

Avec un moteur Avco Lycoming 0-320-E 2 A de 152 ch à 2.700 tr/mn pesant 127 kg à sec.

Envergure ..... 8,38 m

Longueur ..... 6,98 m

Hauteur ..... 2,77 m

Poids à vide ..... 554 kg

Poids total ..... 770 kg

Vitesse maximale :

198 km/h à 2.650 tr/mn

Vitesse de croisière rapide :

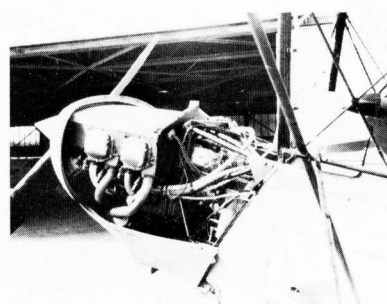
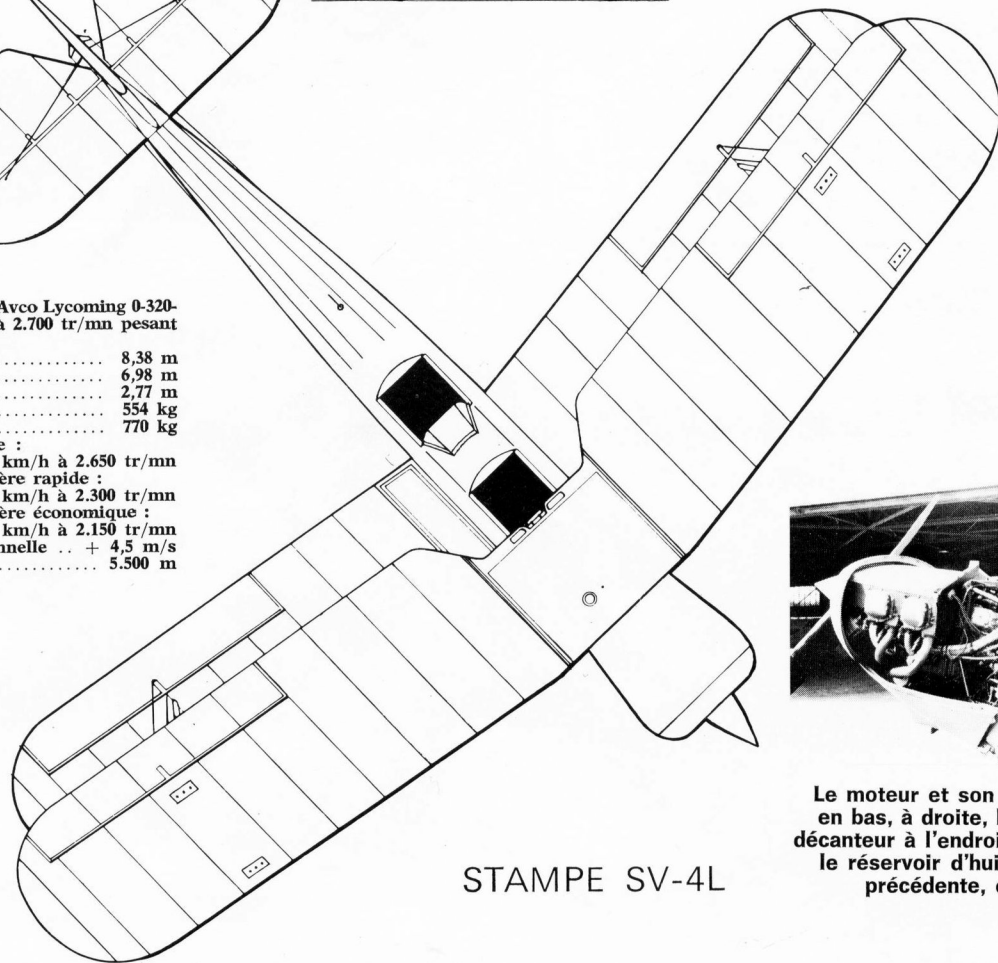
180 km/h à 2.300 tr/mn

Vitesse de croisière économique :

