

AVIASPORT

Le magazine du pilote

Stampe

Séducteur et voltigeur

Actus

- Championnats de voltige : les Français raffent les médailles
- Festival ULM de Blois
- Koksijde airshow
- Balade en DC-3
- Devenir instructeur

Première française



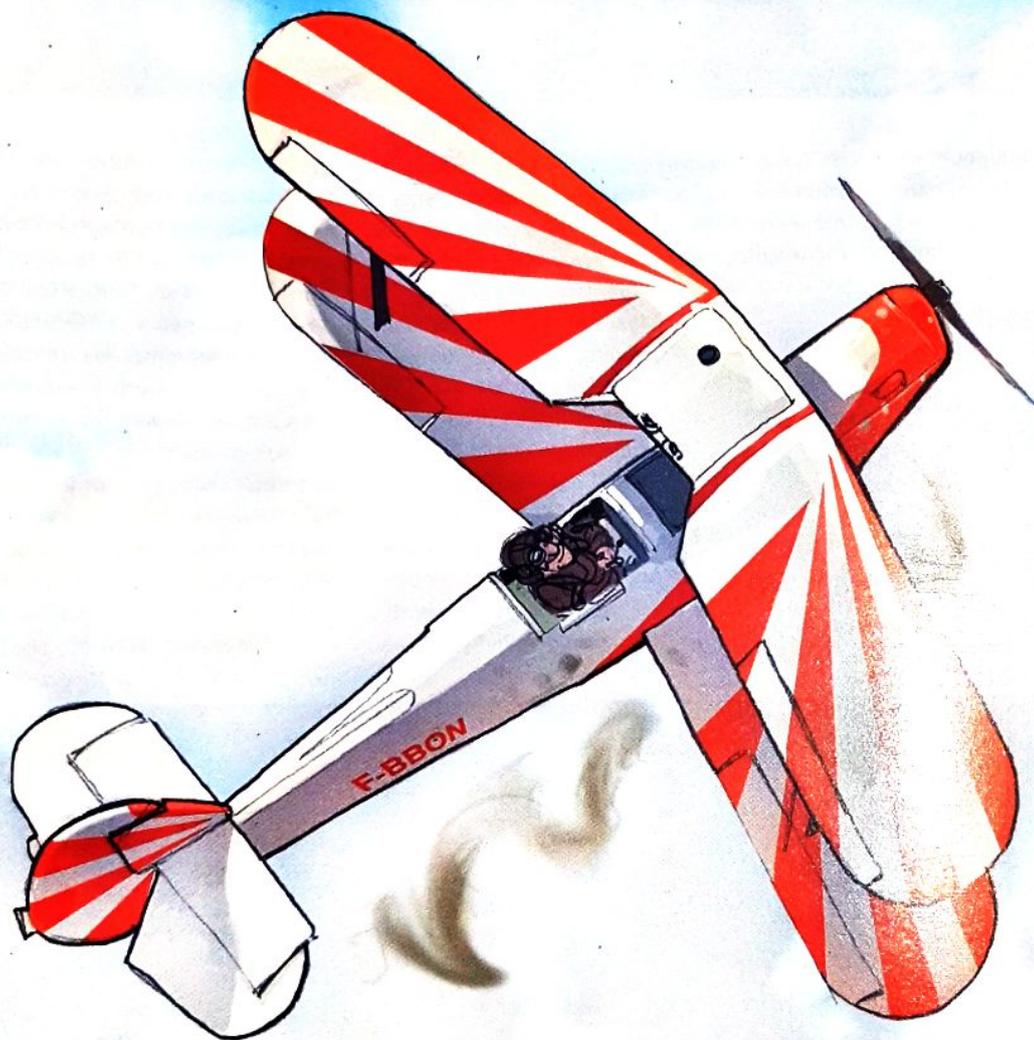
L'hélicoptère électrique vole

M 01153 - 679 - F: 6,90 €

- DOM/S : 9,20€ - DOM/A : 11,00€
- Portugal Cont. : 9,00€ - Suisse : 15 FS
- Canada : 14,00\$ CAD - Maroc : 99,00 MAD
- CFA : 5200,00 - TOM/A : 2 300 CFP
- TOM/S : 1260 CFP - Mayotte : 13,10€



Le Stampe



Un avion de légende bien de chez nous

Omniprésent dans les clubs de l'après-guerre, le biplan franco-belge suscite encore un engouement sans faille de la part de ses admirateurs. Portrait d'un avion atypique qui a mieux traversé le temps que bien de ses contemporains.

