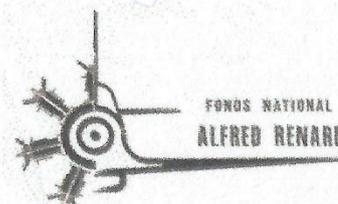


L'ECCECO DU FNAR



SABCA – Ansaldo A300-4



Les mécaniciens s'affairent sur le gros moteur Fiat A 12bis du SABCA-Ansaldo 300-4 codé O 62 de la 2e escadrille (Mouette) 11 groupe/1 groupement à

Il est intéressant de reprendre quelquefois l'histoire des premiers avions belges.

Le biplan biplace d'observation Ansaldo A300 fut développé en 1919.

Le pilote Stoppani en fit une démonstration magistrale lors du meeting d'Anvers le 24.07.1920 en remportant l'épreuve de vitesse. Cet événement aé-

rien de portée internationale se déroulait en prélude aux VIIes Olympiades qui se tenaient en août dans la métropole.

C'est à cette époque que l'état-major de notre Aéronautique militaire décida de l'acquisition de 74 Ansaldo A300-4, version la plus évoluée, dont 45 seraient construits sous licence par la SABCA. Le premier appareil de production belge fut immatriculé O 30 et sortit des usines de Haren le 11.09.1923 ; 44 autres s'ensuivirent et le dernier (O 74) quitta les ateliers de la SABCA en mai 1926. La SABCA, fondée trois ans plus tôt, voyait avec la fabrication des Ansaldo et autres avions en commande, sa cadence de production culminer à 1 avion par jour dans le courant de 1923.

Les Ansaldo n'équipèrent que les escadrilles du IIe Groupe/Ier Groupement basées à Gossoncourt près de Tirlemont (e, 4^e, 5^e et 7^e). La 4^e escadrille, dissoute en 1924, utilisa l'appareil moins d'un an.

Mis en opération au sein des escadrilles conjointement aux De Havilland DH 9, l'Ansaldo A300-4 fut très vite considéré comme un veau vu son manque de maniabilité et sa vitesse d'atterrissage élevé en comparaison au biplan britannique. En outre, la réputation de l'appareil devint sinistre à cause des retours de flamme fréquents du moteur Fiat, lesquels provoquèrent plusieurs incendies spectaculaires fort peu prisés par les

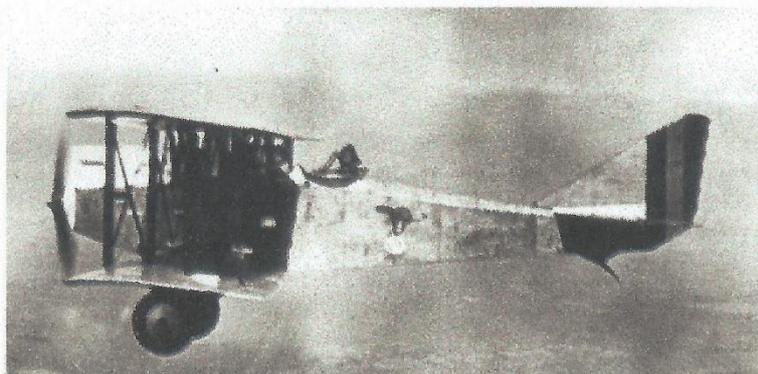


Photo en vol « assez rare » du SABCA-Ansaldo 300-4 immatriculé O 46 saisie probablement en 1924, juste avant la dissolution de la 4e escadrille du 11e Groupe/1er Groupement dont l'emblème était un zèbre en équilibre tantôt sur une roue, tantôt sur un globe terrestre.

pilotes. Les catastrophes étaient limitées grâce à la particularité du réservoir offerte par l'A300-4 en cas de feu à bord. La mésaventure la plus spectaculaire du genre arriva à l'adjudant Henry Chandelon qui parvint à forcer son Ansaldo dans une boucle mais, l'avion la tournant trop lentement, un jet d'essence gicla du bouchon du réservoir sur les pipes d'échappement incandescentes. Le feu jaillit et incendia une aile, une seconde prenait feu lorsque Chandelon parvint à poser son Ansaldo, délesté précipitamment de son réservoir largable, sur le gazon de Gossoncourt et s'en tira avec plus de peur que de mal ! Les Ansaldo A300-4, contrairement à ceux de la Regia Aeronautica italienne, n'eurent qu'une brève carrière dans notre aviation militaire et furent rapidement retirés du service en 1928-29.

Caractéristiques :

Envergure : 11,24m / Longueur : 8,75m / Hauteur : 2,97m
Surface alaire : 26m² / Poids maximum : 1.400 kg

Propulseur :

Un moteur Fiat A12bis de 6 cylindres verticaux en ligne développant 300 HP et refroidi par eau.

