

Christian Malcros

LES AERONEFS DE L'ALAT (VOLUME 6)

# Stampe SV-4C

en service dans l'ALAT



*Stampe n° 164/ALU, de l'ES.ALAT à Dax en 1960 (photo André Chauvière).*



**Publication gratuite – vente interdite**  
Reproduction autorisée

## Amis Internautes,

Ce dossier est le sixième d'une série consacrée aux appareils en service dans l'ALAT. Imprimez-le, si vous le souhaitez.

Faites-le circuler sans modération.

Et, n'hésitez pas à me signaler toute erreur possible ou omission.

Je recherche des photos de Stampe de l'ALOA/ALAT, mais aussi des insignes pour compléter ma collection, contactez moi !

Merci aux propriétaires des photos dont les noms sont mentionnés, ainsi que pour l'aide apportée par Pierre JARRIGE, dont les travaux sur l'aviation en Afrique du Nord font autorité.

Sans oublier la collaboration précieuse de Marc BONAS et de Réginald JOUHAUD pour les données techniques.

Bien cordialement.

Christian MALCROS

[christianmalcros@yahoo.fr](mailto:christianmalcros@yahoo.fr)  
[www.alat.fr](http://www.alat.fr) et [www.alat2.fr](http://www.alat2.fr)

---

### Parus

01 Nord 3400 Norbarbe

02 Max-Holste MH-1521 Broussard

03 Sikorsky S-55/H-19

04 Westland WS-55 Whirlwind

05 Piper L-21B et BM

### A paraître prochainement

Alouette II SA-318C Aztazou

Aerospatiale AS-555 Fennec

### Bibliographie

Le Trait d'Union, n° 80, novembre 1981.

Les avions Stampe par Réginald Jouhaud, Wimpel Amsterdam, 1993.

# Stampe SV-4C



*ES.ALOA de Mayence-Finthen, le hangar des Stampe (photo Jacques Zanghi).*

En 1952, l'Aviation Légère d'Observation d'Artillerie (ALOA) doit prendre en charge la formation de ses pilotes, tâche auparavant prise en charge par l'Armée de l'Air. Le commandement de l'ALOA souhaite un appareil spécialement conçu pour l'instruction méthodique et complète de ses pilotes qui seront instruits au Cours Pratique d'Observation Aérienne (CPOA) de Mayence-Finthen, en Allemagne. A l'époque, le seul type d'avion correspondant à cette condition est le Stampe dont la fabrication est arrêtée. Biplace en tandem, équipé de double commande et double tableau de bord, cet appareil école à ailes haubanées et décalées, est revêtu de toile. Les seuls exemplaires disponibles sont détenus par le Service de l'Aviation Légère et Sportive (SALS), organisme officiel dépendant du ministère des Travaux Publics.

Ce service donne son accord à un échange de vingt Stampe contre un nombre équivalent de Piper L-4 et accepte également de former les futurs moniteurs dans son centre de Saint-Yan. Trois officiers et un sous-officier sont ainsi formés en avril 1952, un officier et un sous-officier en août et septembre, et trois sous-officiers à la fin de l'année.

De son côté, l'Armée de l'Air intervient auprès des SALS pour ramener le contrat d'échange de vingt appareils à douze, estimant qu'un prélèvement supérieur à ce chiffre serait incompatible avec les charges de préparation de ses élèves confiées à cet organisme.

Les livraisons sont lentes, portant sur des appareils en mauvais état. A la fin de l'année 1952, cinq avions étaient en service avec un faible rendement.

A ces douze appareils viendront se joindre deux avions supplémentaires en novembre 1953 (ex DACAL) puis trois autres en 1954 et 1955. Ainsi, 17 Stampe auront été au service de l'ALAT. Deux ont été détruits (un en 1952 et l'autre en 1955). Fin 1957, 8 des 15 appareils restants sont en place à Mayence, les 7 autres sont en maintenance. Puis les Stampe vont progressivement quitter Mayence pour rejoindre l'Ecole de Spécialisation de l'ALAT (ES.ALAT) de Dax, où le premier Stampe arrive le 26 décembre 1957. En mai 1958, il n'y a plus de Stampe à Mayence. La dotation de l'ES.ALAT atteindra jusqu'à 12 appareils puis, à compter de février 1960, commencera à reverser ses Stampe au Centre d'Instruction des Spécialistes de l'ALAT (CIS.ALAT) de Nancy. En mai 1960, c'est les derniers vols à Dax. La dotation de Nancy culmine à 10 appareils d'août 1960 à mars 1962. Les 14 derniers exemplaires seront réformés en mars 1962.

A leurs débuts les avions sont de couleur "grise" puis rapidement repeints en jaune. En 1959, ils deviennent vert armée (il est amusant de noter qu'à la même époque les L-19 passaient du vert au gris).