Qu'est ce qui fait d'un avion de collection un véritable appareil de légende ? Même si l'histoire de l'aviation est peuplée de modèles aussi intéressants les uns que les autres, qui dit avion ancien ne signifie pas forcément reconnaissance immédiate de la part des jeunes aérophiles.

Car, pour que l'oreille se tende à son approche ou que l'œil pétille à sa vue, il faut bien souvent que l'appareil en question possède non seulement un passé élogieux, mais aussi une réalité toujours palpable au présent. En d'autres termes, il ne suffit pas qu'un avion ait des lettres de noblesse

pour susciter de l'engouement de la part des amateurs. Il se doit également d'être toujours actif sur la scène aéronautique. Et il faut bien admettre qu'à de très rares exceptions près, la majorité des avions tombant dans cette catégorie d'avions gendaires encore maintenus en état de

provient principalement de l'étranger. T-6, DC-3, Mustang et autres Corsair n'ont de rapport direct avec notre pays que grâce au programme « lend-lease » d'après-guerre. En fait, à part le Fouga Magister – et dans une moindre mesure le Broussard ou le Morane-Saulnier 733 – rares sont les appareils militaires fabriqués dans l'hexagone qui bénéficient d'une pérennité et d'une admiration telles que le qualificatif d'avion de légende puisse réellement s'appliquer. Mais cela serait bien sûr, sans compter avec le cas particulier du Stampe.

Avion belge ou appareil français ?

Pour le non-initié, qui dit Stampe dit souvent avion belge. En réalité, bien que conçu et initialement fabriqué en petite quantité en Belgique dans les années 1930, le biplan entoilé des établissements Stampe & Vertongen a été produit en de plus nombreux exemplaires sur le territoire national que dans son pays d'origine.

L'histoire française du Stampe débute à l'aube de la Bataille de France, alors qu'une commande portant sur 400 appareils destinés aux forces armées françaises est passée pour satisfaire aux besoins grandissants de formation des pilotes. L'assemblage des biplans est prévu dans les usines Farman de Suresnes, mais les efforts de mise en route de la production sont bien vite endigués par l'avancée des troupes allemandes.

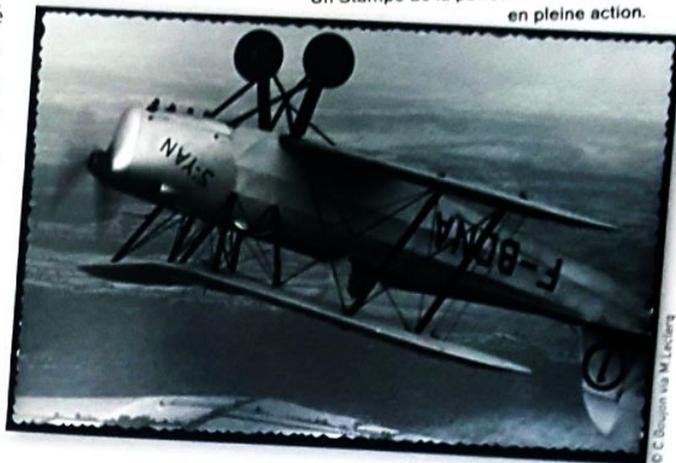
Ce n'est donc qu'en 1945 que la production de la version SV-4C est bel et bien lancée dans l'hexagone. L'appareil, fabriqué à quelque 700 exemplaires par la Société nationale de constructions aéronautiques du Nord dans les anciennes usines Potez de Sartrouville – et à 150 exemplaires par l'Atelier industriel

de l'air d'Alger – se voit doté d'un moteur Renault à quatre cylindres inversés en ligne. Les variantes produites plus tard en Belgique utiliseront, quant à elles, le moteur Gipsy-Major du constructeur anglais de Havilland.

Le moteur Renault 4-P équipant les appareils français fut assemblé sur la même chaîne de production que les moteurs de la Juvaquatre sortant à la même époque des usines du constructeur automobile récemment nationalisé. A y réfléchir, on pourrait demander dans quelle mesure il était de bonne augure de lancer, au sortir de la Seconde Guerre mondiale, la production en série d'un avion en bois et toile conçu au début des années trente et doté d'un moteur qui a vu le jour presque vingt ans auparavant, alors que les récents progrès de l'aviation ont vu l'avènement des monoplans « tout métal, » et que les moteurs opposés horizontaux sont en passe de dominer le marché de l'aviation légère.

