

JEAN STAMPE

Danny Cabooter en Patrick Janssens de Varebeke

I. De persoon

Geboren te Molenbeek op 27 april 1889.
Opleiding als mecanicien.
Officier-vlieger en oorlogsheld 14-18.
Piloot van ZM Koning Albert I.
Vliegtuigbouwer.
Overleden te Brussel op 15 januari 1978.



De luchtvaartcarrière

- Brevetten van burgerpiloot, te Hendon (UK) op 30 januari 1916 en militair piloot te Etampes op 10 juli 1916.
- Vliegt op BE-2C en Farman MF-11, gaat daarna over naar het 6^{de} Observatiesmaldeel op BE-2C. Vliegt vervolgens op RE-8 en Nieuport NI-17M.
- Zwaargewond tijdens een luchtgevecht op 11 maart 1918. Weigert afgekeurd te worden en begint weer te vliegen bij het 6^{de} smaldeel.
- Vliegt vele malen over het front in een Spad S.XI met Koning Albert als passagier. Blijft na de wapenstilstand gedurende vier jaar in dienst bij de koning. Hij vliegt op de Bristol Fighter.
- Juli 1920: winnende deelname aan de Ronde van België (luchtvaart) met Victor Boin als teamgenoot.
- Stichting van de onderneming Stampe & Vertongen op 7 oktober 1923; licentiecontract voor de Bristol F.2B Fighter en samenwerking met Alfred Renard voor de bouw van het eerste Belgische opleidingsvliegtuig, de RSV-32.
- Bouw van verschillende types van de RSV-32 en vanaf 1935, bouw van de vliegtuigen SV-4 en 5. De bouw van de jager SV-10 is een mislukking. Zijn zoon Léon en ingenieur Ivanov vinden de dood tijdens een testvlucht met dit toestel.
- Jean Stampe ontwikkelt de SV-4b samen met ingenieur Demidoff. Het militaire vliegwezen bestelt er 30 exemplaren van. De 2^{de} wereldoorlog stopt de productie van het toestel.
- De oorlog voorkomt ook de bouw van 600 bestelde toestellen voor het Franse leger. Na de oorlog hervat de productie. De Belgische Luchtmacht koopt er 65 voor de basisopleiding, terwijl de Franse burgerlijke en militaire opleidingscentra worden uitgerust met 856 toestellen. De SV-4b treedt de legende binnen.

II. Biografie

De mecanicien wordt militair vlieger.

De ouders van Jean Stampe, Léon en Marie, zijn Brusselaars en hebben een klein café in Elsene. Jean, enige zoon, brengt er heel zijn jeugd door. Hij krijgt een elementaire scholing. Op twaalf jaar krijgt hij een passie voor de fiets en de motor. Jean trouwt op zijn twintigste en om zijn jonge gezin te onderhouden, wordt hij mecanicien en helpt hij zijn ouders in het café.



In 1913 geeft zijn vader hem het cadeau van zijn dromen, een grote 'Indian' motorfiets. In augustus 1914 vertrekt hij ermee voor een week naar Italië. Op de weg naar Cremona, wil hij uitwijken voor een ezelskar en belandt in de sloot. Zijn rechterbeen is op vier plaatsen gebroken. Het herstel duurt zeer lang. 57 dagen lang kan hij niet verplaatst worden.

Hij weigert de definitieve afkeuring die hem wordt voorgesteld en komt op 3 november 1915 aan in Calais, drie dagen voor het einde van zijn uitstel. Tijdens een verlof zonder wedde van drie maanden, reist hij naar Hendon, ten noorden van Londen, waar hij zich voor 100 pond sterling inschrijft in de vliegschool van de Amerikaan Beatty. Jean Stampe maakt er kennis met toekomstige Belgische helden en piloten, André Demeulemeester en Willy Coppens. Hij ontmoet er ook Maurice Vertongen die later zijn zakenpartner zal worden.

Stampe krijgt zijn brevet van burgerpilot en zijn diploma op 28 februari. Kapitein Nélis, de eerste Belgische militaire piloot, stuurt hem naar Etampes bij Parijs om zich te vervolmaken. Hij krijgt zijn militair brevet op 10 juli 1916.

In afwachting dat hij naar het front gestuurd wordt, vliegt Stampe op BE-2C en Farman MF-11. 's Avonds tijdens gesprekken met zijn vriend Maurice Vertongen tekent zich een gemeenschappelijk project af: na de oorlog zullen ze een vliegschool oprichten.

De Grote Oorlog

Het 6^{de} observatiesmaldeel wordt opgericht in februari 1916. Het is uitgerust met BE-2C. Jean Stampe wordt er aan toegewezen en doet vluchten voor verkenning, vuurregeling en luchtfotografie. Hij zal er blijven tot aan de wapenstilstand.



Een BE-2C van het 6e Escadrille.



Stampe en Gilles voor een RE-8.