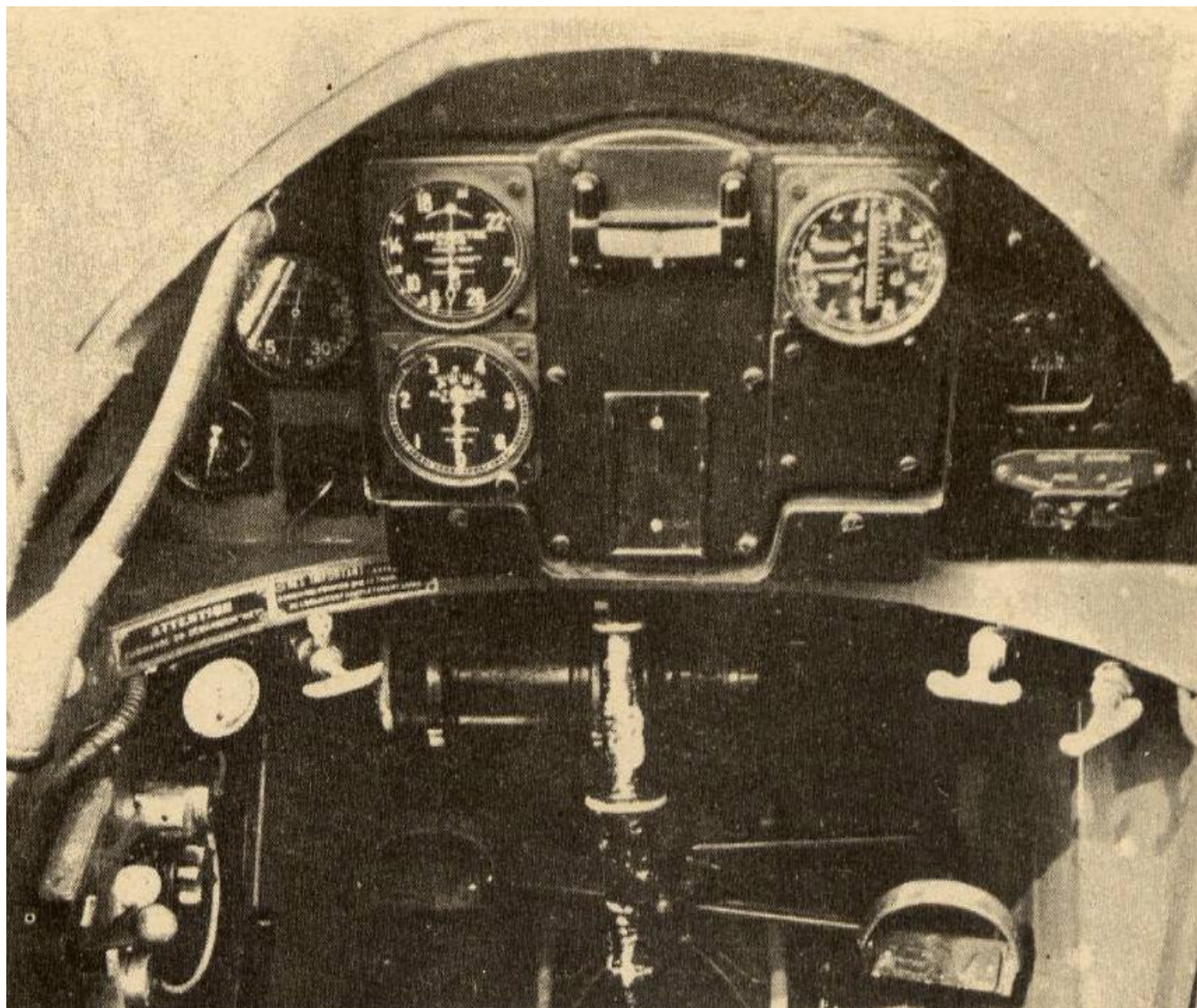
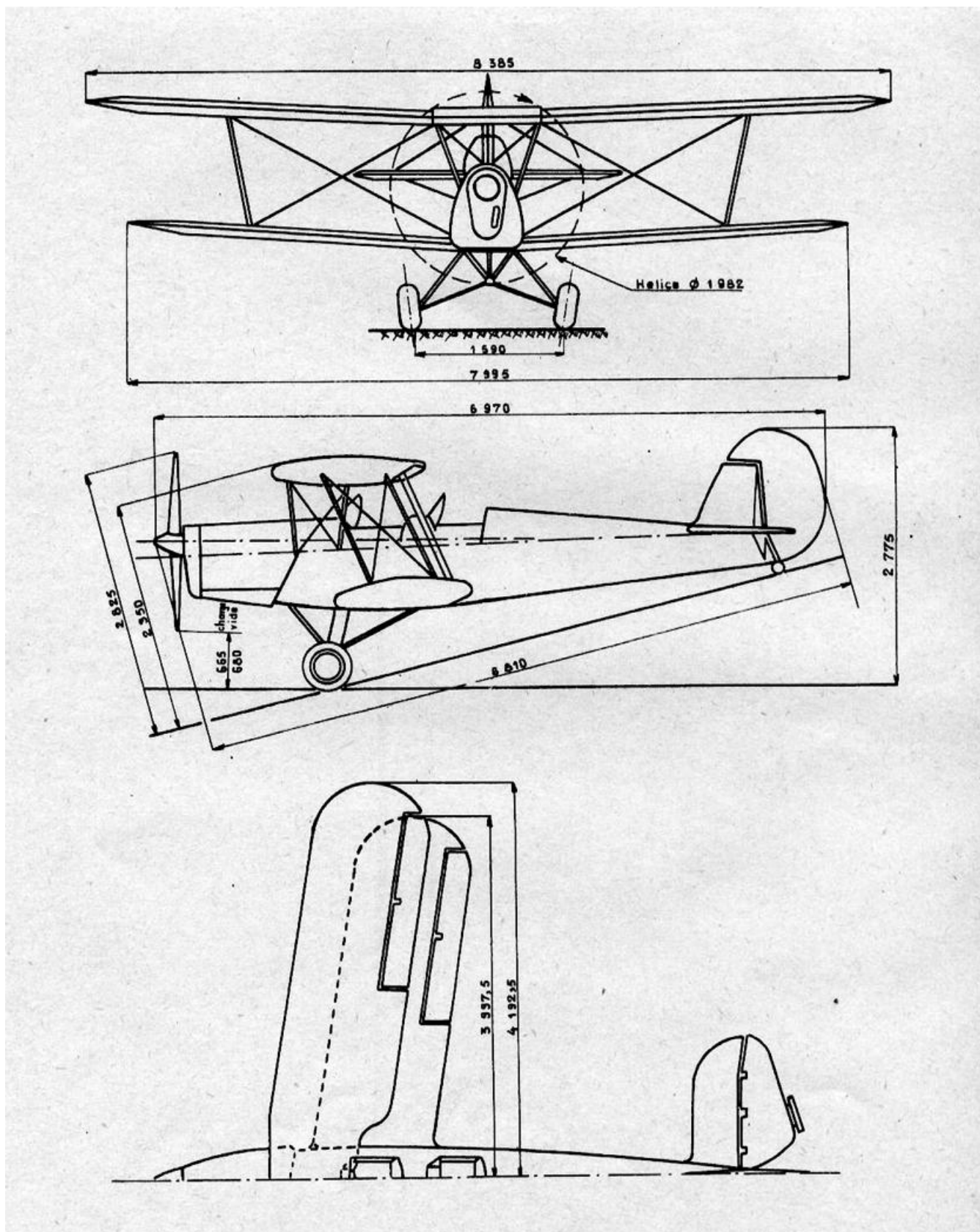


