



# BBONS vols

## La Lettre du Stampe du CAEA

N°2  
18 avril 2011

**Edito :** La visite annuelle est terminée, les haubans réglés. L'avion et son équipe vont, cette année encore, représenter le CAEA dans plusieurs manifestations aériennes. Avant d'en arriver là, le chemin a été long. Il a fallu surmonter plusieurs obstacles. Je vais donc vous raconter le départ de l'aventure Stampe et vous présenter l'équipe.

Bruno

**Si vous souhaitez voler sur cet avion emblématique, sachez que nous sommes présents tous les samedis au terrain.**

**Sinon, contactez moi au 06.83.43.08.78 (Bruno)**

Le 2 avril, Nous terminons la visite annuelle par la fermeture des trappes de visite. Le vol de contrôle réalisé, l'APRS (Approbation Pour Remise en Service) est prononcée à midi. Pour votre info, le sérieux de notre travail a été reconnu par le GSAC (devenu l'OSAC). Nous avons obtenu, en 2010, l'agrément UCDNR-171 qui nous permet d'espacer les visites de l'OSAC de un an à trois ans.

Nous prêtons pour la journée l'avion aux pilotes qui patientaient depuis un mois. L'avion n'est pas tout à fait prêt. Il faut encore régler et tendre les haubans.



Rendez vous est pris avec Jeff Crocis à Biscarosse.

Le samedi 9 au petit matin, Joël et Jean-Claude convoient l'avion au bord du lac. A peine arrivé, le BBON est rapidement mis en ligne de vol. Aidé de la mécanique, Jeff s'attelle à la tâche : cabane, voilure, plan horizontal.

Le reste de l'équipe est embauché pour participer à l'aménagement des nouveaux locaux de Jeff. L'avion est prêt vers midi. Jerry fait le vol de contrôle, l'avion roule à gauche. Réglage du gauchissement, nouveau vol, tout va bien. Le BBON est enfin prêt pour une nouvelle saison.

**1936** : La France vit à l'heure des congés payés. Pour se déplacer, les nouveaux vacanciers ont besoin d'un véhicule abordable. A cet effet, Renault développe la Juva Quatre. (Juva vient du latin Juventu, jeune, et Quatre signifie le nombre de cylindres). Elle est commercialisée dès 1937. Les derniers exemplaires sortiront de chaîne en 1960.

**1944** : La France, libérée du joug allemand se réveille difficilement. Durant près de cinq ans, les Allemands ont pillé les ressources de la France. Du côté de l'industrie, ils ont requis et amenés en Allemagne les machines outils modernes. La chaîne de la Juva-Quatre a ainsi été pillée. Plus question dans l'immédiat de relancer la fabrication en série.

Le ministre de l'Air, le communiste Charles Tillon, en accord avec le chef du Gouvernement Provisoire de la République Française, le général de Gaulle, a décidé de faire du redémarrage de l'industrie aéronautique française le symbole de la grandeur de la France retrouvée. Les constructeurs aéronautiques, presque tous nationalisés, reçoivent de nombreuses commandes d'appareils. La fabrication en série du Stampe SV-4 est lancée au plus vite. Pour des problèmes de devises, il est hors de question de motoriser le Stampe avec les moteurs anglais Gipsy. Ce sera le Renault 4P et ce d'autant plus que parmi les près de 5000 moteurs construits avant guerre, certains peuvent être révisés. Il est néanmoins nécessaire de relancer la construction en série du 4P. La chaîne de montage est donc installée provisoirement à Billancourt, là où étaient assemblées avant guerre les Juva-Quatre.

Cette dernière reprendra sa place en 1946, la chaîne de montage des 4P étant transférée à Arnage.

