Dès septembre 1934, la SABENA passe commande de cinq de ces appareils en prévision du remplacement du Fokker F VII qui terminera sa carrière au sein de notre compagnie nationale en octobre 1936. Les premiers SM-73 seront livrés directement d'Italie (Le premier de ces cinq recevra son immatriculation « OO-AGL » le 27 mars 1935).

Au cours de 1936 et 1937, elle commande sept appareils du même type qui seront construits sous licence par la SABCA. Ils assureront, dans un premier temps, les liaisons européennes pour ensuite passer aux liaisons Belgique-Congo.

Le premier vol entre les deux continents eut lieu le 23 février 1935.

Il n'y eut d'abord que des vols postaux, puis en 1936, les vols avec passagers. La liaison, hebdomadaire, entre les deux pays était de quatre à cinq jours, avec un maximum de 6 passagers à bord, compte tenu de la grande quantité de carburant nécessaire à une longue route à travers le Sahara, (L'avion pouvait transporter jusqu'à 18 passagers en liaisons courtes, en plus de 4 hommes d'équipage et de 350 kg de bagages).

Bien que différent du très célèbre Junkers JU 52, sa silhouette peut rappeler celle de cet avion mythique d'origine allemande et, en ce qui me concerne, une très légère ressemblance avec le trimoteur stratosphérique Renard R-35. L'avion ne connut pas que des beaux jours.

C'est ainsi que le 7 novembre 1935, le S-73 OO-AGM, confronté à un épais brouillard, s'écrasa à son arrivée à l'aéroport de Croydon (Londres) ne faisant, fort heureusement, aucune victime. L'appareil quant à lui fut totalement détruit. Le 10 décembre 1935, le S-73 immatriculé OO-AGN n'eut pas cette chance et tous les passagers et membres d'équipage, soit 11 personnes, perdirent la vie à Tatsfield, dans le Kent. Un autre SM-73 s'écrasa au sud d'Oran en 1937 et un quatrième explosa en plein vol en 1938.

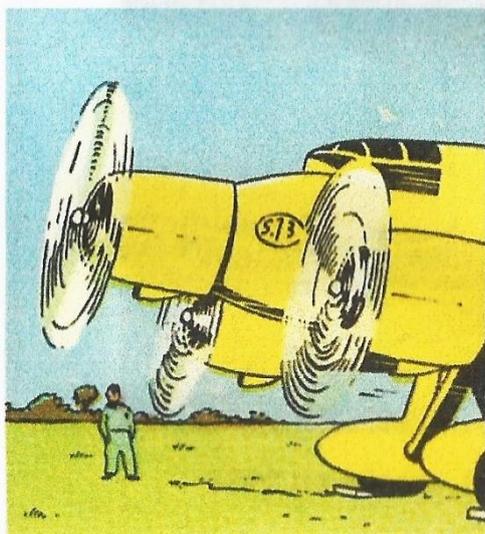
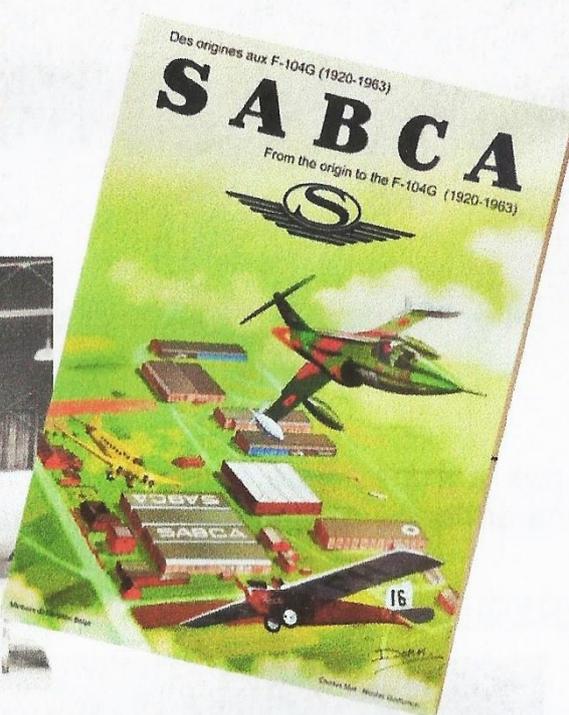
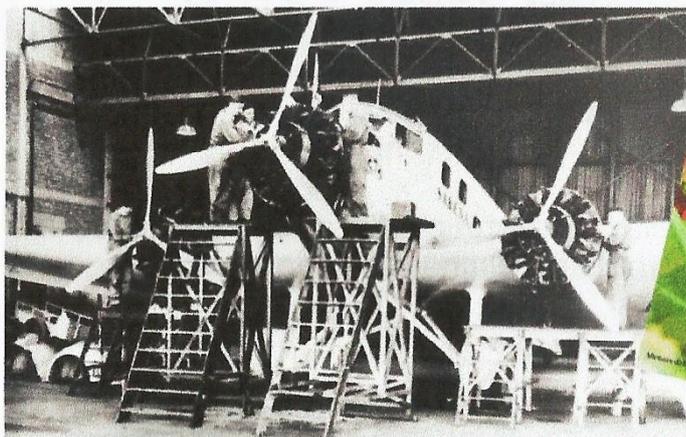
Le 6 novembre 1938, la SABENA remplacera ses SM-73 par le SM-83, appareil plus rapide pouvant transporter 10 passagers en seulement 24 heures entre Bruxelles et Léopoldville.