De BE-2C worden in 1917 vervangen door de Royal Aircraft Factory RE-8, daarna door de Nieuport Ni-17M en tenslotte, enkele maanden voor het einde van de oorlog, door de Spad S.XI. Stampe wordt benoemd tot onderluitenant op 21 januari 1917. Hij vliegt meestal met luitenant Gilles. Tijdens zijn operationele carrière wordt Jean Stampe verschillende keren gewond. Op 11 maart 1918 wordt hij opnieuw geraakt tijdens een luchtgevecht. Zwaar gewond aan de kin verblijft hij verschillende weken in het ziekenhuis. Men stelt voor hem af te keuren: hij weigert. In dezelfde periode overlijdt zijn vrouw aan de Spaanse griep. Ze heeft hem een zoon gegeven, Léon, dezelfde naam als de vader en de grootvader van Jean.

Tijdens de laatste maanden van de oorlog bezoekt Koning Albert regelmatig het smaldeel en vraagt telkens een vlucht over de linies. Zo neemt Jean Stampe de koning meerdere mee aan



De Spad XI.



Gilles et Stampe vergezeld van Prins de Carman-Chimay (links).

boord van zijn vliegtuig. De koning stelt hem zeer op prijs en maakt hem tot zijn persoonlijke piloot.

Na de wapenstilstand is hij, gedurende vier jaar een van de vier piloten die met de vorst vliegen. In 1920 doet mee aan de Ronde van België per vliegtuig met Victor Boin als teamgenoot. Ze winnen.

In Brussel maakt Jean Stampe kennis met een mannequin, Hélène. Dat leidt snel tot een huwelijk. Hélène adopteert Léon, de zoon van Jean en sluit hem liefdevol in de armen. Zij noemt Jean voor altijd 'Johnny', voor hem is ze zijn 'Mapy'.



Briefing voor de vlucht met een Bristol Fighter

De piloot-instructeur wordt vliegtuigbouwer

Jean Stampe heeft maar weinig kansen om carrière te maken in het leger: hij is aangenomen als vrijwilliger en kan in principe niet verder gaan dan de graad van luitenant. In 1922 vraagt hij om een audiëntie bij de koning, verzekert hem van zijn loyaleit en deelt de vorst mee dat hij het leger zal verlaten. Hij zegt ook nog dat hij van plan is om, samen met zijn vriend Maurice Vertongen, een vliegschool op te richten in Deurne. De koning verzet zich niet tegen zijn vertrek en zal de start van zijn bedrijf zelfs van heel nabij volgen. Stampe wordt regelmatig ontvangen op het paleis en zal trouwens blijven vliegen voor de vorst tot aan diens overlijden in 1934. Na de dood van de koning, schenkt Koning Elisabeth hem een speld in en vorm van een vleugel en met de initialen van de vorst.

Omdat ze geen goed lesvliegtuig vinden op de markt, worden Stampe en Vertongen in contact gebracht met de jonge ingenieur Alfred Renard. Deze laatste tekent plannen voor een tweezitter-tweedekker van 90pk: de **RSV 32/90**. De letters zijn de initialen van de drie namen, gevolgd door de dragende oppervlakte (32 m²) en het vermogen van de motor (90 pk). De bouw van het toestel wordt snel gestart en gezien zijn kwaliteiten – veiligheid, stabiliteit, lage prijs, 100% Belgisch fabricaat – bestelt de Belgische militaire luchtvaart 19 exemplaren. Van 1923 tot 1932 worden er een 50-tal toestellen gebouwd in zeven verschillende versies en met verschillende motoren, onder andere ook voor particulieren.



Koning Albert en Stampe in een RSV 32/90.



Renard, Vertongen, Wouters et Stampe voor de Épervier.

In 1926 schrijft de Belgische regering een wedstrijd uit voor een metalen gevechtsvliegtuig. Alfred Renard besluit mee te doen met een toestel dat hij ontworpen heeft: de **Renard Epervier**. Het is een eendekker met hoge vleugel, een vooruitstrevend ontwerp in een tijd waarin de tweedekker nog altijd populair was. Er worden twee prototypes gebouwd: de eerste in de ateliers van Stampe & Vertongen, de tweede in in de ateliers van SABCA.

De Epervier gebouwd door Stampe en Vertongen wordt echter vernield in oktober 1928 omdat de testpiloot, Charles Wouters, uit het vliegtuig springt nadat het toestel in een tolvlucht terechtkwam.

In 1926 bestelt de Militaire Luchtvaart een serie van 10 toestellen RSV 26/180. Deze toestellen zijn bestemd voor onderricht in nacht- en blindvliegen, waardoor de installatie van de juiste instrumenten en een aanpassing van de cockpit nodig zijn. In 1929 wordt een tweede bestelling van hetzelfde toestel geplaatst. Het aantal **RSV 26/180** dat Stampe en Vertongen bouwen, komt hierdoor op 35 (waaronder zes burgertoestellen).



Prototype RSV 26/140 met Minerva-motor



RSV 26/180 met Hispano-motor

In 1928 vult een laatste bestelling van twintig **RSV 22/180** – vooruitstrevend acrobatisch vliegtuig, bedoeld om de Morane Saulnier MS.35 te vervangen – het orderboek van het bedrijf verder aan.