Selon les historiens, la réponse tient en fait plus à des raisons socio-économiques qu'à un quelconque argument technique. Réginald Jouhaud explique dans son ouvrage de référence *Stampe, légende volante* (éditions Bleu-Ciel « qu'alors que la guerre touche à sa fin, il faut d'ores et déjà songer à redresser l'économie du pays fraîchement libéré et trouver du travail pour la population ». La production des Stampe est alors acceptée comme un « bouche-trou » providentiel, une étape provisoire sur le chemin de la réhabilitation de l'industrie aéronautique nationale. De plus, cette solution opportune facilite

Un Stampe de la patrouille de Saint-Yan en pleine action.



la renaissance des aéro-clubs et des centres de formation nationaux autour d'un appareil dont la mise en œuvre est simple et les qualités de vol agréables.

Car, sans cette personnalité engageante, il est fort probable que l'avenir de l'avion conçu par messieurs Jean Stampe et Maurice Vertongen durant l'Entre-Deux guerres n'aurait pas été autant couronné de succès.

Biplan torpédo à train classique

Le SV-4 est un biplace en tandem à train classique construit autour d'une ossature entoilée réalisée en bois de spruce. Les seules structures métalliques sont les trains d'atterrissage, la cabane et les haubans qui supportent la voilure et le bâti moteur. La cellule en bois entoilé présente l'avantage inattendu d'atténuer les vibrations du moteur de manière plus confortable qu'une structure en tubes métalliques équivalente. D'une envergure de presque 2,5 m plus courte que celle d'un Piper Cub, le Stampe

Jean Stampe dans son jardin bruxellois, retraité depuis plusieurs années mais levant toujours les yeux au passage d'un avion.



Les retrouvailles entre un Stampe SV-4C et une Renault Juvaquatre d'après-guerre. Les moteurs des deux véhicules sont sortis de la même chaîne de fabrication.





© François Bergson

« Un Stampe, c'est vert dedans et gris dehors ».



Yves Danto avec F-BBON, le Stampe du Conservatoire de l'air et de l'espace d'Aquitaine.

© Ffr

est un appareil de petites dimensions extérieures, mais à l'habitacle néanmoins confortable. Le poste de pilotage est étroit mais en aucun cas exigu – il est vrai que la configuration torpédo donne un sentiment incomparable de liberté et d'ouverture vers le monde extérieur.

Contrairement à bon nombre d'appareils en configuration tandem qui offrent une « montée à gauche, » on prend place à bord d'un Stampe en grim pant sur l'aile droite. La raison en est peut-être que le moteur tournant dans le sens antihoraire, le côté gauche du fuselage est plus susceptible de recevoir l'huile résiduelle projetée par le souffle de l'hélice que l'autre côté. Le radiateur d'huile est d'ailleurs situé sur le même côté gauche du moteur, peut être dans un souci de meilleure ventilation pour cette même raison. En fait, on ne prend pas vraiment place à bord

Tableau de bord simplissime et unités métriques.



© François Bergson

d'un Stampe, on l'enfile plutôt comme on le ferait avec un vieux blouson de vol confortable. Une fois assis en place pilote – à l'arrière – les pieds se posent naturellement dans les étriers du palonnier, et les commandes de vol tombent intuitivement sous la main.

Les amateurs de tableaux de bord *hi-tech* regorgeant de gadgets électroniques et d'écrans à cristaux liquides resteront bien vite sur leur faim. Même si l'appareil possède une instrumentation complète pour l'époque, le Stampe est un avion purement « stick & rudder », un appareil simplissime qui privilégie le pilotage de base et les sensations ressenties plutôt que les profils de vol et les abaques de performance.

On pourrait même penser que les instruments ne sont présents sur le tableau de bord que pour confirmer après coup la perception que le pilote peut

avoir de sa machine. Le compte-tours viendrait ainsi en complément du bruit du moteur et le Badin à celui du vent relatif. Il faut bien dire qu'avec le tachymètre sursautant et le capteur à déflexion du tube de Pitot, les indications de régime moteur et de vitesses présentent une certaine latence qui ne facilite pas la tâche du pilote. Quant à la bille – la bille ! – elle différencie rapidement ceux qui savent parler à un Stampe de ceux qui ne sont encore du chemin à faire. Car, comme c'est le cas pour de nombreux avions anciens de caractère, c'est presque peine perdue que de chercher à garder la bille au milieu en s'y référant sans cesse. Le meilleur moyen de piloter un Stampe est peut-être donc d'ignorer royalement les instruments et de se concentrer sur ce que l'on voit au dehors et sur les sensations transmises par notre arrière-train finement calibré et de n'utiliser les instruments que pour vérifier que l'appareil suit bien les désirs de son pilote. Et des sensations, on n'en manque pas : à commencer par l'odeur inimitable qui nous remplit les narines dès que l'on prend place à bord – un mélange subtil de senteurs d'essence, d'huile moteur et de *dope*, et aussi de la sueur des centaines d'élèves qui ont appris l'art du pilotage aux commandes de l'appareil. On estime en effet à plus de 120 000 le nombre de pilotes brevetés qui ont fait leurs premières armes sur le biplan légendaire durant les Trente Glorieuses.