L'appareil italien, robuste et sécurisant, était fait d'une structure en bois et en métal. Son fuselage, de section centrale rectangulaire avec les parties dorsale et ventrale arrondies, était constitué de tubes métalliques. L'ensemble était entoilé.

Le train d'atterrissage fixe était doté de carénages de roues métalliques de forme aérodynamique.

Trois hélices métalliques tripales à pas variable équipèrent l'arbre de trois moteurs Gnome-Rhône Mistral Major, en étoile, à 9 cylindres, refroidis par air, d'une puissance de 750 cv chacun.

Le livre récent de Charles Mali et Nicolas Godfurnon sur l'histoire de la SABCA, édité par le FNAR, présente plusieurs pages illustrant la fabrication du S-73 dans ses ateliers.



Données techniques supplémentaires :

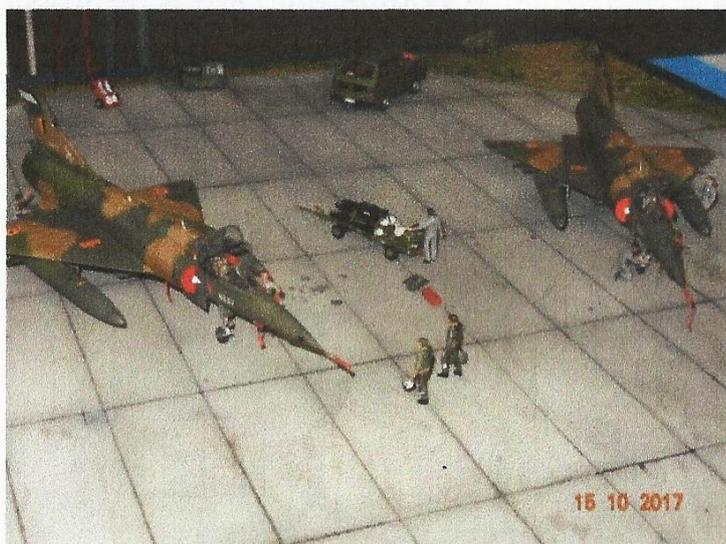
Envergure : 24 m
 Longueur : 18 m
 Hauteur : 4,45 m
 Poids au décollage : 10.800 kg
 Vitesse de croisière : 270 km/h
 Altitude opérationnelle maximale : 7.000 m
 Autonomie : 1.000 km
 Equipage : 4-5 personnes
 Passagers : 18 maximum
 Capacité de carburant : 3.950 l initialement.

Alain Delannai

Petit rappel de début d'année

Au cours de ce premier trimestre 2018, il est temps de vous rappeler de verser votre cotisation annuelle (= 10 euros), si ce n'est déjà fait, afin de concrétiser votre soutien à la poursuite de nos actions pour entretenir la mémoire des réalisations et des événements de l'Aviation belge.

Nouvelles de saison



En octobre 2017, le FNAR a attribué un prix (chèque cadeau pour modélisme) lors de la convention annuelle de l'IPMS (International Plastic Modellers' Society), récompensant la plus belle maquette d'un avion aux couleurs belges se basant sur des critères d'originalité, présentation et finition.

Le prix a été attribué à une très belle présentation de deux Mirage de la Force aérienne belge dans un diorama d'une plaine d'aviation.

Souvenirs, souvenir



Fairey Firefly IIM Y-12 - 1/1/2 Aé (Comète), crashé en 1934