Edmond Thieffry en Philippe Quersin zullen de RSV 22/180 gebruiken in 1928 voor een nieuwe poging om Kongo te bereiken. Motorproblemen zullen evenwel verhinderen dat ze het exploit van 1926 zullen herhalen. Ze maken een noodlanding in een moeras in de buurt van Nîmes.

Vanaf 1930 wordt de school in Deurne steeds belangrijker. Jean Stampe en Maurice Vertongen krijgen het gezelschap van Nagaut, een oudgediende van het militaire vliegwezen. Van 1923 tot 1939 leiden ze 450 leerlingen op, waarvan bijna 300 door Stampe zelf. De constructieafdeling van de onderneming kent dan weer moeilijke tijden. In 1928 beslist Alfred Renard inderdaad om

andere oorden op te zoeken. Stampe en Vertongen die zich ervan bewust zijn dat ze een belangrijke creatieve kracht verliezen, gaan naar Londen voor een ontmoeting met de befaamde vliegtuigconstructeur Sir Geoffrey De Havilland. Ze krijgen een licentie van exclusief agent, wat het Antwerpse bedrijf de kans zal bieden meer dan 30 de Havilland-toestellen te importeren.



De RSV 22/180 V-17 in Wevelgem.



De RSV 22/180 uitgerust voor nachtvlicht

Ondertussen hebben de twee partners een witte raaf gevonden in de persoon van de jonge ingenieur van Russische afkomst Yuri Ivanov, op aanbeveling van de zoon van Jean, Léon Stampe, piloot bij het militaire vliegwezen. In 1932



En voor een SV - 4

Léon Stampe, voor de ST-26 van zijn vriend Yuri Ivanov. worden drie nieuwe modellen opgestart: de toerismevliegtuigen SV-1 en SV-2 die niet verder komen dan de projectfase en ook een opleidingsvliegtuig de ST-26, een eenmalige benaming die de onzekerheid illustreert veroorzaakt door het vertrek van Renard. Daarna behouden de vliegtuigen de benaming SV van de twee partners Stampe en Vertongen.



Léon Stampe doet een 2de proefvlucht met SV-'4

Na

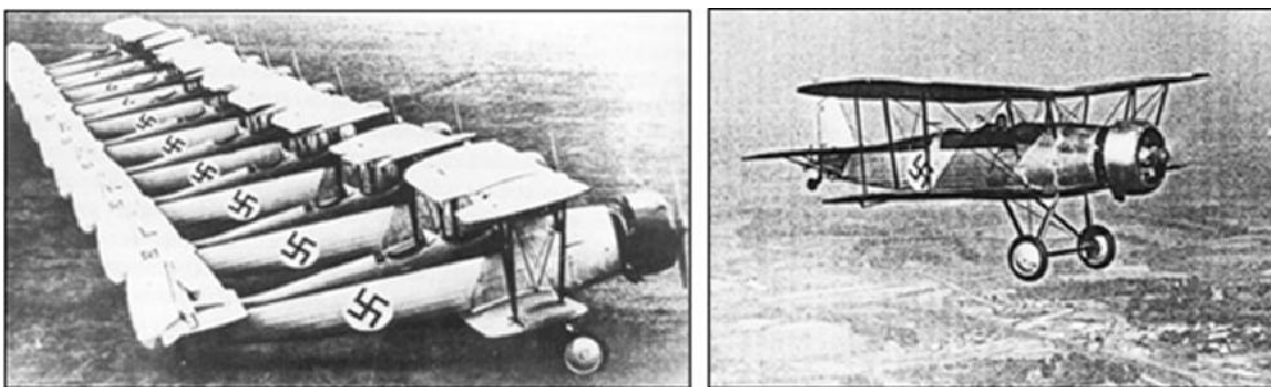


De S.V.4 (met kap) van graaf d'Ursel.

een nieuwe stijloefening op een gewijzigde RSV 32/90, **SV-3** genaamd, met een nieuwe poging voor een raid naar Kongo in het vooruitzicht, profiteren Stampe en Vertongen van een nieuwe bestelling om de RSV 22 met de motor Hawker-Siddeley Lynx van 215 pk, om de romp te moderniseren. Door verschillende oplossingen van de Engelse constructeur De Havilland te kopiëren, ontwikkelt Ivanov de SV-4. Ten opzichte van de RSV 32 uit 1923 is het draagoppervlak 8m² kleiner voor een toestel dat 30 pk meer levert en 80 kg minder weegt. De eerste vlucht met Jean Stampe aan de stuurknuppel vindt plaats op 17 mei 1933. Er worden vijf exemplaren van het toestel gebouwd. Ze dienen als demonstratie- en opleidingstoestel in de vliegscholen van Antwerpen en Brussel.

In 1933 schrijft het Militaire Vliegwezen een aanbesteding uit voor een snel verbindings- en opleidingstoestel met deze specificaties: tweedekker, tweezitter, met een gemiddeld vermogen en full acro.

