

# Un avion de légende



# LE STAMPE



par Charles Lévy  
photos Lucien Bertrand, Laurent Michelet

Après le Cri-Cri, crashé de manière encore inexplicable lors de la sélection pour les championnats du Monde d'Oslo, et après les deux mois de découragement qui suivirent, le virus "maquette" s'empressa de m'agresser à nouveau. Ma décision fut vite prise : je devais m'y remettre, parce que, je l'avoue, il est très difficile et moralement pénible de rester sur un échec. Mais avant de vous parler de ma nouvelle maquette, je voudrais commencer cet article par quelques considérations plus générales...

### ***Le choix de la maquette pour la compétition F4C***

Par les propos qui suivent et qui traitent du choix de la maquette, je ne prétends pas donner une recette. Les constatations énoncées reflètent bien entendu mes appréciations personnelles empreintes d'un peu d'expérience en la matière et beaucoup de l'expérience des anciens de mon club. Il faut déjà se torturer l'esprit avec les

critères de choix et l'on se retrouve devant les solutions suivantes :

1) Faire un monomoteur aux formes simples et sans train rentrant. Réponse : la construction sera plus rapide, mais le résultat en statique ne sera pas élevé. Pour remonter la note finale, il faut être un excellent pilote.

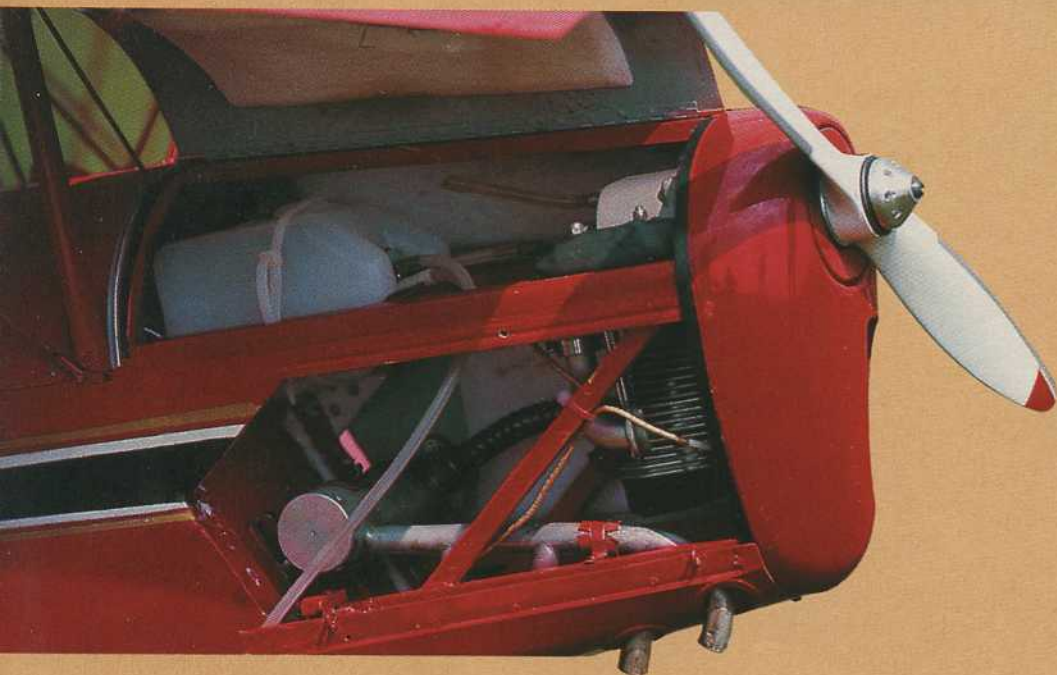
Le fait marquant de ces dernières années, c'est que le niveau de pilotage et la qualité de maquettes se sont







*Charles Levy et son dernier chef-d'œuvre, lors des sélections de St Denis de l'Hôtel. A gauche : l'installation de l'Enya 4 temps sous le capot moteur. A noter la feuille de polystyrène sur le battant, qui a permis de gagner un db.*



considérablement améliorés. D'où la difficulté pour les juges à départager et d'où des résultats qui se tiennent.

2) Faire un multimoteur. C'est peut-être mieux, mais la construction et les essais moteurs prendront bien plus de temps (quand on aime, on ne compte pas, certes...), surtout s'il faut un train rentrant. Là, le bonus est intéressant. Il ne faut d'ailleurs pas se faire d'illusion : les gagners jouent le bonus !

3) Faire un jet mono ou biturbine à train

rentrant. La technologie est différente, et si l'avion n'est pas issu d'un kit, quel travail pour faire le moule du fuselage ! L'installation et la mise au point des turbines requièrent une bonne expérience. Là aussi, le choix est limité car les jets à l'échelle maquette ne sont pas légion à s'adapter aux turbines du commerce. Il faut également dire que le rendement d'une turbine n'est bon que si l'entrée d'air n'est pas perturbé par un train rentrant, la cabine de pilotage, etc.