**Pour commémorer cette petite page d'histoire, une authentique Juva-Quatre est venue se faire photographier aux côtés du BBON le 16 avril à Saucats.**



## L'AVENTURE DU STAMPE

Mécanicien avion Mercure puis Fokker 100 à Air Inter, je me suis converti, pour des raisons familiales, au contrôle de gestion en arrivant à Mérignac en 1996. J'ai alors proposé mes services au CAEA dans le but de maintenir en état tous les circuits du Mercure Tango Fox de l'association. Au début des années 2000, j'ai pris un peu de recul, histoire de voir mes filles grandir et retaper une maison. Mais en 2004, l'appel du cambouis a été plus fort. Je voulais refaire de la mécanique avion. Au fil des discussions, il est apparu que le Stampe du CAEA ne demandait qu'à revoler. Plusieurs projets avaient été lancés mais n'avaient pu aboutir faute de compétences et de moyens financiers.

Au mois de mars 2004, je contacte le GSAC pour connaître les formalités à accomplir et surtout savoir s'il m'autorise à entreprendre les travaux de remise en état de vol. « Qui peut le plus, peut le moins » me répond-il. Je suis alors titulaire d'une licence JAR-45 Fokker 100 et à ce titre, je peux travailler sur le Stampe. « Votre avion est immobilisé depuis 5 ans, vous devez faire une révision générale. Par contre, vous ne devez pas toucher au moteur. » Qu'à cela ne tienne, nous ferons une GV. « Vous devez également appliquer le Bulletin Service N°1. » Le GSAC a reçu une lettre (de qui ?) signalant que les bords de fuite n'avaient pas été renforcés conformément au BS N°1 lorsqu'il a été ré-entoilé avec du dacron. L'avion ne peut plus voler en l'état.

Voilà pour les formalités administratives, je sais désormais à quoi m'en tenir. Mais je ne peux pas me lancer seul dans l'aventure. Je contacte Jean-Michel, mon ancien parrain dans l'armée de l'air : « Jean-Michel, j'ai un plan foireux à te proposer. Veux-tu remettre en état de vol un Stampe ? » Une visite au hangar suffit à le décider. En plus, il a un copain, un génie de la mécanique, Anwar. Le trio est formé.

Reste à convaincre le conseil d'administration du CAEA dont certains membres sont réticents. Je fais le tour de tous les ateliers aéronautiques de l'aéroport et obtient immédiatement leur soutien. Ils prêteront l'outillage, la documentation, etc... Après m'être engagé à remettre dans son état original l'avion si nous n'arrivons pas au bout de la remise en état, le

CAEA m'autorise à remettre en état de vol le BBON. Nous sommes alors au mois de juin. Avant d'entreprendre les travaux, il faut rédiger un programme d'entretien spécifique à l'avion. Qu'à cela ne tienne, je me plonge dans la documentation du GSAC et soumet le programme au mois de septembre. Il est rapidement validé.

Reste plus qu'une petite formalité avant de commencer les travaux : retracer l'historique mécanique de l'avion à partir des livrets cellule et moteur. C'est là que cela se complique un peu. Pour d'obscures raisons, malgré de très nombreuses relances depuis le printemps, celui qui détient les papiers ne veut pas les restituer. Il envisageait d'acquérir en multipropriété l'avion que le CAEA ne pouvait réparer faute d'argent. Ai-je contrarié ses projets ? Je finis par demander son avis au commandant de la police aux frontières de l'aéroport. Il prend en main le dossier et en deux heures traite le problème.

Il n'y a plus qu'à se lancer. Un samedi du mois d'octobre, on range le Stampe dans un coin du hangar, on fait de la place autour et nous commençons un démontage minutieux. Un chariot de maintenance Larzac est adapté au Renault 4P, des bâtis sont confectionnés pour les voilures. En quelques samedis, il ne reste plus qu'un fuselage vide posé sur des palettes. Toutes les pièces sont vérifiées une à une. Une pièce est criquée, pas de problème. On la confie à Anwar et la semaine suivante nous avons une pièce flambant neuve. Après des semaines et des semaines d'inspection, le remontage peut commencer. La cabane, les commandes de vols, les empennages et enfin le moteur lors des journées du patrimoine en octobre 2005. Le moteur éternue pour la première fois au mois de décembre 2005. J'ai bien dit éternue car il nous a fallu reprendre les réglages du carburateur, des magnétos pour qu'il ronronne enfin. Pour les points fixes mensuels, interdits sur la base, nous sommes obligés de monter une véritable expédition : obtenir dans la semaine les autorisations de parking en zone fret, rendez vous le samedi matin au poste de gendarmerie de l'aéroport pour les badges d'Anwar et Jean-Michel, retour sur la base, accrochage de l'avion derrière la « Follow me » du CAEA, téléphone aux commandos pour l'ouverture du portail, tractage, point fixe et manip inverse pour le retour. Je ne vous raconte pas qu'elle était notre frustration quand le Renault ne voulait pas démarrer. Il faut maintenant s'attaquer aux voilures et au fameux Bulletin Service N°1. Monsieur Duluc de Marmande accepte de réparer le bord d'attaque de l'aile supérieure droite, attaqué par une tuile lors de la tempête de 1999 et nous conseille pour les renforts de bord de fuite.