Stampe vraagt Ivanov de RSV 22 weer op te nemen en hem te optimaliseren. Het toestel wordt **SV-5 Tornado** gedoopt. Hij wordt ontwikkeld en gebouwd in minder dan 5 maanden. De SV-5 wordt geregistreerd op 27 september 1933 en voorgesteld aan de militairen op 16 oktober 1933.



Tien SV-5 worden verkocht aan Letland.

Als we de berichtgeving uit die tijd mogen geloven, overklast de SV-5 elke tegenstand in de proeven van wendbaarheid en is hij ook nog de goedkoopste.

Tegen alle verwachtingen in wordt de Britse Avro-645 gekozen. In 1934 echter komt het Militaire Vliegwezen op zijn beslissing terug en annuleert ze de keuze voor de Avro.

Twaalf maanden later bestelt de regering twintig SV-5 bij Stampe & Vertongen. Voor Stampe die al tien exemplaren van zijn toestel aan Letland heeft verkocht, is deze bestelling de verdiende bevestiging van de know-how van de Antwerpse onderneming.

Zwarte periode

In 1934 start het Militair Vliegwezen een selectieprocedure voor een 'luchtcruiser': drie plaatsen, tweedekker, tweemotorig, met vast landingsgestel. Stampe en Vertongen besluiten aan de wedstrijd deel te nemen. De **SV-10** krijgt vorm op de tekenplank van Ivanov. Hij heeft twee Gnome-Rhône ster motoren, van 780 pk elk. Jean en Léon Stampe maken de twee eerste testvluchten in Deurne.

Tijdens de derde vlucht door Léon en ingenieur Ivanov vliegt het toestel met lage snelheid op 300m boven het vliegveld. Plots gaat het in een linkerspin, komt eruit, en gaat in een rechterspin waar het niet meer uit komt. De twee mannen zijn op slag dood. We zullen nooit weten wat er gebeurd is. Deze tragedie stelt een einde aan de SV-10 en Stampe en Vertongen besluiten nooit meer nieuwe vliegtuigen te bouwen.

Toch gaat Stampe in 1937 weer aan het werk met een ontwerp van een acrobatietoestel, de SV-4b, een totaal herwerkte versie van de SV-4. Deze periode wordt beschreven in de paragraaf 'Markante feiten'. Als Jean Stampe nog steeds zoveel bekendheid geniet in de Belgische en



L'avion « de chasse » SV-10



Het eerste opstijgen van de SV-10.

internationale luchtvaartwereld dan is het dankzij de ontwikkeling van deze beroemde tweedekker, opleidings- en acrobatietoestel.

De laatste ontwerpen

In 1950 installeren Jean en H el ne Stampe zich definitief in Brussel, aan de Louizalaan. Jean droomde er al van sinds zijn kindertijd. In hetzelfde jaar worden ze het slachtoffer van een ernstig verkeersongeval. H el ne komt er vrij goed uit, maar Jean is getroffen aan de milt en moet een lange operatie ondergaan.

Halfweg de jaren zestig bestudeert de Luchtmacht de opvolger van de SV-4b. Het programma werd al vele keren uitgesteld. In overeenstemming met zijn zakenpartner Alfred Renard stelt Jean Stampe, die nu ouder is dan 70 jaar, de Staf verschillende oplossingen voor. Een daarvan is de SV-4D, een moderniseringskit die al gemonteerd is op het bedrijfsvliegtuig, de OO-SRS. Er worden twee versie voorgesteld: de eerste met een Continental motor van 165pk en de tweede, bestemd voor competitieacrobatie met een motor van 210 pk. Ondanks de zeer concurrerende prijs, interesseert geen van beide versies de generale staf. Een ander voorstel is de serie van de SR-7 tot de SR-9: wetende dat de tweedekker uit de mode is, stellen Stampe en Renard verschillende versies van de eendekker SR-7 Monitor IV voor. Dat toestel heeft zijn adellijken al verdiend door verschillende internationale acrobatiewedstrijden te winnen en een record voor duurvlicht op de rug in 1957, door de beroemde Italiaanse piloot Lucien Biancotto.



Stampe brengt de SR-7 naar Goetsenhoven... in pak en das.

Stampe en Renard hebben echter niet meer de commerciële agressiviteit van hun concurrenten en het is uiteindelijk het Italiaanse toestel Marchetti SF-260 die het pleit wint.

Stampe laat Renard nog twee andere versie bestuderen:

De SR-10 is een eenzitter, veel lichter dan de SR-7, met een motor van 280 pk met holle schroef



De SR-7 in het Luchtvaartmuseum

van het type Stampe en Renard;

De SR-11 is een tweedekker ook met een motor van 290 pk. Dit zeer krachtige toestel zal niet meer gebouwd worden omdat het bedrijf zijn activiteiten stopt.

Het verhaal van de Stampe is begonnen in 1922 met een tweedekker getekend door Alfred Renard. Het eindigt 48 jaar later met een tweedekker getekend door dezelfde Alfred Renard.

