

En vol, aux commandes du Stampe

Jacques Noetinger

Aviation Magazine n°40 décembre 1951

Certains souriront à la lecture du titre de cet article et je me demande si ce sourire est justifié. Je ne le crois pas, car enfin, s'il est depuis la libération un appareil qui ait ouvert les ailes d'une quantité plus qu'honorable de jeunes pilotes français, c'est bien le Stampe, avion école que l'on rencontrait, hier encore, sur tous les terrains et qui est loin d'être disparu de l'écurie des clubs. Sa silhouette familière de biplan fin, avec son nez élancé enfermant le moteur Renault 4 cylindres de 140 CV., restera une figure bien sympathique de l'aviation française, malgré sa conception fraternelle belge.

Appareil école classique, ou, plus exactement, conforme aux normes préconisées avant guerre par les moniteurs français et anglais, il est, de plus, une excellente machine pour celui qui veut s'initier ou se perfectionner en voltige. De grands as français en ont fait et continuent à en faire la preuve et je songe, ici, à Louis Notteghem, chef de centre de l'Ecole nationale des Moniteurs de Saint-Yan qui, lors des meetings nationaux 1951, fit d'éblouissantes démonstrations au cours desquelles il semblait faire exécuter à sa machine tout ce qui était imaginable et même unimaginable. Je songe aussi à Fred Nicole qui, dans un style très différent et bien personnel, frôlait, sur le dos, l'herbe verte des terrains après une série d'arabesques rapides et précises. Je songe, enfin surtout, à la célèbre patrouille d'Etampes, unique au monde et qui donna si souvent au public le spectacle exceptionnel d'un ballet aérien réglé avec une précision telle que l'on avait peine à imaginer que les Stampes n'étaient pas soudés les uns aux autres au cours de leurs manœuvres.



Le Commandant Perrier et ses pilotes ont fait à juste titre la réputation du SV 4. Le vol que je me suis proposé de faire aujourd'hui pour Aviation Magazine n'est pas, pour moi, l'occasion de découvrir un avion que je connais depuis longtemps, mais simplement une opportunité de me remettre en tête certains chiffres ou certaines remarques indispensables à la rédaction de ces lignes. Lorsqu'en septembre 1945, revenant des Etats-Unis, je fus affecté comme moniteur à l'Ecole de Cognac, je faisais partie de l'échelon précurseur chargé de mettre sur pied le premier stage de pilotage. Nous étions six pilotes et je crois que nous pouvons nous vanter d'avoir été parmi les tout premiers à piloter le Stampe à titre militaire, puisque nous touchâmes à l'époque les premiers appareils sortis d'usine. Avant que nos élèves arrivassent, nous nous astreignîmes à un entraînement scrupuleux comprenant l'accrobatie, puisque, à l'origine, cet avion était destiné strictement, dans l'armée, à la voltige, alors que nous disposions de Nord 1.001 pour le perfectionnement au pilotage et à la navigation.

J'ai retrouvé, quelques années plus tard, mes notes sur le pilotage du Stampe et c'est ce qui m'a donné l'idée de publier à Airmondial une petite brochure intitulée : « Comment piloter le Stampe ». Cette brochure, soumise à l'approbation de plusieurs moniteurs de clubs, a, depuis, été utilisée dans bien des écoles de pilotage et nous est encore demandée. Je l'ai aujourd'hui sous les yeux avant de reprendre place à bord du F-BDEV de l'Aéro-Club du canton de Sceaux que, grâce à mon ami Sautet, président de ce club, je vais pouvoir utiliser pendant quelques minutes. Robert Sautet, qui se dévoue avec une telle foi à son club et à ses élèves, à Toussus-le-Noble, ne pouvait pas être insensible à mon désir de célébrer le Stampe que, lui aussi, aime beaucoup pour l'avoir longtemps éprouvé et pour avoir formé à son bord bien des élèves-pilotes et bien des boursiers.