Tableau de bord d'un Stampe (photo X, collection Christian Malcros).

**PARC ALOA/ALAT - SITUATION AU 1<sup>er</sup> JANVIER DE CHAQUE ANNEE**

1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963
0	12	14	15	15	16	15	15	15	15	14	0

## Plan trois vues



(source ESAM.)

## Peintures des Stampe

Les sept premiers appareils livrés à Mayence en 1953/1954 conservent leurs livrées argentées. Les cocardes sont modifiées par l'ajout d'un cercle jaune supplémentaire. Les appareils suivants sont peints en jaune vif selon la tradition anglo-saxonne pour les avions d'école. A partir de 1959 tous les Stampe sont repeints en vert militaire Nitrolac 2420, mat ou brillant, selon les stocks disponibles. (source Réginald JOUHAUD.)



# Caractéristiques

caractéristiques: avion léger d'école, monomoteur, biplace en tandem.

dimensions: longueur hors tout: 6,95 mètres.  
hauteur: 2,77 mètres.  
envergure: 8,38 mètres.  
surface ailaire : 18,06 m<sup>2</sup>.

poids: à vide équipé: 529 kg.  
charge utile : 248 kg.  
masse totale maximum: 769 kg.

équipage: pilote: 1. moniteur: 1.

armement: non.

longueur piste atterrissage: 70 mètres à 0 mètre d'altitude.

performances (à la masse maximum de 769 kg):  
vitesse maximale au niveau de la mer : 198 km/h  
vitesse de croisière au niveau de la mer: 170 km/h.  
autonomie: 2 heures 30.  
plafond pratique: 2000 m.

missions: école.

carburants: essence: 80/87 F-12.  
lubrifiant: VISC 1100.  
consommation: 32 litres/heure.