140 km/h à 2.150 tr/mn

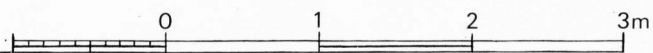
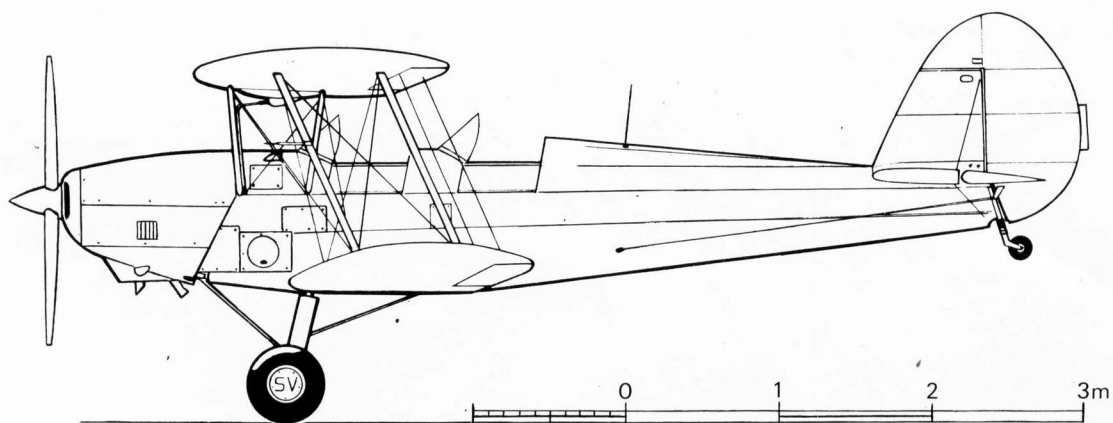
Vitesse ascensionnelle .. + 4,5 m/s

Plafond ..... 5.500 m



Le moteur et son bâti. On note, en bas, à droite, le bossage du décanteur à l'endroit où se trouvait le réservoir d'huile (voir page précédente, en haut).

STAMPE SV-4L

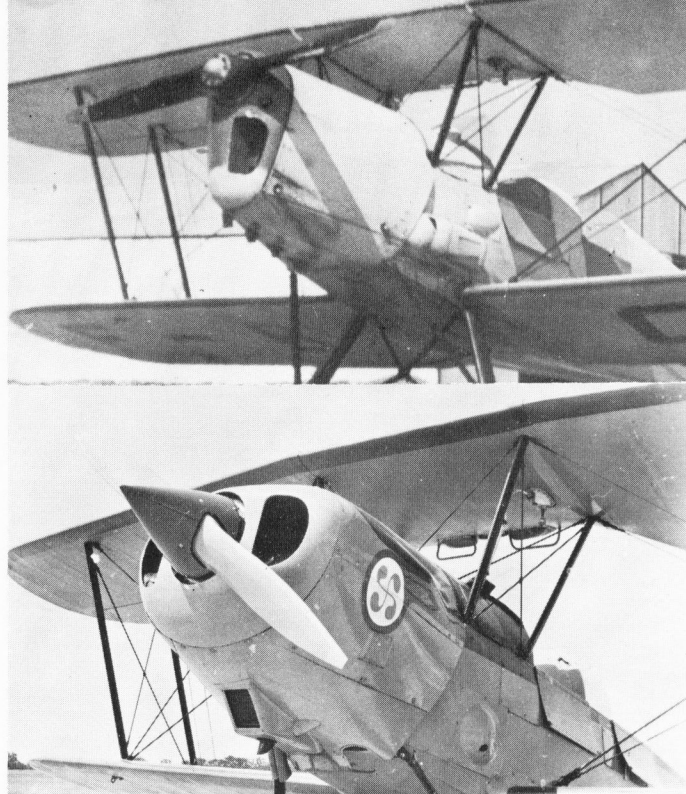


# un stampe rajeuni LE SV-4L

par Réginald Jouhaud

Le moteur à quatre cylindres en ligne inversé Renault 4P (en haut, à droite) a été remplacé par un Lycoming à quatre cylindres à plat. Cette modification a changé l'allure générale du Stampe — en le modernisant, diront les uns — en détruisant l'harmonie de ses lignes, diront les autres !

Quoi qu'il en soit, personne ne pourra reprocher à Michel Clément d'avoir voulu donner une nouvelle jeunesse à ce biplan si cher aux « anciens » de nos aéro-clubs, puisque les moteurs d'origine ayant encore du potentiel sont de plus en plus difficiles à trouver. On note, sur la vue ci-dessous, les ouïes latérales de refroidissement du moteur et les instruments complémentaires fixés à l'arrière du réservoir d'essence.



Michel Clément, chef-pilote à Air France, chargé de la formation sur « Mystère » XX qu'il créa et mit au point, s'intéressa à partir de 1966 au problème que posait le vieillissement des moteurs Renault 4P, et qui conduisait un nombre croissant d'aéro-clubs à se séparer — le cœur gros — de leurs Stampe. Les 4P vivant leurs dernières heures, il convenait donc de trouver d'urgence un GMP de poids sensiblement équivalent, pour une puissance, si possible, légèrement supérieure. En octobre 67, le choix définitif s'étant porté sur le Lycoming de 150 ch monté en série par la Socata sur les Gardan « Horizon », les travaux purent commencer. Originaire de Biarritz, Michel Clément retourna aux sources pour se procurer son Stampe et s'adressa aux Ailes Basques. Le club possédait le SV-4 C n° 330 F-BCOR qui, après avoir servi au remorquage des planeurs au centre d'Ixassou, attendait la GV (grande visite) au fond du hangar. Démonté, transporté à Plessis-Belleville, il fut d'abord entièrement révisé. Après un dévissage de la cellule fatiguée par les remorquages, l'appareil reçut un nouvel entoilage. Pour rester dans les normes Véritas, la toile de lin 2.000 kg fut utilisée, et les

longerons spruce remplacés par des longerons en frêne type SV-4 C 1.