Epiloog

Het bedrijf Stampe en Renard stopt zijn activiteiten in januari 1970. De beslissing wordt in onderling akkoord genomen. Jean Stampe zegt aan zijn zakenpartner: "Renard, we zijn samen begonnen, en we stoppen samen". Hij houdt de SR-7 Monitor en de SV*4D die hij onderbrengt bij SABCA in Gosselies, in samenspraak met de directeur, Mr. Bontemps. Hij doet zijn twee laatste vluchten op 5 mei 1970, solo op de SR.7-Monitor en in duo op de SV-4D. Hij is 81 jaar. Hij verlaat zijn huis aan de Louizalaan minder en minder, verzorgt zijn rozen in de tuin waarvan zijn favoriete soort 'St Exupery' heet, de bloem van de Kleine Prins. Op 81 jaar heeft hij nog altijd een ongelooflijke fysieke conditie. Na een onschuldige operatie valt zijn echtgenote Hélène uit het hospitalbed. Enkele dagen later sterft ze door een bloeding. Hij is een tweede keer weduwnaar. Hij ontvangt regelmatig vrienden bij hem thuis zoals Ridder Willy Coppens de Houthulst en Mevrouw Boid  , weduwe van zijn vriend-dokter. In 1972 wordt hij het slachtoffer van een zware vergiftiging door een insecticide dat hij gebruikt voor zijn rozen. Mevrouw Boid   die in Parijs woont, komt in Brussel wonen want hij herstelt heel moeizaam. Ze wordt de derde mevrouw Jean Stampe.

Post Scriptum

Enige tijd voor zijn overlijden besluiten enkele fans deze vliegtuigen zo lang mogelijk in de lucht te houden. In Frankrijk heeft Reginald Jouhaud vanaf 1972 een bewustwordingsactie gestart in de luchtvaartpers. In 1974, op het moment dat hij voorzitter was van de Baskische aero-club sticht Jouhaud de eerste Stampe Club en organiseert hij de eerste samenkomst: 47 bemanningen beantwoorden zijn oproep, waarvan 17 op SV-4.

Hij wijdt een heel boek aan de geschiedenis van dit legendarische vliegtuig. Andere clubs worden opgericht en evenementen georganiseerd in verschillende landen zoals Groot-Brittannië, de Verenigde Staten, Nederland en Duitsland. In België, eerst in Brasschaat en daarna in Deurne, probeert Danny Cabooter zoveel mogelijk Stampes te restaureren en terug naar ons land te brengen. De eerste restauratie is deze van zijn eigen vliegtuig de OO-GWB. Zijn echtgenote Patricia ontwerpt de beschildering in de vorm van een rood, wit en zwart vlinderschema.

Als zaakvoerder van Dan Air, richt Danny Cabooter, in Deurne Antwerp het Stampe Center op. In 1987 brengt hij vanuit Engeland het wrak van SV-4C nr 478 terug, dat na een complete restauratie, waaronder de vervanging van de Renault 4-P motor door een Gipsy en de installatie van de S.V.-canopy. De OO-GWA wordt geschilderd in de kleuren van de fictieve V66. In 1991 koopt Danny Cabooter in de V.S. het wrak van de SV-4 nr.1 van de Franse productie, die daarna op-

nieuw in Deurne vliegt in de originele kleuren van 1945. Daarna volgt de V18 in 1993. Er ontstaat een groep van eigenaars in Antwerpen, bestaande uit de heren Milou Atlass, Karel Bos, Danny Cabooter, Guy Fosté, Jos Van Dyck en Mario de Brie. Ze bouwden, dankzij de steun van meerdere sponsors zoals Karel Bos en het Vlaamse gewest, een Stampe & Vertongen luchtvaartmuseum, een eerbetoon aan drie grote Vlaamse luchtvaartpioniers: Elza Leysen, Jan Olieslagers en Jean Stampe. Zo is Antwerpen, en dan vooral Deurne, de geboorteplaats van de Stampe, opnieuw het zenuwcentrum geworden van de SV-4 in België.

III. De markante feiten

De geboorte van de SV-4b

In 1937 worden de eerste kampioenschappen voor luchtacrobatie gehouden. Mevrouw Elza Leysen, die dan met haar SV-32-G11, de OO-AMP vliegt, is van oordeel dat België niet verstoken mag blijven van deze nieuwe discipline. Ze woont in Antwerpen, vliegt in Deurne en heeft nauwe contacten met de Antwerp Aviation Club van Jan Olieslagers waar ze heeft leren vliegen. Ze blijft Jean Stampe 'stalken', die sinds het overlijden van Léon wat lethargisch is geworden, en bestelt een SV-5 acrobatievliegtuig wat hij weigert. Ze blijft aandringen en na drie maanden slaagt ze erin Jean Stampe weer zin te doen krijgen in de luchtvaart. Hij toont haar aan dat de SV-5 geen



Elza Leysen aan boord van de SV-4 OO-JAN.

toestel is voor een vrouw. Met zijn nieuwe ingenieur Demidoff, vergelijkt hij de SV-4 en de Tiger Moth en besluit de SV-4 aan te passen op de drie assen. Zo ontstaat de SV-4bis; 'SV-4b', de courante benaming van het vliegtuig. Het eerste toestel krijgt de belettering OO-JAN als eerbetoon aan Jan Olieslagers.