Est-il besoin de rappeler que le Stampe est un biplan construit en bois et métal, doté d'ailes ayant une flèche de 9°, qu'il pèse à vide 528 kilos et au total 780 kilos, qu'il emporte 90 litres d'essence et en consomme 27 ou 28 à l'heure. Lorsque l'on monte sur l'extrados de l'aile inférieure et qu'on a rabattu les parties supérieures des parois des postes de pilotage, il est assez facile d'enjamber le fuselage pour s'installer sur les sièges baquets qui sont placés en tandem. Le poste avant est le

plus complet, en ce qui concerne son équipement, encore qu'en monoplace, le pilote occupe généralement le siège arrière et qu'il dispose de tout ce qui lui est nécessaire au pilotage en solo. A la place avant, le pilote est fixé au siège par deux sangles d'épaules, et une ceinture qui se rassemblent par un fermoir unique. Devant lui, un manche classique à poignée caoutchoutée qui tient bien dans la main : le palonnier est simple : un bras horizontal pivotant autour d'un axe central et aux extrémités duquel se trouvent deux pédales. Le siège est réglable en hauteur par une manette à portée de la main, placée légèrement sur la gauche à l'avant du siège. Sur la paroi, à gauche, une petite poignée permet le réglage des flaps ; au-dessus de celle-ci se trouve la manette des gaz, doublée d'un correcteur altimétrique. Le long de la partie supérieure gauche de cette paroi de pilotage court une tringle qui se retrouve au poste arrière et qui permet l'ouverture et la fermeture de l'essence. Voilà pour tout ce qui n'est, pas le tableau de bord proprement dit. Le dit tableau de bord est extrêmement simple. Six instruments sont rassemblés sur le panneau rectangulaire central. Ce sont le badin, le compas, le variomètre, la bille (une fois de plus je pense qu'il est regrettable que l'aiguille ne soit pas adjointe à la bille sur un avion-école), la montre et l'altimètre. A gauche de ce panneau, le compte-tours, la pression d'huile et la clef de contact ; plus bas, le manomètre et le démarreur Viet. A droite du panneau central et en bas, l'étouffoir et le starter. Enfin, sur le capot et devant le pare-brise sont situés, à gauche, l'indicateur de température d'huile et, à droite, le manomètre d'essence. La jauge d'essence est du type transparent et pend verticalement sous l'intrados de la partie centrale du plan supérieur, qui supporte également le rétroviseur permettant au pilote et à l'élève de se voir bien. Qu'ils soient en liaison par un téléphone acoustique. (L'usage de ce système désuet semble souvent une gêne ; je sais bien des moniteurs qui préfèrent réduire pour se faire entendre par l'élève généralement incapable de comprendre les phrases confiées au tuyau de caoutchouc !...)



Mais, puisque la description de l'avion est faite, montons à bord et voyons les manœuvres à faire pour qu'il nous emmène dans cette fraîche atmosphère d'automne. Utilisant le frein de parking

placé à gauche du siège, je donne quelques injections pour faire monter la pression au-dessus de 20. Le démarrage au Viet n'est possible que de la place avant, que j'occupe. Starter ouvert, mélange riche, gaz réduits, essence ouverte et contacts sur 2, je tire sur le démarreur. Le moteur part sans hésitation, bien qu'il ne soit pas chaud Il faut un petit moment pour laisser monter la température d'huile à 25° et pour que la pression d'huile se stabilise vers 2.5 kg. Tout va bien je fais le point fixe. la sélection des magnétos n'accuse aucune imperfection, le moteur tourne bien, c'est la preuve que l'Aéro-Club du canton de Sceaux soigne parfaitement son matériel ! Il ne me reste qu'à lâcher le frein de parking pour rouler lentement vers la piste en herbe... provisoire puisque la piste normale est livrée aux fantaisies des bulldozers qui ont la prétention de niveler... ce qui ne lui fera pas de mal, entre nous. En roulant au sol, je suis prudent, car le Stampe n'est pas particulièrement lourd de l'arrière ; les freins qui agissent en position extrême du palonnier sont secs et j'ai surtout souvenir d'un certain pylône dont j'ai été victime à Cognac en roulant au sol pour revenir au hangar après une sympathique séance de voltige que j'avais eu l'occasion de faire avec, pour passager, mon camarade Jacques de la Roque mort depuis héroïquement dans des circonstances qu'à relatées la grande presse Ce jour-là, le vent était fort et, pour comble de malchance; un frein grippa à la suite d'un coup de frein.

