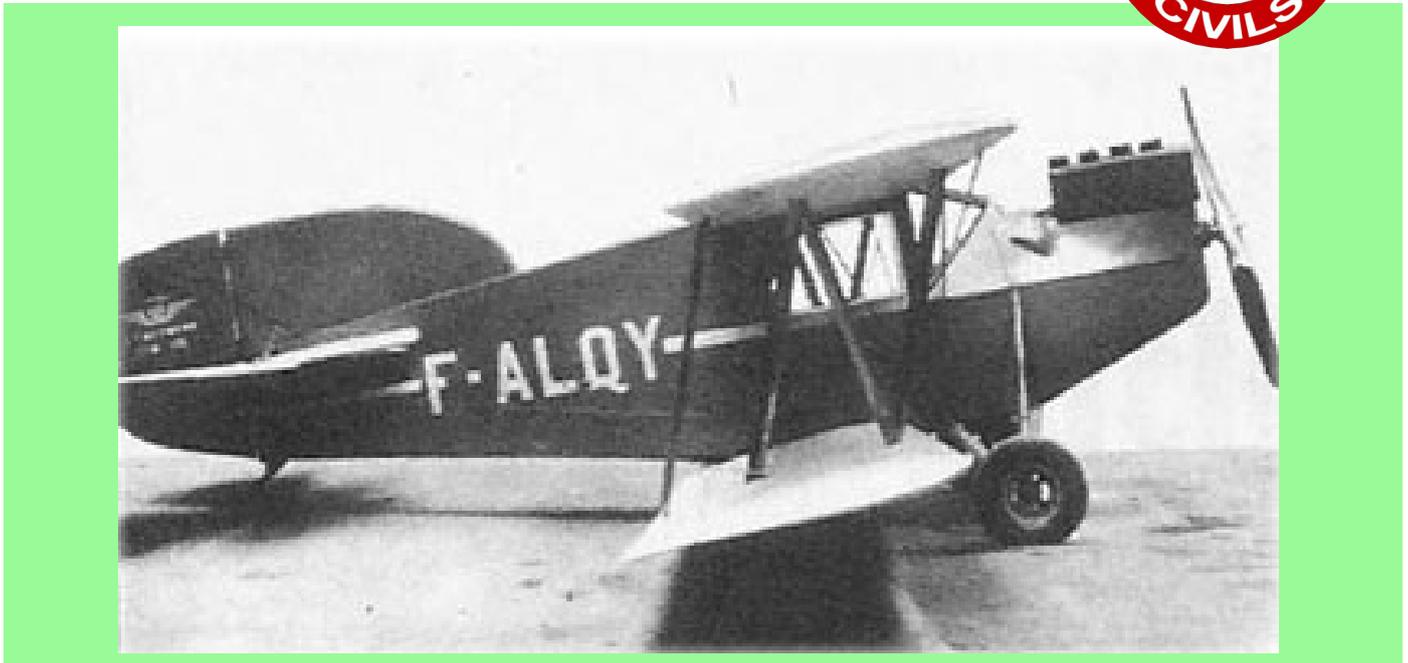


## WEYMANN 130



Par Philippe RENNESSON



Une des rares photos de l'unique Weymann type 130. Sa construction particulièrement solide lui avait valu le surnom de « Ford de l'Air »

### Un peu d'histoire

Ultime avion de tourisme de la SAEAW (Société Anonyme des Établissements Aéronautiques Weymann), il fut conçu par l'ingénieur Delasalle.

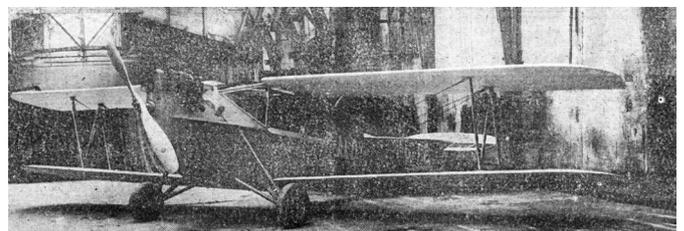
Le but était de proposer un petit appareil, avec une faible charge au mètre carré, de façon à obtenir un atterrissage facile. Il devait offrir un départ commode sur des petits terrains, une grande capacité ascensionnelle pour franchir les obstacles, tout en présentant une vitesse de croisière élevée et un pilotage agréable en air calme.