Armement :

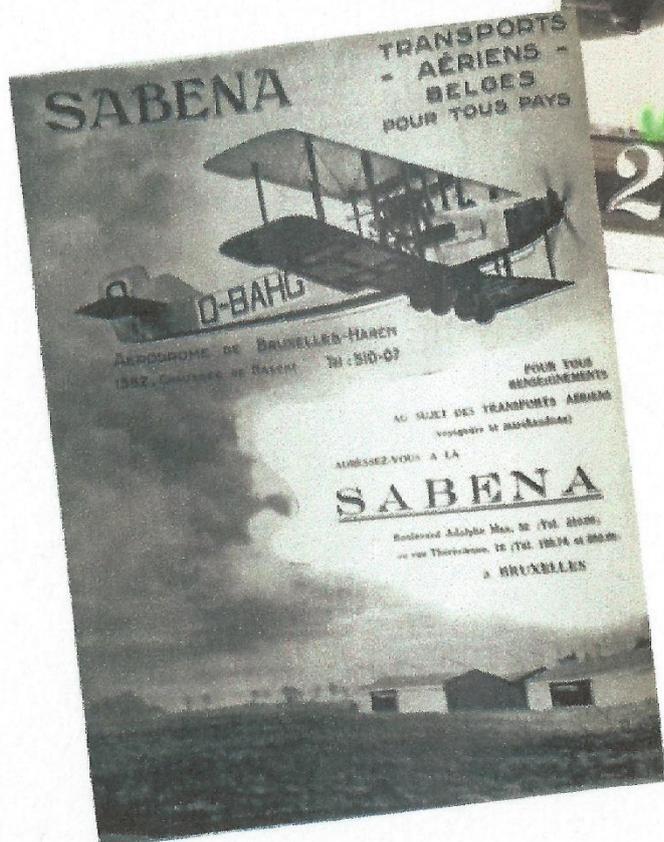
Deux mitrailleuses de capot et 1 montée sur anneau mobile en poste arrière.

Performances :

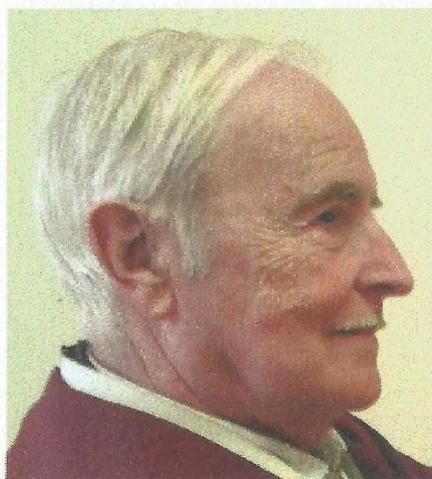
Vitesse maximum au niveau du sol : 200km/h / Vitesse de croisière : 150 km/h /
Plafond : 6.500 m / distance franchissable : 550 km.

Jean-Pierre Decock

Souvenir, souvenir



Faisons le point : 2021 nous laisse un goût amer !



Il y a quelques semaines, notre ami et membre fondateur du FNAR, René Vanderidt, nous a quittés brusquement. Nous perdons en lui un bénévole fidèle à la section « Air » du Musée de l'Armée depuis de nombreuses années, déjà dans le cadre de l'AELR. Nous n'oublierons pas son extrême amabilité, ses bons conseils, son efficacité discrète et son humour très personnel, parfois déroutant. Nous présentons nos très sincères condoléances à son épouse et à ses proches.

D'autre part, en 2021, le FNAR avait son 30^e anniversaire et nous aurions voulu fêter cela par un petit « événement ». Malheureusement, les conditions répétées des divers confinements l'a empêché et nous espérons que 2022 sera moins destructeur des bonnes relations et des liens amicaux. On peut rêver

Mais, conservons un peu d'optimisme pour la nouvelle année, à la lumière de faits récents :

La réplique à taille réelle de l'avion R-31 s'est améliorée un peu chaque samedi grâce aux bénévoles. La mise en peinture est prévue pour les prochains mois et les cocardes sont en cours de création sur les ailes déjà peintes.

Le stand « Atelier Renard » subit actuellement une cure de lifting grâce à la bonne volonté de membres actifs du FNAR et un réarrangement intérieur ainsi qu'une meilleure visualisation à distance sont en cours de réalisation.

Une bande dessinée de 48 pages relatant l'épopée aéronautique d'Alfred Renard a été développée en 2021 et vient d'être imprimée en 1000 exemplaires.

Nous vous souhaitons donc de garder l'espoir d'une vie plus agréable dans les prochains mois et surtout de préserver la meilleure santé possible en 2022.

Avec tous nos meilleurs vœux et nos sentiments amicaux.
Alain Delannai & Alfred-François Renard