Ronronnement moelleux

Contacts coupés, un brassage vigoureux de l'hélice est nécessaire lors de la visite prévol afin de s'assurer qu'il n'y ait pas d'huile ou d'essence résiduelle dans les cylindres, ainsi que pour

Pourquoi un moteur inversé en ligne ?

Avant la généralisation des moteurs horizontalement opposés comme les Lycoming, Continental ou autres Rotax modernes, les moteurs inversés en ligne étaient populaires sur les avions légers d'avant-guerre. Une des raisons de ce choix quelque peu inattendu provient du positionnement du vilebrequin sur le haut du moteur comparé à une configuration classique avec les cylindres au-dessus du carter.

Avec les appareils de l'époque en configuration train classique, cette disposition avait pour effet d'augmenter la garde au sol de l'hélice dont l'axe était ainsi situé sur le haut du moteur. Ceci permettait de réduire d'autant l'assiette de l'appareil en position trois-points avec l'avantage de minimiser l'effet du couple cyclique du pas, tout en augmentant la visibilité au sol.

Outre le moteur Renault équipant le Stampe

français, le *Gipsy-Major* utilisé sur les *Tiger-Moth* et autres *Chipmunk*, le *Hirth* monté sur le *Bücker Jungmann*, le *Potez 4-D34* des Nord 3 202 et le *Walter Minor* des Zlin présentent tous une configuration similaire.

De tous ces moteurs, seul le *Walter Minor* est toujours en production de nos jours. De caractéristiques et de dimensions semblables au moteur d'origine équipant le Stampe français, ce moteur pourrait être une alternative viable pour remplacer le vénérable Renault 4-P au fur et à mesure de l'épuisement du stock de pièces détachées. Le moteur tchèque présente d'ailleurs l'avantage



Le moteur Renault 4-P.

© François Bergeon

de ne pas modifier l'aspect extérieur ou l'esthétique du biplan de façon significative comme ce fut le cas lors des tentatives d'adaptation plus ou moins réussies d'un moteur horizontal de type Lycoming sur l'appareil.

amorcer le circuit de carburant. Il est ensuite temps de prendre place à bord, pilote à l'arrière, et de sélectionner les magnétos sur 1 + 2 et d'actionner le démarreur Viet à air comprimé. Ceux qui auront oublié d'ouvrir au préalable le robinet du circuit d'air situé en place avant ne commettant cette erreur qu'une seule fois...

Contrairement à un démarreur électrique classique qui nécessite quelques tours avant de lancer le mouvement, le Viet donne vie au moteur quasi instantanément pour peu que celui-ci soit d'humeur coopérative. On passe donc du mode hélice calé à un ralenti moelleux en une courte fraction de seconde, et le ronronnement émis par les quatre pipes d'échappement courtes du moteur en ligne peut faire penser que l'on se trouve aux commandes d'un chasseur miniature plutôt que d'un biplan anachronique.

Malgré un démarrage sans hésitation, le

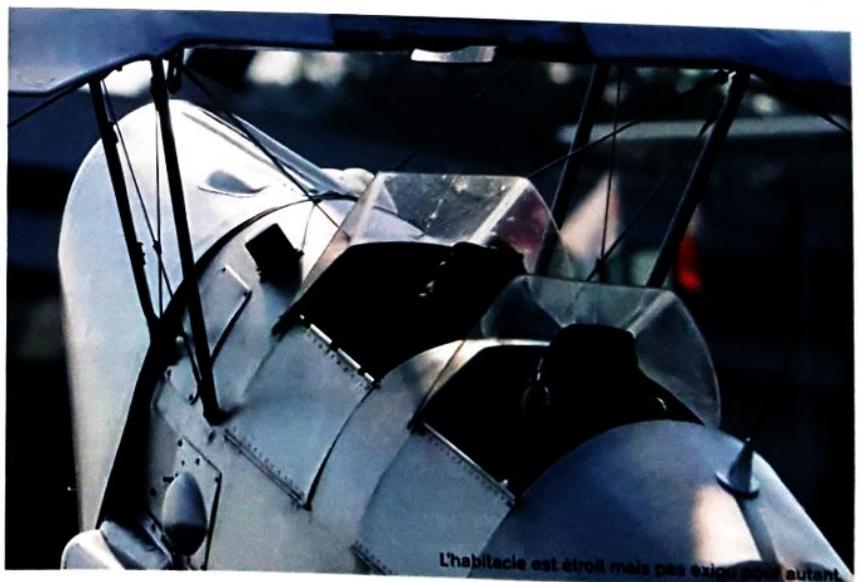
moteur n'est pas immédiatement prêt à prendre l'air pour autant. On ne brusque pas une machine de 70 ans d'âge, il faut attendre que les températures se stabilisent. Et, même avec des précautions de mise en œuvre respectées religieusement, le groupe motopropulseur est peut-être le talon d'Achille du biplan franco-belge. Avec un potentiel officiel de seulement 750 heures, le Renault à quatre cylindres inversés en ligne n'est pas sans soucis, et il n'est pas toujours facile de trouver les pièces détachées pour un moteur conçu au beau milieu des années 1920 ne sont pas toujours faciles à obtenir.