Le premier vol de l'avion eu lieu en mai 1932 avec un moteur Renault de 95ch en position droite. Bien qu'il fut immatriculé F-ALQY, il n'obtint jamais son certificat de vol et resta un exemplaire unique.

### Le Weyman type 130

Biplace cote à cote à cabine fermée. Présentant une structure trapue, robuste, indéformable et indéréglable, il était bien adapté aux conditions d'emploi de l'avion de tourisme.

Les masses concentrées donnaient une bonne maniabilité et permettait les évolutions acrobatiques.



Biplace cote à cote à cabine fermée. Présentant une structure trapue, robuste, indéformable et indéréglable, il était bien adapté aux conditions d'emploi de l'avion de tourisme.

Les masses concentrées donnaient une bonne maniabilité et permettait les évolutions acrobatiques. Son coefficient de sécurité de 15 était élevé et autorisait le montage de toute une gamme de moteurs de puissance diverses jusqu'à 150cv.

On notera en particulier, le pare brise prismatique et la dérive surdimensionnée du fait de la courte longueur du fuselage.

La compensation du plan de profondeur est un système très particulier à Weymann. Les extrémités débordantes du plan offrent une solution de continuité entre l'axe d'articulation et le bord d'attaque. La compensation proprement dite est liée à une petite ailette qui agit avec un grand bras de levier tout en ne troublant pas l'écoulement autour de l'empennage.

# WEYMANN 130

## Caractéristiques

Envergure	9m75
Longueur	6m60
Hauteur	2m
Motorisation initiale:	Renault 95cv

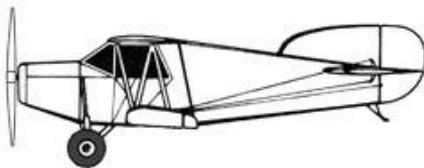
## Performances

Vitesse maximum (théorique)	185km/h
Vitesse de croisière	140 à 150km/h
Vitesse minimum	80km/h
Rayon d'action	600km

## La maquette au 1:100



Weymann CTW-130



Le Weyman 130 a fait l'objet d'une présentation dans « Les Ailes » du 9 juin 1932. Le plan 3 vues proposé sur le site airwar.ru. est une version enrichie de celui proposé dans le magazine pré cité. Il a servi de base au dessin du modèle. Les rares photos disponibles on permis de le compléter au mieux.

La position droite du moteur Renault a été conservée, même si cette disposition n'était que provisoirement retenue pour les essais d' homologation. L'avion devait, par la suite, recevoir un moteur inversé, configuration qui se généralisait sur les avions de tourisme. Au plan purement esthétique, on fait mieux, mais comme ce fut la seule configuration ayant effectivement existé...

Aucune indication concernant les couleurs de l'appareil. A l'examen des photos, il semble être bicolore. Les ailes, l'empennage horizontal, ainsi qu'une bande horizontale courant le long sur fuselage, apparaissent d'une teinte plus claire que le restant de l'appareil.

Le haubanage est une interprétation (plausible) des photos, celles ci n'étant pas particulièrement explicites à ce sujet.



# LES AVIONS PROTOTYPES FRANCAIS

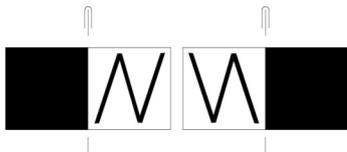


## WEYMANN 130

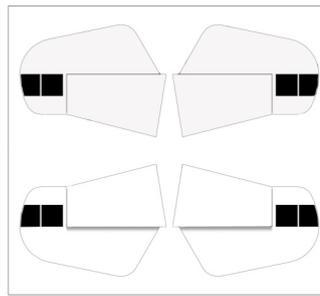
"La Ford de l'air" (1931)