moteur: Snecma Renault 4 P-01, P-03 ou P-05 de 140 cv

1

1

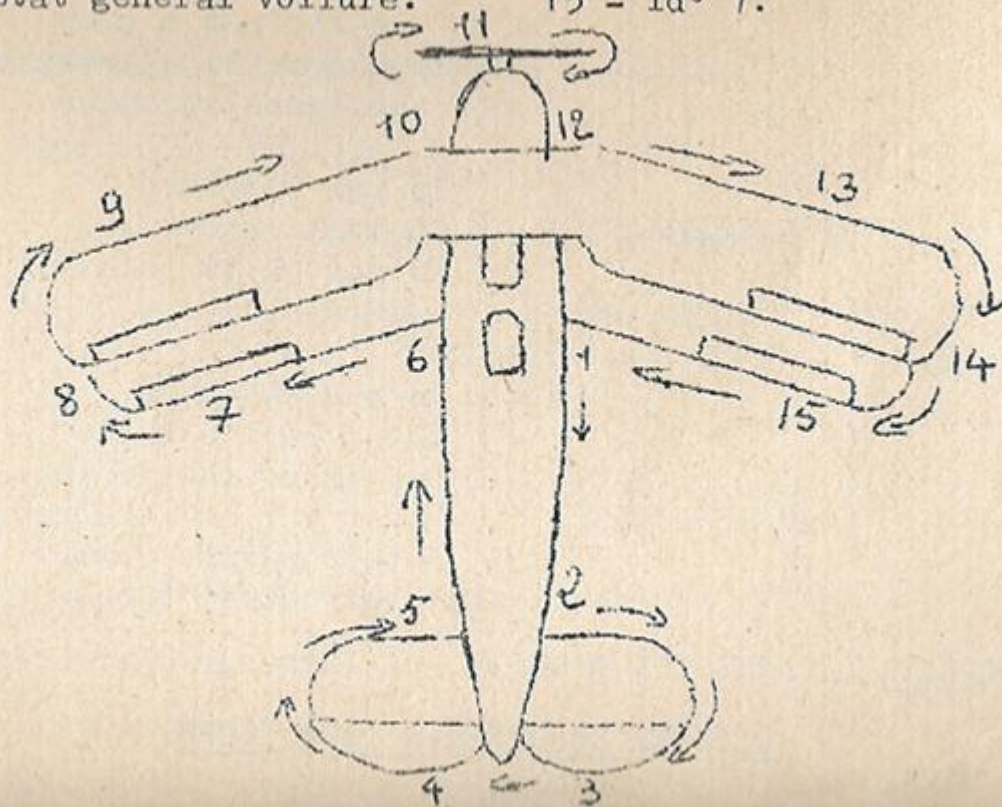


(photo Jacques Zanghi)

## VISITE PRE-VOL

ATTENTION : Ne pas tourner l'hélice moteur chaud.

- |  |   |
|--|---|
| 1 - Aucun corps étranger dans la carlingue.<br>Contact coupé.<br>Essence ouverte.<br>Commandes débloquées.                   | 8 - Etat bord marginal.   |
| 2 - Haubannage plans fixes et jeu.<br>Etat du revêtement.<br>Etat câbles direction.  | 9 - Attache mât avant.<br>Etat bord d'attaque ( Supér. et infér.)<br>Etat des haubans.<br>Etat tube de pitot.   |
| 3 - Débattement et état profondeur.  | 10 - Etat des pneus et gonflés.<br>Cales bien mise.<br>Fixation du train.<br>Fixation du capot moteur.<br>Fixation mats de cabane.<br>Fuites essence et huile.<br>Jauge essence.<br>Couloir refroidissement de l'huile. |
| 4 - Etat amortisseur atterrisseur.<br>Débattement et état direction.   | 11 - Hélice : jeu et état.<br>Couloir refroidissement du moteur.  |
| 5 - Id° 2  | 12 - Id° 10 + état pipes échappement.   |
| 6 - Portes de visite.  | 13 - Id° 9 + Tube pitot (-moteur)   |
| 7 - Fixation ailerons (Supérieurs et inférieurs)<br>Attache mât arrière.<br>Câble de gauchissement.<br>Etat général voilure. | 14 - Id° 8.<br>15 - Id° 7.  |



# APPAREILS ALOA puis ALAT

NUMEROS		A L A T date de réception	A F F E C T A T I O N S	IMMATRICULATIONS
const	ALAT			
58	4000030 ?	../../55  ../03/62	DTI versé ALOA <b>CPOA</b> <b>ES. ALOA</b> <b>ES. ALAT</b> <b>ES. ALAT</b> réformé	<b>ALV</b>  (23/09/58) <b>ALB</b> (../11/59) indispo
103	40000??	12/07/52 08/01/53  ../03/62	ex SALS versé CPOA <b>CPOA</b> <b>ES. ALOA</b> <b>ES. ALAT</b> réformé	<b>ALA</b> (../12/59) indispo
146	40000??	20/10/52 08/01/53	ex SALS versé CPOA <b>CPOA</b> détruit ?	
164	40000??	25/11/52 08/01/53  ../03/62	ex SALS versé CPOA <b>CPOA</b> <b>ES. ALOA</b> <b>ES. ALAT</b> CISALAT ? ERM Essey réformé	<b>ALU</b> (../../60) CLP ( / / )
207	SV4A	../03/55 04/03/55  ../03/62	DTI versé ALOA <b>CPOA</b> <b>ES. ALOA</b> <b>ES. ALAT</b> <b>ES. ALAT</b> réformé	<b>ALM</b> indispo (../10/58) indispo (../11/58)
208		31/08/54  21/07/59  ../03/62	DTI versé ALOA <b>ES. ALOA</b> <b>ES. ALAT</b> <i>accidenté au 3<sup>e</sup> échelon</i> <b>ES. ALAT</b> <b>ES. ALAT</b> <b>ES. ALAT</b> réformé	(21/07/59) <b>ALL</b> (../11/59) indispo <b>ALL</b> (../12/59) indispo <b>ALL</b> (../01/60) indispo
258	40000??  SV4A	02/08/52 08/01/53  ../03/62	ex SALS versé CPOA <b>CPOA</b> <b>ES. ALOA</b> <b>ES. ALAT</b> réformé	<b>ALZ</b>
278	40000??	14/08/52 08/01/53  09/05/58  ../../63	ex SALS versé CPOA <b>CPOA</b> <b>ES. ALOA</b> <b>ES. ALAT</b> <i>accidenté au 3<sup>e</sup> échelon</i>  vendu	<b>ALP</b>  BHW
295	40000??	25/10/52 08/01/53  ../03/62 17/10/62 13/12/62	ex SALS versé CPOA <b>CPOA</b> <b>ES. ALOA</b> <b>ES. ALAT</b> <b>ES. ALAT</b> réformé mis en vente aux Domaines, à Essey mis en vente aux Domaines, à Essey	indispo (../12/58) <b>ALN</b> (../04/60) indispo <b>ALN</b> (../05/60) indispo
311	40000??	22/10/52 08/01/53  ../03/62	ex SALS versé CPOA <b>CPOA</b> <b>ES. ALOA</b> <b>ES. ALAT</b> <b>ES. ALAT</b> <b>ES. ALAT</b> réformé	indispo (../11/58) indispo (../12/58) <b>ALO</b> (../12/59) indispo
339	40000??	30/07/52  15/09/52 08/01/53	ex SALS versé CPOA <b>CPOA</b> <i>accidenté à Mayence</i> <b>CPOA</b>	