## les modifications

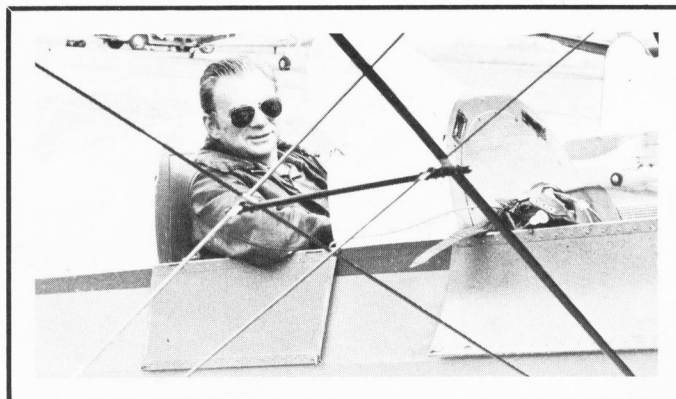
A part cela, la cellule resta inchangée. Le bâti moteur, étudié à partir de celui d'un Jodel « Mousquetaire », reçut le même calage que celui du 4P (+ 2°), mais l'axe de traction se trouvait abaissé de 10 cm.

Délaissant le système d'alimentation par gravité des versions non acrobatiques du 4P, Michel Clément décida de monter une pompe électrique, et tout le circuit d'essence fut installé derrière la cloison pare-feu, y compris le décanteur qui vint se placer à l'endroit rendu disponible par le démontage du réservoir/radiateur d'huile standard.

Le circuit électrique, alimenté par une batterie de la Socata montée sur tous les types de « Rallye », fournit l'énergie nécessaire, outre la pompe d'essence, à la radio et au démarreur à couronne du Lycoming.

Le capotage, réalisé par un ancien chaudronnier de chez Nieuport, se compose d'une plaque supérieure, de deux plaques





Ci-dessus, Michel Clément, président des Ailes Basques, à bord de son SV-4L.  
Ci-contre, en haut, l'appareil vu à Biarritz, en août 71.  
Ci-contre et ci-dessous, toujours à Biarritz, en septembre 72. Les couleurs sont celles du drapeau basque : l'avion est vert avec dos de fuselage blanc et liserés rouges. Le petit dessin de capot, vert sur fond blanc liseré de rouge est l'emblème du Pays Basque. Les haubannages, le panneau anti-reflets sur le capot et les lettres d'indicatif sont peints en noir.



latérales rapidement démontables, et d'un large panneau ventral, le plastron frontal étant en fibre de verre. Enfin, une casserole de Cessna 150 vient caréner le moyeu de l'hélice. Pour conserver à son rejeton les incomparables qualités de voltige que l'on sait, M. Clément fit fabriquer par Evra une hélice en bois marouflé de 1,82 m de diamètre, au pas de 77. Enfin un poste de CSF à 12 canaux fut installé dans la partie arrière du fuselage.

## les essais

Après quelques essais de moteur au cours desquels Michel Clément faillit perdre une main, l'appareil, ayant reçu l'immatriculation provisoire F-WCOR, fit son premier vol à Plessis-Belleville le 22 janvier 1969. A la même époque, les bureaux de la firme Stampe-Renard plaçaient tous leurs espoirs dans leur dernier-né qui semblait devoir concurrencer le SV-4 L. Il s'agissait du SV-4 D à moteur Continental 165 ch. Le sort décida que ni l'un ni l'autre ne l'emporterait. Il laissa ces deux splendides machines sombrer dans l'indifférence d'une nouvelle

génération de pilotes friands d'instruments et de sièges capitonnés.

Michel Clément fit lui-même les essais de performances, à Biarritz, en août 69. Puis en septembre, l'appareil fut pris en mains par Bessède à Carcassonne pour des essais de voltige complets, y compris les six tours de vrille réglementaires. Un peu plus tard, Guy Chareton, dans la région parisienne, l'essaya à son tour et effectua à son bord un tonneau et demi dans le plan vertical, arrêtant par prudence cette figure pour ne pas risquer des ennuis de lubrification du moteur. Pris en charge par Tahon au C.E.V. en octobre 69 pour les derniers essais de survitesse et d'accélération (une des grandes qualités du SV-4 L), l'appareil termina brillamment les épreuves à Coulommiers. Le dossier d'homologation, aussitôt déposé, fut accordé... un an plus tard !

Depuis lors, Michel Clément, retiré sur la Côte Basque, fait découvrir les joies du biplan aux pilotes du club ou de passage, et dans le ciel de Biarritz, la silhouette quelque peu modifiée, mais combien fière et racée du Stampe éveille dans le cœur des fanas locaux de bien agréables souvenirs.