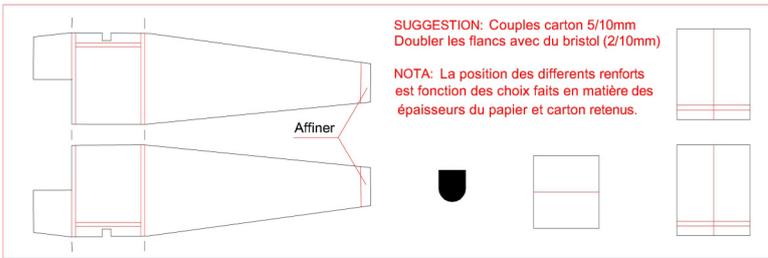
NOTA: Les longerons sont à positionner au 1/3 avant de la corde des ailes



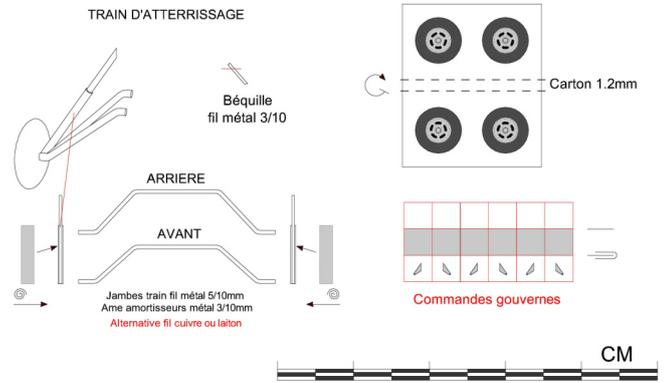
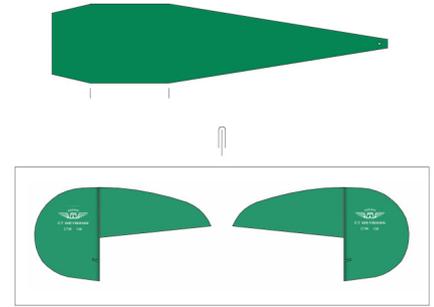
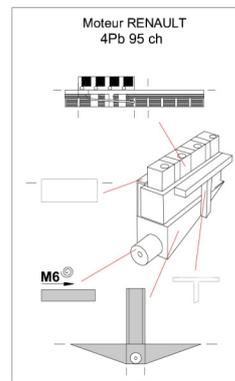
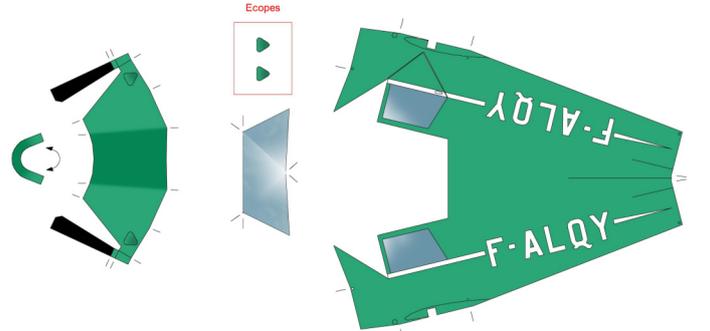
Sens de rotation anti-horaire vu place pilote



EXTRADOS Intercaler bristol 0.2mm



NOTA: INDICATIONS EN ROUGE INDICATIVES ET RELATIVES A MON PROPRE MODE OPERATOIRE D'ASSEMBLAGE



## WEYMANN 130

"La Ford de l'air"

(1931)



Ultime avion de tourisme de la SAEAW (Société Anonyme des Etablissements Aéronautiques Weymann), il fut conçu par l'ingénieur Delasalle. Biplace côte à côte à cabine fermée, il est intégralement réalisé en bois. D'une envergure de 10m, il avait fait l'objet d'une construction particulièrement solide afin de recevoir n'importe quel moteur de 95ch à 150ch, d'où son surnom "de Ford de l'Air".

Il vola en mai 1932 avec un moteur Renault de 95ch en position droite. Bien qu'il eût reçu l'immatriculation F-ALQY, il n'obtint jamais son certificat de vol.

Informations complémentaires sur [criquetaero.fr](http://criquetaero.fr)

Toute modification, même partielle, autre qu'à l'usage purement privé et sans l'accord de l'auteur est interdite