*Le Stampe SV-4 n° 58, codé ALV, de l'ES.ALOA de Finthen effectue un atterrissage dur sur le terrain de dégagement de Bretzenheim, au sud de Finthen (photo Jacques Zanghi).*



*ES.ALOA, à Mayence-Finthen, en 1956, Stampe n°591/L-P (photo X, collection Christian Malcros)*



*SV4C n° 360 codé L-Q (photo X, via Marc Bonas)..*



*ES.ALAT, à Dax, en 1961, Stampe n°1004/BHZ du CIS.ALAT (photo X, collection Florence de Lapersonne).*



*22 juillet 1962, arrivée à l'AC de Dax du Stampe n° 1006 (photo Réginald Jouhaud).*



NUMEROS		A L A T	A F F E C T A T I O N S	IMMATRICULATIONS
const	ALAT	date de réception		

360	4000006	27/08/52 08/01/53	ex SALS versé CPOA <b>CPOA</b> <b>CPOA</b> <b>ES.ALOA</b> E-ALAT	<b>3</b> <b>L-Q</b> (.../..56)  (22/04/59)
520	40000??	16/10/52 08/01/53  ../03/62	ex SALS versé CPOA <b>CPOA</b> <b>ES.ALOA</b> <b>ES.ALAT</b> réformé	indispo (../10/58)
531	40000??	23/08/52 08/01/53  ../03/62	ex SALS versé CPOA <b>CPOA</b> <b>ES.ALOA</b> <b>ES.ALAT</b> réformé	
591	4000011	12/07/52  05/12/52 08/01/53  ../03/62	ex SALS versé CPOA <b>CPOA</b> accidenté à Essey-les-Nancy <b>CPOA</b> <b>ES.ALOA</b> <b>ES.ALAT</b> réformé	<b>L-P</b> (.../..56)
1004	SV4A	26/11/53 04/12/53  ../03/62	versé ALOA <b>CPOA</b> <b>ES.ALOA</b> <b>ES.ALAT</b> <b>CIS.ALAT</b> réformé	indispo (../12/58) <b>BHZ</b> (08/12/61)
1006	SV4A	26/11/53 04/12/53  27/05/62 ../03/62 22/07/62 23/08/62	versé ALOA <b>CPOA</b> <b>ES.ALOA</b> <b>ES.ALAT</b> ERM Nancy réformé convoyage ERM Essey-Dax convoyage Dax-Tarbes	indispo (../10/58)

Numéros constructeur inconnus :