On comprend alors aisément pourquoi de nombreuses initiatives plus ou moins heureuses aient vu le jour au cours des ans pour adapter un moteur moderne sur ces avions populaires. Reste que la majorité des Stampe en état de vol est toujours équipée des moteurs Renault d'origine, et que ceux-

ci ne sont maintenus en fonction que grâce aux soins de mécaniciens tout aussi dévoués que talentueux. Heureusement, les biplans sont classifiés depuis peu sous un certificat de navigabilité restreint (CDNR) qui en facilite grandement la maintenance ainsi que la confection d'éventuelles pièces de rechange. Au sol, configuration biplan oblige, la visibilité n'est pas des meilleures. Le fait que la roulette arrière ne soit aucunement conjuguée aux palonniers rend le roulage quelque peu délicat, car on ne peut se fier qu'au gouvernail de direction pour défléchir le vent relatif d'un côté ou de l'autre afin de se diriger. Si l'on arrive en butée sur une pédale, le frein de la roue correspondante entre en action. La procédure habituelle qui consiste à effectuer des zigzags au sol pour mieux voir ce qui se passe devant soi n'est donc pas aisée à mettre en œuvre, et c'est comme si, avant même d'avoir pris l'air, l'avion essayait



© Christian Laverdet



L'hélice est étroite mais pas étroite pour autant.

de jauger des capacités de son pilote en le mettant dans une situation potentiellement embarrassante.

Pour ralentir la machine, on actionne un levier situé sur la paroi de l'habitacle près du genou gauche du pilote, afin d'obtenir un freinage symétrique des deux roues. L'avantage de ce système peu intuitif qui nécessite de lâcher la manette des gaz pour freiner est qu'il est rare de passer un Stampé sur le nez suite à un arrêt trop vigoureux – l'inconvénient est que le contrôle en lacet au sol n'est pas des plus précis, surtout lorsque l'on entre dans la plage de vitesse où le gouvernail de direction a perdu de son efficacité après l'atterrissage mais que l'appareil possède toujours une certaine inertie. Le roulage demande donc finesse et anticipation, et l'on préférera réduire le régime moteur à l'avance et n'avoir recours aux freins que lorsque l'on ne peut vraiment pas faire autrement.

Un avion fait pour être piloté

Au décollage, la mise en puissance est franche et l'on sent bien que le moteur de 140 chevaux est correctement proportionné pour une cellule de cette taille. Bien sûr, c'est à droite et non à gauche que l'appareil embarque à cause du sens de rotation de l'hélice opposé à celui des moteurs modernes. Il faut donc anticiper avec du pied à gauche pour rester aligné sur l'axe de piste, c'est un coup à prendre. La mise en ligne de vol est exécutée sans attendre, l'appareil prenant l'air rapidement avec un taux de montée plus qu'honorable – et une bonne dose de pied pour contrer les effets moteur. Et c'est dans son élément naturel que la véritable personnalité du Stampé se trouve finalement révélée.



Le SV-4C n° 322 qu'il m'a été donné de piloter en vue de la rédaction de cet article appartient au patrimoine du Conservatoire de l'air et de l'espace d'Aquitaine. Mis en œuvre par un petit groupe de bénévoles dévoués à la cause du seul avion du musée actuellement en état de vol, l'appareil sorti en 1946 des usines de Sartrouville est choyé par ses anges gardiens comme le serait un véritable membre de leur famille.

« Le Stampé est arrivé au Conservatoire en état de vol, mais il a été stocké pendant plusieurs années en exposition statique », précise Bruno Vielle, l'un des mécaniciens responsables de sa restauration. « Et puis un jour nous avons réalisé que c'était un des seuls appareils du musée qu'il nous serait possible de refaire voler sans trop de difficultés. Alors nous avons décidé de le remettre en état ». Ce n'est qu'à l'issue d'une grande visite qui aura duré près de trois ans que le F-BBON reprend l'air en 2007 à partir de la plate-forme de Saucats, près de Bordeaux, où il est désormais basé.