Ook de militairen, op zoek naar een opleidingstoestel als vervanging van de Avro-504N, zijn geïnteresseerd. Stampe stelt het vliegtuig van Elza Leysen voor tijdens de competitie en overklast alle andere concurrenten. Toch bestelt het vliegwezen pas in april 1939 dertig toestellen, na een hele

reeks testen en aanpassingen aan het prototype, de OO-ATC. Tijdens de internationale meeting van Brussel, op 9 juli 1939, sluit Luitenant Philippart voor 100.000 toeschouwers het spektakel af met datzelfde toestel. De specialisten beschouwen zijn prestatie als 'fenomenaal'. De eerste SV-4b verlaat het fabriek in december 1939. Bij het uitbreken van de oorlog worden de toestellen in kisten verpakt en op 5 juni naar Marokko verscheept vanuit Caen. In Casablanca worden de vliegtuigen verspreid in de 'Forces Aériennes Françaises Libres'. Vijf toestellen gaan ook naar de Openbare Weermacht in Belgisch Kongo.

SV-4b nr 4, OO-ATD, wordt verkocht aan jachtpiloot Thierry d'Huart en wordt later gebruikt door Mike Donnet en Léon Divoy om naar Engeland te vluchten, op 5 juli 1941. Bij de invasie in 1940 gaat Jean Stampe naar Parijs waar hij technisch adviseur wordt bij Farman. Op 17 november 1939 had de Franse firma inderdaad met Jean Stampe een licentieovereenkomst getekend voor de levering van 400 SV-4b aan de 'Armée de l'Air' en 200 SV-4b aan de landmacht als artilleriesteun.

Tijdens de oorlog is Jean Stampe actief binnen het verzet, samen met een van de ingenieurs van de firma Louis Bonte. Ze geven de RAF de nodige informatie waarmee deze de hangar van de fabrieken van Farman kunnen vernietigen waar de viermotorige Heinkel He-247 wordt geassembleerd

Na de oorlog in Frankrijk en België

Na de bevrijding start de Franse regering een zeer ambitieus plan om de luchtvaart weer te lan-

ceren. Onmiddellijk wordt gekozen voor de SV-4C als basistoestel, zowel voor de militairen als de burgers. De staat kent de bouw van 700 exemplaren toe aan de S.N.C.A.N. (Société Nationale de Constructions Aéronautiques du Nord) in de fabriek van Sartrouville langs de Seine. Het eerste exemplaar verlaat de fabriek op 4 juni 1945. De twee eerste vluchten vinden plaats op de hippodroom van Maisons-Laffitte. Jean Stampe doet de derde met een passagier, zijn vriend Louis Bonte. Op 27 juni doet Jean Stampe een laatste lokale vlucht van 55 minuten. Het toestel wordt onmiddellijk overgedragen aan de Landmacht in Cognac, die het negen jaar later overdraagt aan de marine, van waar hij twintig jaar later vertrekt naar de US.

Terug in België ontdekt Jean Stampe dat zijn fabriek in Deurne helemaal vernield is. De RAF heeft het terrein gebombardeerd en de V1's en V2's hebben het werk afgemaakt. De Belgische SV-4b wordt door de Luchtmacht gekozen voor de basisopleiding. Stampe krijgt een intentiever-



De SV-4C in Frankrijk onder licentie gebouwd



Formatie van Belgische SV-4b.

klaring voor 20 SV-4b. Nog meer toestellen worden overwogen. Stampe staat er alleen voor, zonder fabriek, en Maurice Vertongen wil zich niet meer in het avontuur storten. Hij neemt contact op met zijn oude partner, Alfred Renard, die nog altijd ateliers heeft in Evere. Op 17 februari 1947 wordt La Société Stampe et Renard opgericht. De bouw wordt gestart: de vliegtuigen worden fel oranje geschilderd en krijgen de militaire code V1 tot V20 (V=Vliefschool). De bouw van de toestellen wordt van nabij gevolgd door Stampe en Renard, de kwaliteit is onberispelijk. Ondanks zijn leeftijd doet Stampe meestal de eerste vlucht en brengt hem ook over naar de Luchtmacht.

Op 4 mei 1950 wordt een nieuwe reeks van 45 toestellen besteld. Meerdere generaties piloten hebben hun eerste stappen met dit toestel gezet, eerst in Schaffen, daarna in Goetsenhoven. Het is zonder twijfel het mooiste verhaal van een vliegtuig van Belgische makelij.



De SV-4b V42 van de Elementaire Vliefschool in Goetsenhoven.

IV. Vermelding, anekdotes en getuigenis

Vermeldingen van de Belgische campagne

Gedecoreerd met het Oorlogskruis, op 16 april 1918, met het volgende motief: “Competente piloot die blijf blijft geven van moed en absolute toewijding tijdens 100 vliegreuen boven vijandelijke linies. Heeft bijgedragen tot een goed resultaat van vele observatie-, schiet- en fotoverkenning-vluchten.”