Me voici en position de décollage, accompagné d'un stoïque passager pourtant pilote: François Quincy, membre actif de 1 Aéro-Club. Je pousse les gaz lentement, l'avion commence à rouler, prend très vite une vitesse qui lui permet de se mettre en position horizontale et dès que la vitesse de 80 km/h, est atteinte au badin, une très légère traction sur le manche permet de libérer l'avion du sol et, en tirant les gaz vers l'arrière pour retirer la surpuissance, on ne réduit pas les tours. Suivant mon habitude, je fais un palier à 110 au badin avant d'attaquer la montée à 2.000 t/mn. et à 110 au badin ce qui donne une vitesse ascensionnelle de l'ordre de 4 m/seç. Le décollage du Stampe présente comme principale caractéristique de se faire sur une très courte distance (une centaine de mètres), mais le couple hélicoïdal ne doit, pas être oublié, car il a tendance à faire virer l'appareil vers la droite si l'on ne contre pas au pied correctement et si l'on ne pousse pas les gaz avec précaution.

En vol de croisière, le compte-tours accuse 1.850 t/mn. et la température d'huile se stabilise vers 60° tandis que le badin indique approximativement 140 km/h. Sur un avion bien réglé, comme c'est le cas du P-BDEV, les commandes ne sont pas molles et, en virage moyen, on sent parfaitement que l'on contrôle avec précision la manœuvre. En manœuvres serrées pour entrer brutalement dans un virage à la verticale, par exemple on constate une petite Inertie au début de la figure et ceci est dû à la grande surface de la voilure. Pourtant, cette inertie est infiniment moins sensible que sur bien des avions, même monoplans, n'ayant pas la finesse du Stampe. Ayant pris un peu d'altitude, je me livre à quelques décrochages qui ont pour caractéristiques de se produire aux environs de 60 km/h. L'avion frétille un peu ; il suffit de relâcher le manche et 11 reprend rapidement son vol normal. Jusqu'au dernier moment, toutes les gouvernes répondent bien. D'un SIPA 901 de l'Aéro-Club du canton de Sceaux, Dengremont prend ses photos au cours d'un vol de patrouille que nous effectuons.

Enfin, pour ne pas rompre avec les bonnes habitudes de ces. « essais en vol », je m'offre une série de lazy eight. Le Stampe les effectue avec grâce et souplesse, comme évoluerait un patineur sur une piste de glace : je m'amuse, au sommet des virages à basse vitesse à dépasser la position du virage à la verticale, c'est-à-dire à me retrouver légèrement sur le dos avec 60 au badin, pour l'avion plonge presque à la verticale pour se retrouver en bas de la figure à plus de 200 km/h. au badin. La bille est facile à tenir au milieu dès que l'on a fait deux ou trois fois l'exercice. Sur un avion de club, je ne voudrais pas enfreindre les consignes qui interdisent l'acrobatie et j'avoue que ma pratique de la voltige sur Stampe est un peu lointaine pour me permettre d'avancer des chiffres qui risqueraient d'être très approximatifs. Pourtant, je voudrais souligner que le Stampe fait parfaitement les figures déclenchées que Notteghem sait particulièrement exécuter avec une admirable précision

Tout en faisant mon tour de piste, je songe aux spectaculaires glissades que j'ai vu souvent exécuter par des spécialistes sur Stampe Ceci me donne le désir d'en faire une, et c'est là que l'on se rend compte à quel point cet avion peut se contrôler ; on peut mettre le pied à fond et amener l'avion suivant un angle de 35 à 40° avec la trajectoire d'approche. L'approche normale recommandée pour les élèves se fait à 120-130 km/h. En fait, elle peut être exécutée à une moindre vitesse mais le palier est alors moins net et il est plus difficile, sans doute de prendre contact avec le sol en trois points aux environs de 70km/h Voici donc terminé notre petit vol sur Stampe, un vol comme il s'en fait chaque jour sur le même type d'appareil, sur des centaines de terrains de France et de l'Union française.

A quoi bon célébrer les qualités de cet avion puisque tout le monde le connaît Je me contenterai de faire une petite critique au Stampe celle d'être un peu trop gourmand puisqu'il consomme dix litres de plus que les biplaces école de 75 ch-qui le remplacent petit à petit dans les aéro-clubs. La puissance a de gros avantages, mais quand le litre d'essence est vendu le prix que nous le facture avec tant de désinvolture la IV ème République on est bien obligé de songer un peu à l'économie

Et en m'éloignant avec Robert Sautet du P.BDTEV ce sympathique moniteur me dit de nouveau combien cet avion lui a rendu de service pour breveter près de vingt premiers degrés, en plus de nombreux second degré, cette année. « Ce qui fait surtout fait surtout ma fierté ajoute-t-il c'est d'avoir eu la chance de breveter plusieurs boursiers destinés à l'Armée de l'Air. Puisse-t'on m'en confier d'avantage»

Nous lui souhaitons volontiers