Musée oblige, l'appareil a été méticuleusement restauré dans sa configuration originale de sa sortie d'usine

– y compris la couleur gris-verte inimitable de l'intérieur de l'habitacle qui provenait d'un surplus de peinture militaire allemande. « Un Stampé, c'est vert dedans et gris dehors », ajoute ironiquement Bruno Vielle. Ces mêmes surplus ont fourni à l'époque la peinture noire brillante utilisée sur les parties métalliques des avions produits en France.

« C'est un avion qui est fait pour être piloté », indique Yves Danto, le chef-pilote du conservatoire. « Dès le décollage il est à la fois direct et précis. Les enchaînements de virages sont tellement faciles et homogènes qu'il a tendance à les multiplier pour le plaisir », poursuit-il. « Il donne un sentiment de précision et de sécurité au pilote même novice ». D'ailleurs, les pilotes qui ont eu l'occasion de prendre place aux commandes d'un Stampé ne s'y trompent pas. L'appareil suscite en effet un véritable engouement de la part de ses aficionados, et le côté légendaire du Stampé provient en grande partie de ses qualités de vol hors du commun. Peu d'appareils présentent en effet des commandes de vol aussi douces et harmonieuses combinées avec une agilité et un rapport poids/puissance

Le Stampé du Conservatoire de l'air et de l'espace d'Aquitaine est mis en œuvre par un petit groupe de bénévoles.



Fondé en 1987 [par René Lemaire, ingénieur chez Dassault et co-père des Mystère/Falcon, aujourd'hui historien reconnu de l'aéronautique – NDLR], le Conserva-

Le Conservatoire de l'air et de l'espace d'Aquitaine

toire de l'air et de l'espace d'Aquitaine (CAEA) s'est fixé pour mission de réunir, d'entretenir, et de mettre en valeur tout ce qui touche aux activités aériennes dans le Sud-Ouest de la France.

Hébergé dans un des hangars de la Base aérienne 106 située sur l'aéroport de Bordeaux-Mérignac grâce au concours de l'armée de l'Air, le CAEA abrite une quarantaine d'appareils dont la plus importante collection d'avions civils et militaires produits par la maison

Dassault dont les usines sont toutes proches. En plus d'un Mercure et de nombreuses variantes de Mirage, ses plus belles pièces comprennent un très rare Dewoitine 520 [en provenance du Musée de l'air et de l'espace du Bourget – NDLR], ainsi que le Mystère IVN dans lequel Jacqueline Auriol a battu des records de vitesse dans les années 1950. Les visites sont possibles avec une demande préalable pour satisfaire aux conditions de sécurité particulières liées à la localisation du musée sur une base aérienne en activité. Renseignements sur caea.info

Le musée Stampe & Vertongen d'Anvers

L'engouement pour le Stampe n'est pas limité à l'hexagone. Sous l'impulsion de son créateur Dany Cabooter, le musée Stampe & Vertongen situé à Anvers est consacré à l'histoire du biplan légendaire.

Le musée abrite une douzaine d'avions Stampe de fabrication belge et française – dont le premier exemplaire à sortir de la chaîne de production de Sartrouville qui fut utilisé par l'aéronavale avant d'être exporté aux Etats-Unis dans les années 1970 et de revenir en Belgique en 1991. Informations sur stampe.be

Le Stampe n°1, premier exemplaire à sortir de l'usine de Sartrouville, est toujours en état de vol, basé au musée Stampe d'Anvers.



Les SV-4B fabriqués en Belgique sont dotés d'une verrière et d'un moteur Gipsy-Major anglais.

Rassemblement des avions Stampe à Angers en juillet dernier.



aussi bien adapté à sa taille.

On ne ressent aucune des lourdeurs associées à des biplans plus volumineux, mais pas de nervosité outrancière non plus. Le Stampe est plus agile qu'un Stearman sans être aussi pointu qu'un Pitts, et il ne présente nullement les signes habituels de désobéissance malicieuse dont un T-6 peut occasionnellement faire preuve. En fait, si le Stampe n'est pas l'avion de loisirs idéal, il pourrait s'en rapprocher très sérieusement.