Geciteerd in de Dagorde van de 1ste legerdivisie op 18 september 1918: “Overvloog tijdens onze operaties op 13 september 1918 op een maximale hoogte van 250 m, vijandelijke eenheden die zich voor het front van de 1ste legerdivisie bevonden om ze te verkennen en plaatsen te beschieten waar hij de vijand waarnam”;

Benoemd Ridder in de Kroonorde op 4 februari 1919 met het volgende motief: “Model officier-piloot, bescheiden, zeer moedig en enthousiast, tijdens meer dan 200 observatievluchten boven de vijandelijke linies, heeft vele en belangrijke vluchten gedaan voor de infanterie en fotoverkenning.”

Anekdotes

Uittreksels uit het boek « L’aviation belge et nos souverains » van Freddy Capron.

Een verblijf in de Verenigde Staten heeft de passie voor het vliegen van Koning Albert nog vergroot. De bevelhebber van het militair vliegwezen heeft hem 3 piloten ter beschikking gesteld: de luitenanten Henri Crombez, Jean Stampe en Jacques Ledure. Zo werd een klein koninklijk smaldeel samengesteld dat, hoewel het niet was opgenomen in de effectieve getalsterkte, toch zeer actief was. Eerst bestond het uit twee Spad tweezitters, die later vervangen worden door De Havilland 4 en 9 en tenslotte in 1922 twee modernere toestellen, met name Bristols met Rolls-Royce motoren van 300 pk, een geschenk van de Britse firma aan de koning. Elk toestel draagt het koninklijke monogram.

Koning Albert vliegt naar Deauville, met Luitenant Stampe als piloot. Als ze boven het strand aankomen waar hij van plan was om te landen, ziet hij dat het vloed is. De enige andere oplossing, de hippodroom, maar die staat dan vol obstakels. In plaats van een gevaarlijke landing te riskeren, maakt Stampe rechtsomkeert. Voor hij de Seine kruist ziet hij de hangar van het kleine vliegtuig van Tancarville en besluit er te landen. Er is echte geen levende ziel te bekennen en dus gaat hij naar het dichtstbijzijnde dorp op zoek naar een transportmiddel. De koning blijft achter bij het vliegtuig. Onderweg ziet hij een visser aan een rivier, achter hem staat een 5 C.V. geparkeerd. Hij vraagt om een lift naar Le Havre, samen met nog een andere passagier. Eerst weigert de man, maar wanneer Stampe hem de identiteit van de passagier verklapt, laat hij zijn hengel en vissen vallen en rijden ze samen naar de plek waar de vorst wacht. Terwijl deze samen met zijn piloot instapt, verontschuldigt de visser zich uitvoerig voor zijn slordige kledij. Dat stoort hem zodanig dat hij stopt voor zijn huis waar hij de twee passagiers naar binnen vraagt. Er klinkt een bel en dan volgt een komisch heen-en-weer geloop tussen de kamer, het salon en de keuken. Een oude dienstmeid loopt een twintigtal keer, zich uitgebreid verontschuldigend, de koning en Stampe voorbij, met de meest uiteenlopende toiletartikelen. Uiteindelijk komt de gastheer weer tevoorschijn gekleed in rokkostuum en witte das...Met veel ceremonie vraagt hij de koning en Stampe weer plaats te nemen in het voertuig.

Koning Albert steekt meerdere keren het Kanaal over in een eenmotorig toestel. Op een dag is hij uitgenodigd voor een huwelijk en besluit naar Farnborough te vliegen. Omdat er nog geen meteo was, gebeurde het dat piloten voor verrassingen kwamen te staan. Dat is het geval wanneer het

koninklijke vliegtuig boven de witte kliffen van Dover aankomt. Er valt een dichte regen die het zicht heel erg beperkt. Ze overvliegen een militair vliegveld waar Jean Stampe rondcirkelt. Met handbewegingen vraagt hij de koning of hij moet landen, maar de koning maakt duidelijk dat hij liever doorvliegt. Ze zetten hun reis voort en landen zonder problemen in Farnborough. Wanneer hij uitstapt, merkt de koning dat hij zijn kepie kwijt is. Volgens het protocol mag hij zich niet blootshoofds in uniform vertonen en de aanwezigheid van de journalisten die op hem wachten aan de rand van het vliegveld verbeteren de zaak niet. Vruchteloos zoekt Stampe in de cockpit, maar niets te vinden. Tot ze plots een voertuig met hoge snelheid op hen zien afkomen. Naast de claxonnerende chauffeur staat een Engelse officier rechtop in de wagen met ... de koninklijke kepie in de hand. De vorst neemt zijn hoofddekseel in ontvangst en luistert naar het verhaal van de officier. Boven het vliegveld is de kepie gevallen waar hij werd opgeroepen door toekijkende piloten. Tot hun verrassing zagen ze dat de kepie de insignes droeg van een Belgisch luitenant-generaal. Omdat ze wisten dat in die tijd geen enkele generaal piloot was, leidden ze af dat hij moest toebehoren aan Koning Albert. Omdat ze wisten dat het koninklijke vliegtuig in Farnborough zou landen, reden ze er met grote snelheid naartoe. De rest van het verhaal kennen we.