Mais le plus difficile, c'est de ne pas dépasser, pour un rendement correct, la barre des 6,200 kg sur un monoturbiné. Quoique les nouvelles turbines Dynamax ont un énorme succès de par leur rendement élevé. A ce sujet, les sympathiques et passionnés de turbines comme Paul Ratajczak ou Philip Avonds ne sont pas avares de conseils convaincants. Voir les résultats de Philip et le compte rendu de la rencontre Mach 2;2 de Luxeuil (RCM d'Août).

4) Faire un biplan avec des haubans, des mâts, des chapes... et une foultitude de détails. La construction, il faut le dire, est assez complexe et le bonus à la limite du raisonnable. Pourquoi ? Parce qu'au statique, un biplan foisonne de repères, d'angles, d'alignements, où la moindre erreur saute aux yeux.

5) Faire le modèle pour lequel on a eu un coup de cœur. Là, on gagne du temps et on n'en perd pas à se faire des nœuds au cerveau... On se fait avant tout plaisir !





*Le Stampe portes ouvertes, ou l'invitation à la voltige "à l'ancienne". La maquette de Charles représente un avion appartenant à l'aéroclub de Chatou-Vanves. 7<sup>ème</sup> au dernier championnat d'Europe de Périgueux, cette maquette n'est certainement pas au bout de son potentiel !*

### **Le choix est fait**

Maintenant il faut se mettre en quête de la documentation. La documentation intervient pour une grande part dans la note du statique et par conséquent, dans la note finale. Trouver 4 ou 5 photos d'un même avion n'est pas chose évidente, et parfois impossible (voir le magnifique Arc en Ciel d'Alain Vassel). Il faut alors visiter les musées, consulter ou écrire aux journaux spécialisés, faire appel aux "spotters", consulter également les archives civiles ou militaires. Je peux dire que cette recherche est très intéressante, excitante, et surtout enrichissante par les connaissances et les sources d'amitié qu'elle procure. Faute de documentation, il vaut mieux renoncer au sujet sous peine de plafonner bas en statique. Quant au plans du constructeur, il vaut mieux jouer au Loto... Un plan 3 vues (presque jamais juste...) donnera une idée du projet. Une solution intéressante, c'est de fouiner dans les aéro-clubs à la recherche de la bête rare, appareil photo en bandoulière.

### **Mon Stampe**

Une fois tous ces critères triturés, j'ai décidé d'opter pour un avion qui depuis mes 15 ans d'adolescent me passionnait : le merveilleux Stampe SV4C. Bilan rapide : des haubans, des mâts, train amortisseur, des chapes, des ferrures, des bandes crantées... et des nuits blanches ! Encore un biplan ! Il y a trop de biplans aux championnats ! Etc... Ces réflexions un peu simplistes émanaient des comptes-rendus des 2 derniers championnats du Monde. Je réponds à cela qu'une maquette, ça n'est pas une question de mode, comme des techniques employées en multi (sur les moteurs, résonateurs, hélices, etc...). Si ces techniques ont un phénomène de mode, elles ont le mérite de faire évoluer. Un Stampe, c'est archi connu. Oui, mais il n'y en a jamais eu en compétition internationale. Dans tous les cas, la qualité finale ne laisse pas les juges indifférents (les résultats ne m'ont pas donné tort !)... Un élément très important dans le choix du modèle, lorsque celui-ci est très connu, c'est le choix de la couleur. Une belle décoration aux nuances chatoyantes, c'est l'atout à ne pas négliger. Me voici donc à la recherche d'un

Stampe aux couleurs originales... Après un périple dans les aéro-clubs de la région parisienne, j'ai eu le déclic pour le F-BDGL, appartenant au club de Chatou-Vanves, et dirigé par un passionné de Stampe, Mr Giraud. Une fois obtenues les autorisations d'usage, un premier coup d'œil inquisiteur m'affranchit déjà sur la galère à venir.

### **Et tout d'abord, la "carrière" du Stampe**

Construit par la société belge "Stampe et Vertongen", le Stampe pris l'air pour la première fois le 17 Mai 1933, Jean Stampe aux commandes. La fabrication française débuta en 1939 chez Farman et fut reprise peu de temps après par la S.C.A.N.. La base aérienne 704 de Tours l'utilisa pour son école de moniteurs ainsi que l'aéronavale de Lanveoc-Poulmic, au sein de la 50 S. Pendant la guerre d'Algérie, il servit dans de nombreuses missions de repérage au sein de l'A.L.A.T.. cet appareil fit le bonheur de tous les aéro-clubs de France et de Navarre : les vélivoles lui ont fait cracher ses poumons pendant les remorqués, tandis que les prouesses de Léon Biancotto (première coupe du Monde de voltige après guerre) et celles du cheva-