Voltigeur hors pair

Avec un minimum de coordination au palonnier, les virages et autres huit paresseux sont enroulés sans effort, et l'on a vraiment l'impression que l'appareil répond au doigt et à l'œil aux désirs de son pilote. Le Stampe est d'ailleurs un voltigeur hors pair qui a dominé les plus hauts niveaux de la compé-

titution internationale jusqu'à la fin des années 1960 – détrôné seulement par l'avènement d'appareils à haute performance conçus spécifiquement pour la circonstance. Selon les Stampistes acrobates, l'appareil passe d'ailleurs les manœuvres du premier et du second cycle avec grâce, et sans jamais devoir recourir à l'énergie musclée à laquelle nous ont habitués les appareils de voltige moderne. Le biplan était d'ailleurs immensément populaire auprès du public des années 1950, avec les présentations en meeting de la patrouille d'Étampes – précurseur de notre Patrouille de France – ou encore les exploits de champions de voltige tels que Léon Biancotto, Marcel Charollais ou le Chevalier Jean d'Orgeix. De nos jours, la Coupe d'Anjou rassemble encore de nombreux pilotes de Stampe pour une compétition de voltige amicale qui se tient chaque année à Angers.

Mais ces qualités de vol harmonieuses peuvent également s'avérer être une arme à double tranchant si l'on n'y prend pas garde. « Il y a eu des accidents, justement parce que des pilotes pensaient pouvoir effectuer des manœuvres de voltige pour lesquelles ils n'étaient pas préparés », commente l'historien Reginald Jouhaud. « L'appareil semble si capable que certains ont cru pouvoir dépasser les limites de leur enveloppe personnelle à ses commandes. On déplore la perte récente d'un ami de notre communauté de cette façon », poursuit-il sobrement. « Le rapport d'enquête a conclu à une perte de contrôle lors d'un tonneau à basse altitude alors que le pilote n'était pas qualifié voltigeur ».

Reste que le comportement du biplan s'avère être totalement anodin tant que l'on respecte son domaine de vol et les aptitudes de son pilote. Les bénévoles du Conservatoire ont volontairement interdit la voltige à bord de leur Stampe afin de le préserver comme pièce de musée pour les générations à venir, mais les quelques décrochages que j'ai pu effectuer à son bord se sont avérés prévisibles et aisément contrôlés pour peu que l'on ne soit pas endormi au palonnier.

En tours de piste, à part une visibilité frontale réduite au sol, l'appareil est tout aussi aisé à mettre en œuvre. Réduction des gaz au travers du seuil, approche planée à 90 km/h – certains pilotes font même exprès d'arriver



un peu haut en finale tant les glissades sur l'axe sont plaisantes dans ce biplan dénué de volets et à l'envergure réduite. Joignant l'utile à l'agréable, une PTU glissée de la sorte permet d'ailleurs de conserver le point d'aboutissement en vue jusqu'au début de l'arrondi alors qu'il disparaîtrait rapidement sous le capot lors d'une approche classique. Attention cependant à ne pas laisser le Badin tomber en dessous de 80 km/h car au second régime le taux de chute augmente rapidement et de façon conséquente.

Redressement sur l'axe et affichage de l'assiette trois-points au ras de la piste, manche au ventre – si la vitesse et la pente ont été bien contrôlées, il n'y a plus qu'à attendre que l'appareil se pose après un court flottement en effet de sol. Les trains d'atterrissage fermes et l'angle d'incidence de la voilure réduisent une éventuelle tendance à rebondir de façon impromptue pour peu que la profondeur soit conservée en butée dès le touché des roues. Une application parcimonieuse du palonnier permet ainsi de maintenir le contrôle de la trajectoire latérale sans trop d'efforts – la surface indulgente de la piste en herbe y est sûrement pour quelque chose.

Lors d'un posé/décollé avec le vent dans



Ancien et moderne : le pilote du Rafale est également un fervent Stampacchi.

l'axe, il est prévisible que l'appareil parte sur le côté droit à la remise des gaz à cause des effets de la rotation antihoraire de l'hélice. La tenue d'axe n'est pas facilitée par le manque de visibilité frontale, et il faudra veiller à anticiper l'action correctrice au palonnier lors de l'augmentation de puissance. Attention cependant à ne pas tenter de corriger la déviation avec les ailerons – ou à utiliser trop de gauchissement dans le vent en cas de vent traversier – car la distance des ailes inférieures par rapport au sol n'est pas très importante et le dièdre

faible. Le risque de racler les saumons est donc bien réel si on ne conserve pas la voilure à inclinaison nulle.

Avec la configuration biplan et le pilote assis en place arrière, seule la vision périphérique permet à celui-ci de juger des écarts de trajectoire au sol. Lorsque la bande bitumée est bien délimitée par rapport au terrain environnant et que l'on peut deviner la bordure de la piste de chaque côté, les corrections se font sans trop y penser, mais une plate-forme gazonnée qui se fond avec des champs ton sur ton de part et d'autre de la



piste présente peu d'indices visuels utilisables... Heureusement, le décollage est court, et il est inutile de conserver l'appareil au sol plus longtemps que nécessaire.