4000001	ES.ALAT	L-T
4000003	<b>ES.ALOA</b> Tarbes	5
44000009	ES.ALAT	L-X

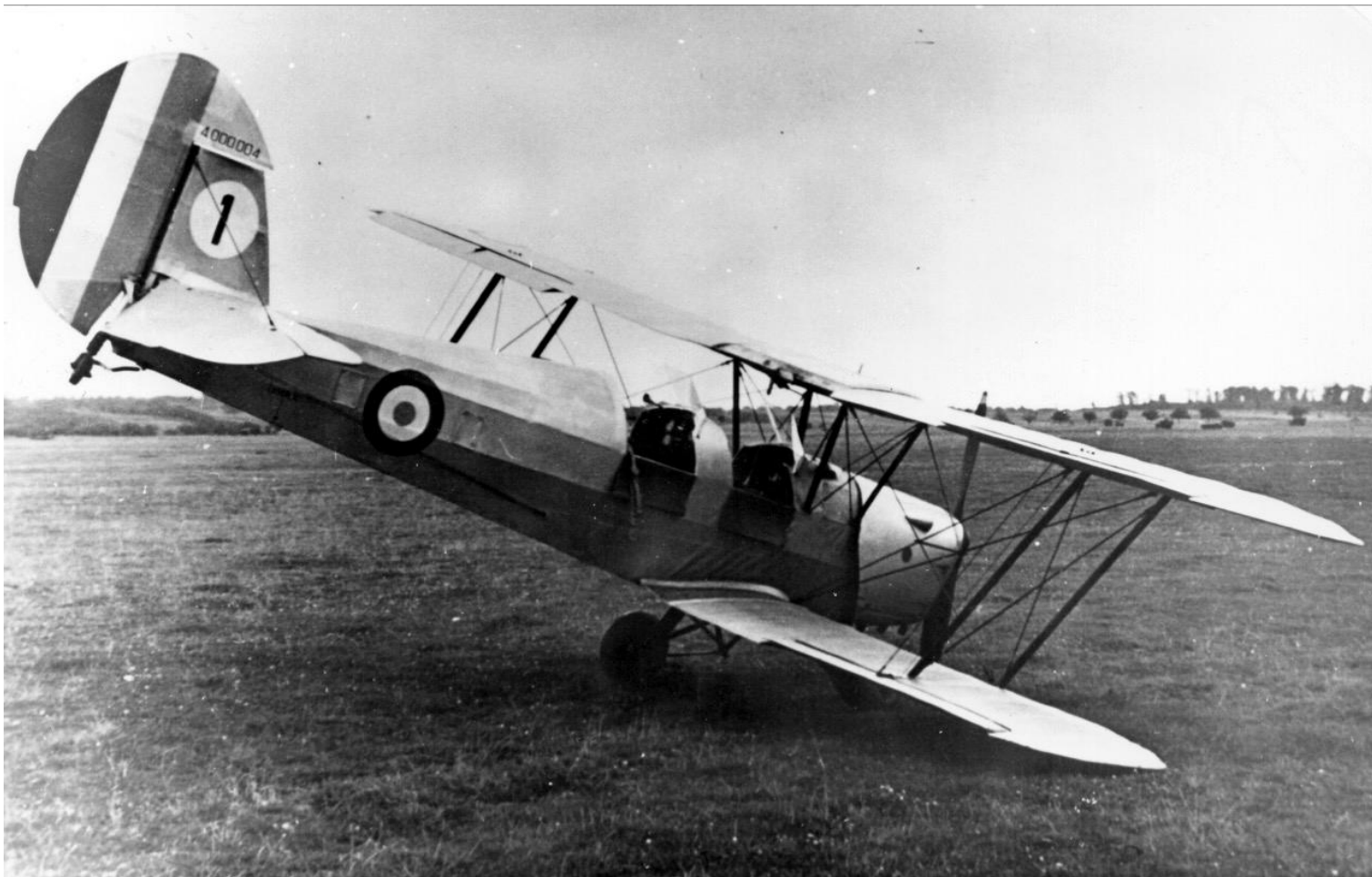
Numéros litigieux :

10/09/47	Accident avec Stampe n°91, du GAOA N°1 à Rehainvillers.
04/02/49	Accident avec Stampe n°651/MU du GAOA N°1 à Essey-les-Nancy.
28/09/55	Accident avec Stampe de l'ESALOA



Parking de Mayence-Finthen, les Piper portent des codes, les Stampe des numéros (photo Jaques Zanghi).

## Galerie photos



*Stampe SV-4C n°4000004, numéroté 1, de l'ES.ALOA de Finthen, (photo X, via Guy Gudenka).*



*Stampe SV-4C n°4000009, numéroté 3, de l'ES.ALOA de Finthen, en 1954 (photo X, via Alain Crosnier).*



*Stampe n° 4000009/L-X de l'ES.ALAT (photo X, via Jean-Yves Grillon).*



*Le même vu sous un autre angle à l'ES.ALAT de Finthen (photo Jacques Buffet).*





*Stampe 010 (photo X, via Alain Crosnier).*



*Stampe du CPOA (carte postale via Pierre Poudou).*



*Stampe, codé ALP, de l'ES.ALOA à Finthen (photo Jacques Zanghi).*



*Deux appelés, dont Jacques Zanghi à droite, devant un Stampe à Finthen au milieu des années 1950 (photo Jacques Zanghi).*



*Stampe, à Finthen au milieu des années 1950 (photo Jacques Zanghi).*



*Stage 1 P 56 à Tarbes, en décembre 1955/janvier 1956. Labourroire et Populus devant le Stampe n°5 (photo Bernard Picot).*





*Stage 1 P 56 à Tarbes, en décembre 1955/janvier 1956 - Bonnot (photo Bernard Picot).*



*Tarbes, stage 1 P 56, Roger Casaux devant le Stampe n°5 (photo Bernard Picot).*



*Stage 1 P 56 à Tarbes, en décembre 1955/janvier 1956, le Stampe n°5 au décollage (photo Bernard Picot).*



*ES.ALAT, Dax, le 7 février 1960. René Colson du stage 1P60, à bord du Stampe codé ALQ (photo René Colson).*



*Insigne du CPOA.*



# Détachement précurseur à Dax

par André Morel

En novembre 1956, il y a environ un mois que le détachement précurseur de l'École de spécialisation de l'Aviation Légère de l'Armée de Terre vient de s'installer à Dax. Seule l'école de pilotage avion dont j'assume la direction est présente, la section hélicoptère étant encore à Saumur.