L'avion est fin prêt à l'automne 2006 mais pas question d'assembler les voilures car nous ne serions plus en mesure de rouler l'avion pour les points fixes. Il faut trouver un aérodrome. Depuis plusieurs semaines déjà, Gérard Weber se démène pour faire accepter l'avion à Léognan-Saucats. Il a trouvé là bas une oreille attentive en la personne d'Yves Danto. L'Aéroclub de Bordeaux, l'aéroclub Dassault et le club de vol à voile nous acceptent, charge à nous d'être dignes de leur confiance. Le Stampe est chargé sur une remorque et transporté à Léognan-Saucats le 7 février 2007. Là, le BBON reprend progressivement sa forme originelle. Les voilures sont rattachées. M. Crocis, plus connu sous le nom de Jeff, vient régler les voilures et tendre les haubans au mois d'avril. Yves Danto intègre l'équipe, il sera le pilote du premier vol. L'aboutissement de près de trois ans de travail est programmé le 1<sup>er</sup> mai. Ce jour venu, la préparation du vol est perturbée par les fortes pluies qui s'abattent sur l'aérodrome. Alors que nous allions abandonner, une éclaircie décide Yves. Il faut y aller. On sort l'avion, on s'équipe et nous voilà parti pour un pur moment de bonheur, le BBON s'envole vers 11 heures. Et pour que la fête soit complète, les trois mécanos volent. Le dernier finit sous la pluie. On range l'avion dans le hangar. On peaufinera les réglages la semaine prochaine. Je signe l'APRS puis champagne.

Bruno

## Fêtons l'été

**Le samedi 18 juin, à partir de 16 heures, nous vous proposons l'opération « Fêtons l'été ».**

**Le soleil se couche tard. En fin d'après-midi, le spectacle aérien offert par le Stampe est splendide.**

**Et pour celui qui aura la chance de réaliser le dernier vol, quoi de plus beau qu'un coucher de soleil vu du ciel.**

**Alors profitez-en pour venir voler sur le BBON.**

**Et comme ces émotions doivent se partager en toute simplicité et entre passionnés, restez donc avec nous sur l'aérodrome de Léognan-Saucats autour d'un barbecue.**

**Il y a tout de même une petite contrainte. Il faut s'inscrire, par mail de préférence, avant le mardi 14 juin. Et comme toute opération a un coût, le prix du barbecue est fixé à 15€ à quoi il faudra ajouter pour ceux qui voleront le coût du vol : 38€ le quart d'heure.**

**Mes coordonnées : [bruno.vielle@laposte.net](mailto:bruno.vielle@laposte.net) (si vous voulez que je reçoive le mail, attention à l'emplacement du i)**

**Portable : 06.83.43.08.78.**

# LE TEAM STAMPE

## LE ROYAL CAMBOUIS



Bruno



Jean-Michel



Anwar

## LES INDÉCIS : MÉCANICIEN, PILOTE OU LES DEUX? CE SERA LES DEUX.....



Joël



Jean Claude

## LES PILOTES



Yves



Jérôme, Jerry



Antoine, Tom



Fabien

## La PHOTO, L'HISTOIRE ET LE DESSIN



Christian



Régis



Dominique

## LES "sans- CESSE" SOLLICITÉS



Michel



Jeff