Le Stampe séducteur

S'il est dit que l'on pilote mieux si l'on fait corps avec sa machine, le Stampe est vraiment un appareil dans lequel il est le facile de se sentir à l'aise rapidement. Le biplan est un excellent formateur qui ne présente pas de difficultés particulières, mais permet de mettre en évidence un quelconque manque de finesse de la part de son pilote. Avec la tête dehors et le côté simplissime du cockpit, le pilote n'a de choix que de garder les yeux à l'extérieur et de revenir ainsi à la base du vol moteur en prenant en considération des sensations aisément ignorées lorsque l'on ne se concentre que sur des instruments de bord. Car piloter un Stampe, c'est d'abord et avant tout savoir ressentir et interpréter les perceptions sensorielles sur les trois axes pour réagir avec finesse et délicatesse afin que l'appareil poursuive son vol harmonieusement sur la trajectoire désirée.

Ses qualités de vol et l'attrait certain de son histoire font que l'appareil suscite un véritable engouement de la part de ceux qui ont eu l'occasion de le côtoyer de près. « Attention, n'y touchez pas ! » prévient ironiquement Réginald Jouhaud, l'historien de facto du Stampe, « car même si vous ne faites que l'effleurer, vous allez instantanément en tomber amoureux. Je vous préviens, il n'y a pas de guérison possible : se sera pour le restant de vos jours »

Son avertissement paraît bien fondé : le biplan franco-belge semble posséder une âme et s'avère être un véritable séducteur



©Christian Laverdet



©Réginald Jouhaud

Certains appareils furent remotorisés, pour un résultat pas toujours heureux, tel celui-ci avec un Lycoming de 4 cylindres à plat.

Avec une telle loyauté de la part de ses adorateurs, pas étonnant qu'un peu plus de 200 exemplaires du biplan de Jean Stampe soient toujours sur les registres aéronautiques de par le monde, dont une grande majorité en état de vol ou en attente de restauration.

« Le Stampe reste un de ces avions de légende qui ne laisse

de pilotes. Du jeune breveté qui apprend les rudiments des machines à trains classiques à ses commandes, au pilote de chasse semi-retraité qui ne rate pas une occasion de voler dans un biplan à cockpit ouvert pour se faire plaisir – en passant par l'élève-pilote quinquagénaire qui a fait l'acquisition d'un avion avant même d'avoir obtenu sa licence – les Stampistes ont tous un point commun : ils sont littéralement tombés sous l'emprise envoûtante de l'appareil légendaire.

indifférent aucun pilote, jeune ou moins jeune», poursuit Yves Danto. « D'ailleurs quel autre avion ancien peut se targuer d'avoir toujours près d'un quart de sa production totale en état de vol ou en cours de restauration ? »

Qui aurait pu en effet prédire qu'un biplan conçu dans les années 1930 et déjà techniquement dépassé lors de sa fabrication serait parvenu à traverser le temps avec autant de grâce ? « Le Stampe, c'est bien sûr un joli morceau du patrimoine aéronautique », conclut le chef-pilote du Conservatoire d'Aquitaine, « mais c'est aussi et surtout un exemple plutôt rare d'une machine volante aux qualités de vol hors du commun ». Et, outre son histoire inattendue, ce sont ces mêmes qualités de vol et cette personnalité attachante qui donnent au Stampe son statut d'avion de légende. L'un des rares membres de cette confrérie très fermée d'appareils anciens toujours en activité à avoir été fabriqué dans notre pays.

Stampe & Vertongen SV-4C

Longueur :	6,81 m	Consommation typique :	30 l/h
Envergure :	8,38 m	Contenance réservoir :	90 l
Masse à vide (typique) :	530 kg	Limites structurales :	+6, -4 G
Masse max. voltige :	770 kg	Moteur :	Renault 4-P à 4 cylindres
Vitesse de décrochage :	65 km/h à 770 kg		inversés en ligne de 145 ch à 2 400 t/mn
Vitesse de croisière économique :	130 km/h		ou Gipsy-Major sur les appareils fabriqués en Belgique



©Aéroparc de la Courmayeur

François BERGEON, photos de et via l'auteur, Michael de Boer, Réginald Jouhaud et Christian Laverdet

Merci à Yves Danto, Réginald Jouhaud, Christian Laverdet, Bruno Vielle et à toute l'équipe du CAEA pour leur accueil chaleureux et leur aide précieuse dans la réalisation de cet article.