Notre école est équipée d'une dizaine de Piper L-18 et de trois Stampe. L'activité des avions en tours de piste autour du terrain est assez mal vue, que ce soit par les voisins de l'aérodrome qui se plaignent du bruit, par les chasseurs qui estiment que nous allons faire fuir le gibier qui occupe les bois des environs et même par les éleveurs d'oies qui craignent que le passage incessant des avions sur les élevages en gêne les reproductions !

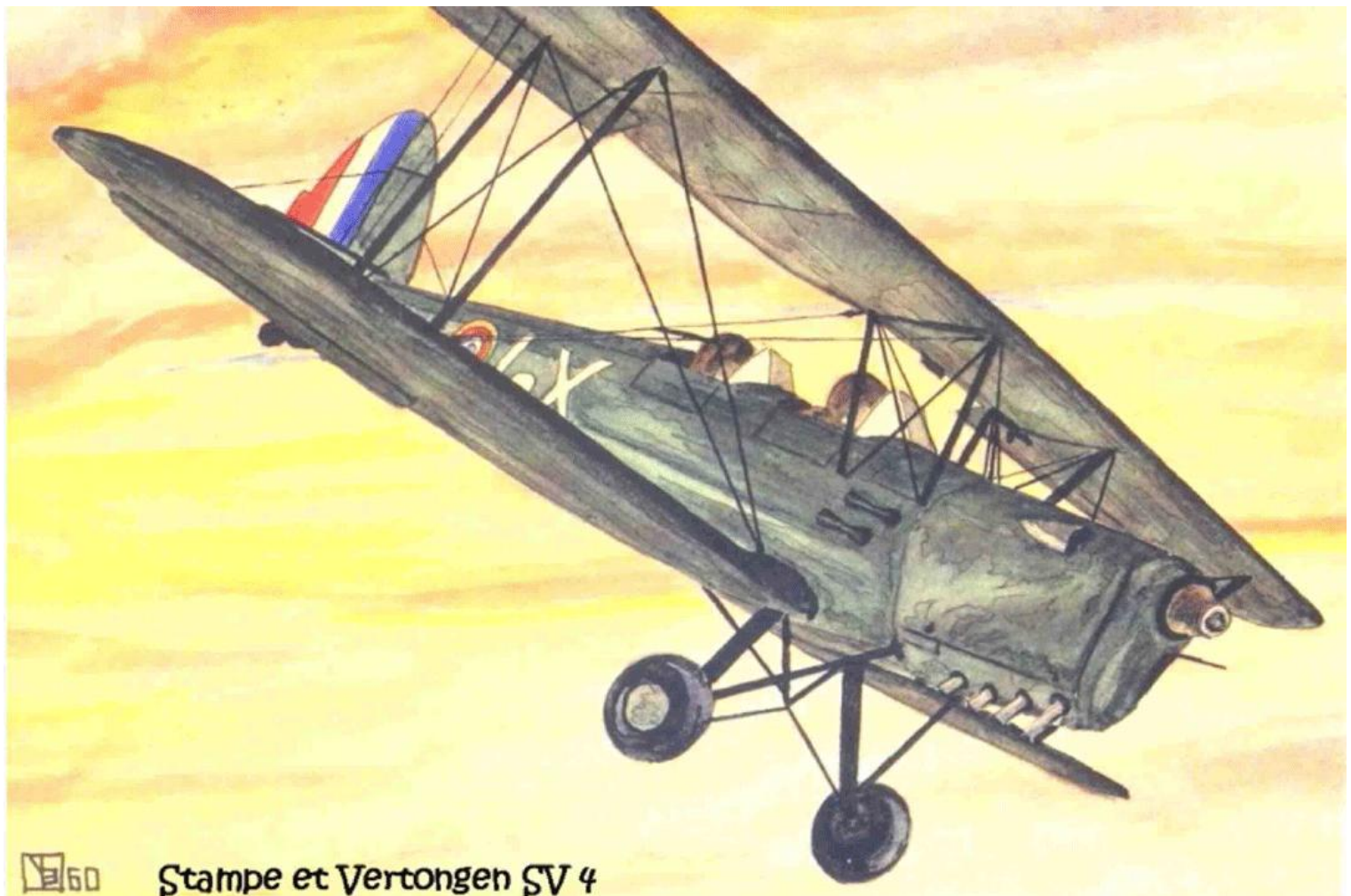
Un matin le maire d'un des villages des environs vient me trouver et me demande si, à l'occasion de la fête de son village qui a lieu le dimanche suivant il me serait possible de venir faire une démonstration « d'acrobatie aérienne », comme il l'a vu faire aux moniteurs à l'entraînement, pour distraire les participants à la fête. Bien entendu j'acquiesce immédiatement car cela peut certainement améliorer nos relations avec la population.