In mei 1923 woont Koning Albert de eerste testvluchten van de RSV-32.90 bij op het vliegveld van Evere. Het gaat om een lesvliegtuig, met een anti-spin-inrichting, ontworpen en gebouwd door ingenieur Renard en de piloten Stampe en Vertongen. De koning was op de hoogte van deze 'nationale inspanning' en wordt sterk door hem aangemoedigd. Uit de eerste testen blijkt dat de R.S.V. 32.90 het beste lesvliegtuig is dat op dat moment bestaat. Koning Albert is onder de indruk van de kwaliteiten van het toestel en drukt de wens uit om Stampe te begeleiden voor de derde test. Na enkele circuits boven het vliegveld van Evere laat de vorst zich positief uit over de gedragingen en prestaties. Jean Stampe belooft de koning zich enkel nog te wijden aan de bouw van lesvliegtuigen. En hij houdt die belofte. In 1933 verschijnt de beroemde SV-4b, wat onze landgenoot de waardering oplevert van duizenden Belgische en buitenlandse piloten.

Getuigenis van Willy Coppens de Houthulst

Jean Stampe was een trouwe vriend, altijd eerlijk en oprecht, die twijfelachtige combinaties weigerde. Een ernstige en instinctieve man, die altijd de beste en meest logische oplossing wilde zoeken. Hij was een vliegenier in hart en nieren, een doordacht acrobaat, die onovertroffen lesvliegtuigen ontwierp, waarmee Lucien Biancotto drie keer het wereldkampioenschap acrobatie won. Stampe, de favoriete piloot van Koning Albert, had zijn jeugdromen verwezenlijkt en bleef de bescheidenheid zelve. Voor ijdelheid haalde hij de schouders op, een gloed in de ogen wees op zijn ironisch vermogen. De blik van de man die door zijn vrienden 'Johnny' werd genoemd is voor altijd gedoofd.

Bibliografie

Militair dossier van het centrum voor Historische Documentatie van de Krijgsmacht te Brussel.

Jean Stampe, artikel AELR N° 20, Willy Coppens de Houthulst, 1978.

Biografie Jean Stampe, Victor Houart, Biographie Nationale, 1984.

Les avions Renard, André Hauet, Bruxelles, 1984.

L'Aviation belge et nos souverains, Freddy Capron, Ed. J.M. Collet, Bruxelles, 1988.

Les avions Renard 1922-1970, André Hauet et Guy Roberty, Éditions A.E.L.R., Bruxelles, 1996.

Biografische notities van Jean Stampe, Michel Terlinden, Vol V Nouvelle Biographie Nationale.

La Force Aérienne, Ed. Lannoo, Tiel, 1992.

Les avions Stampe, Réginald Jouhaud, Ed. Wimpel, Amsterdam, 1999.

Verschillende artikels in la Conquête de l'Air, Wings et andere luchtvaarttijdschriften

Persoonlijke documentatie van Patrick Janssens de Varebeke en Danny Cabooter.

V. Fotoalbum



*Lt Stampe
in gesprek met
Koning Albert*



Jean Stampe



*Stampe et Victor Boin tijdens
de ronde van België (1920)*



Karikatuur door Jacques Ochs.

21 maart 1920,
Olympiade in
Antwerpen met een
Sopwith Camel.



In 1933, voor een Moth



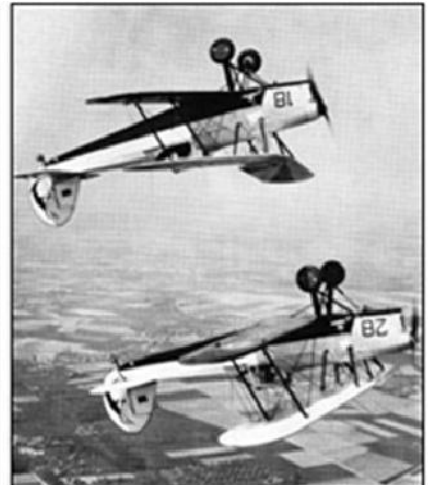
Stampe voor één van de zeldzame eendekkers van de vennoten Renard en Stampe, de RSV 18-100



Stampe met zijn echtgenote ... en de familie Janssens



Enige jaren later



De Manchots met Commandant Jean Feyten en Kapitein Paul Christiaens.



Lucien Biancotto op de SR-7



Commandant Léo Lambermont



Noodlanding na schroefverlies te Faux-les-Tombes op 10 augustus 1967; Adj Auspert, eigenaar van het vliegtuig, met Olt Michel Mandl als passagier. 40 jaar later, dezelfde actoren met Danny Cabooter in Deurne.



De V 33 werd enige jaren tentoongesteld in de inkomsthal van de nationale luchthaven van Zaventem.