Deux jours avant la fête, je pars avec un Stampe faire un repérage du lieu exact sur lequel je devrai faire ma présentation voltige. Le temps est splendide et au retour, avant d'arriver à la base et en survolant à très basse altitude une des bords, les longues plaines situées en bordure de l'Adour, je ne peux pas résister au plaisir de tourner un tonneau lent. Je suis arrivé au dernier quart du tonneau lorsque qu'il me semble ressentir dans le manche une très légère secousse, comme si les ailes qui passaient à ce moment assez près du sol avaient heurté un léger obstacle.

Aussitôt posé je vais vérifier les bords marginaux des deux ailes et, très nettement visibles, je découvre sur l'entoilage des rayures vertes, encore humides sous les doigts et qui provenaient du choc avec les herbes assez hautes qui recouvraient le sol au-dessus duquel j'avais tourné mon tonneau !

La raison de cet incident banal mais qui aurait pu être très grave est que, lorsque j'avais fait la figure de voltige, je n'avais pas tenu compte d'un assez fort vent de travers qui, perturbé par la colline, était rabattant sur la trajectoire sur laquelle j'avais effectué le tonneau. Je suis assez vexé d'avoir, malgré mon expérience, commis là une faute de pilotage que j'aurais pu éviter si j'avais entamé la figure avec trajectoire légèrement ascendante.

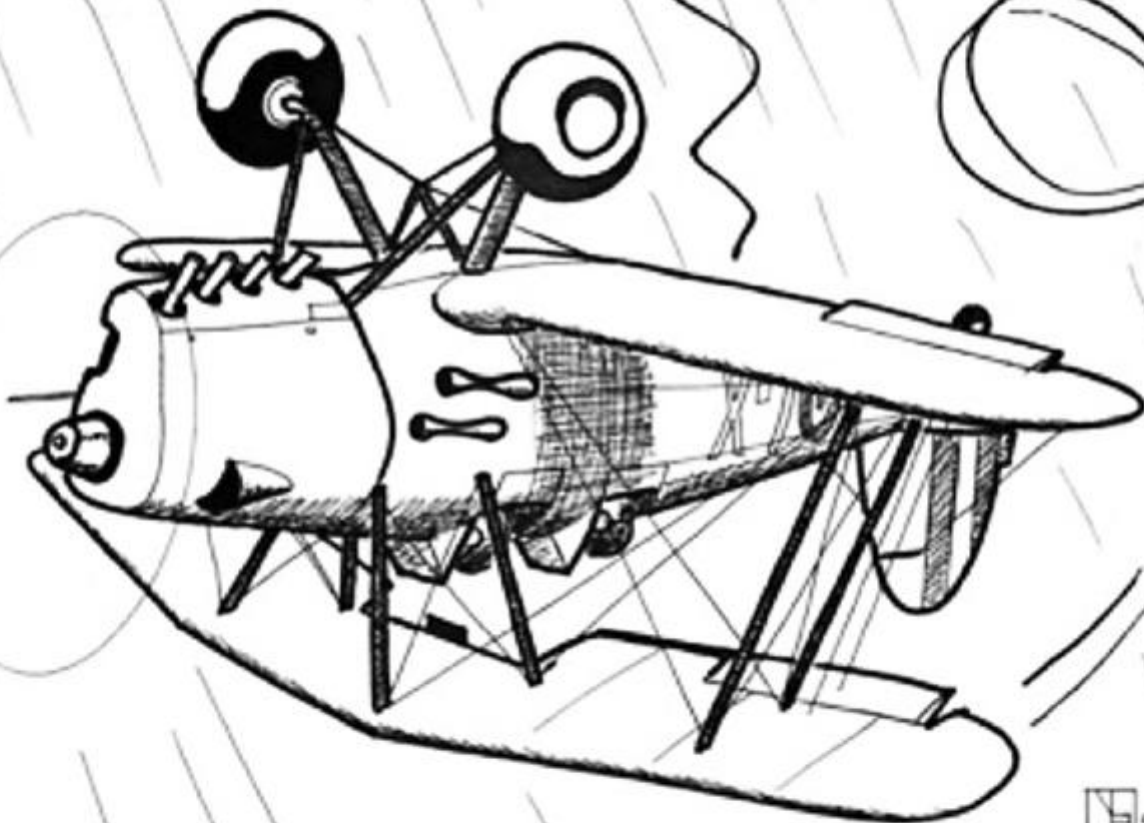
J'appelle immédiatement les moniteurs présents et je leur explique ce qui m'est arrivé pour qu'ils en tirent un enseignement au cas où ils effectueraient une action similaire. Le même incident s'était d'ailleurs produit lorsque j'étais à Saint-Yan en 1952 mais l'adjoint du chef de Centre qui effectuait la même figure à Alger au cours d'un meeting et qui avait été pris dans le rabattant du vent au passage des tribunes, avait touché les sols, empilé les nervures pour employer une expression aéronautique et complètement cassé le Stampe. Il n'avait fort heureusement eu lui-même qu'un poignet cassé.



Dessin de Yves Le Bec.



QUAND IL PLEUT,  
TU FAIS DEMI-TOUR  
MÉTÉO, COMME ÇÀ,  
ET TU GARDES  
TON NEZ AU SEC...



Stampe SV 4 avion-école de voltige