

Jean Stampe

De vliegenier
50 jaar onder de leren helm



L'aviateur
50 ans sous le casque de cuir

Wilfried De Brouwer & Patrick Janssens de Varebeke
Vertaling FR-NL Jean-Paul Buyse & Bruno Ceuppens

Inleiding

De leerling piloten die in de jaren 50 in Goetsenhoven poogden de SV-4 onder controle te krijgen zagen met verbazing nu en dan een “oud ventje” zijn tweedekker netjes op de gras piste neerzetten. De mecaniciens vertelden ons dat dit Jean Stampe was, mede-constructeur van de SV-4. We hadden er toen geen benul van wie Jean Stampe was, maar we waren vol bewondering voor dit “ventje” dat er op stond zijn vliegtuigen persoonlijk af te leveren. We beseften niet dat we te maken hadden met één van de pioniers van de Belgische Luchtvaart.

Zijn loopbaan, kort samengevat

Jean Stampe wordt militair piloot in 1916 en wordt onmiddellijk voor de leeuwen geworpen. De Eerste Wereldoorlog is volop aan de gang en er zijn weinig piloten die het wagen de vuurdoop te ondergaan.

Tijdens zijn operationele carrière wordt hij verschillende keren gewond. Op 11 maart 1918 wordt hij opnieuw geraakt tijdens een luchtgevecht. Zwaargewond aan de kin verblijft hij verscheidene weken in het ziekenhuis.

Tijdens de laatste maanden van de oorlog bezoekt Koning Albert regelmatig het smaldeel en vraagt telkens een vlucht boven de linies. Zo neemt Jean Stampe de Koning meermaals mee aan boord. De Koning stelt hem erg op prijs en benoemt hem tot zijn persoonlijke piloot.

Na de wapenstilstand is hij gedurende vier jaar één van de vier piloten van de vorst. In 1920 neemt hij deel aan de Ronde van België per vliegtuig met Victor Boin als teamgenoot. Ze winnen. In 1922 verlaat hij het leger - wegens zijn vrijwilligersstatuut kon hij het slechts tot luitenant brengen - om, samen met zijn vriend Maurice Vertongen, een vlieg-school op te richten in Deurne. Toch wordt Jean Stampe nog regelmatig ontvangen op het paleis en hij zal trouwens met de vorst blijven vliegen tot aan diens overlijden in 1934.

Door verschillende ontwerpen van een Engelse constructeur te kopiëren, ontwikkelt de firma Stampe - Vertongen de SV-4. De eerste vlucht met Jean Stampe aan de stuurknuppel heeft plaats op 17 mei 1933. Het toestel wordt op vijf exemplaren



Introduction

Les élèves-pilotes qui essayaient de maîtriser le SV-4 à Gossoncourt dans les années 1950, voyaient de temps en temps avec étonnement un « vieux » atterrir son biplan sur la piste en herbe. Les mécaniciens nous informaient qu'il s'agissait de Jean Stampe, constructeur du SV-4. Nous n'avions alors aucune idée de qui était Jean Stampe, mais nous étions pleins d'admiration pour ce « petit gars » qui tenait à livrer ses avions en personne. Nous étions loin de nous douter que nous avions affaire à l'un des pionniers de l'aviation belge.

Sa carrière en quelques mots

Jean Stampe devient pilote militaire en 1916 et est immédiatement jeté aux lions. La Première Guerre mondiale bat son plein et les pilotes qui osaient mettre la main au feu étaient rares.

Au cours de sa carrière opérationnelle, il est blessé à plusieurs reprises. Le 11 mars 1918, il est à nouveau touché lors d'un combat aérien. Gravement blessé au menton, il passe plusieurs semaines à l'hôpital.

Durant les derniers mois de la guerre, le roi Albert rend régulièrement visite à l'escadrille, demandant à chaque fois un vol au-dessus des lignes. C'est ainsi que Jean Stampe emmène plusieurs fois le Roi à bord de son avion. Le Roi l'apprécie beaucoup et le nomme pilote personnel.

Après l'armistice, il est, pendant quatre ans, l'un des quatre pilotes du monarque. En 1920, il participe au Tour de Belgique en avion avec Victor Boin comme coéquipier. Ils remportent la victoire.

En 1922, il quitte l'armée - son statut de volontaire ne lui permet d'atteindre que le grade de lieutenant - pour fonder une école de pilotage à Deurne avec son ami Maurice Vertongen. Jean Stampe est encore régulièrement reçu au palais et continuera d'ailleurs à voler pour le monarque jusqu'à sa mort en 1934.

En copiant plusieurs projets d'un concepteur anglais, la société Stampe - Vertongen met au point le SV-4. Le premier vol avec Jean Stampe aux commandes a lieu le 17 mai 1933.



Statue of Jean Stampe
at the Stampe & Vertongen museum
in Deurne.

gebouwd. Ze dienen als demonstratie- en opleidingstoestel in de vliegscholen van Antwerpen en Brussel.

In 1937 werkt Stampe aan het ontwerp van een acrobatietoestel, de SV-4bis, een totaal herwerkte versie van de SV-4.

Zo ontstaat de SV-4B, de courante benaming van het vliegtuig. Het eerste toestel krijgt de registratie OO-JAN, als eerbetoon aan Jan Olieslagers.

Ook het Militair Vliegwezen (Mil Aé), op zoek naar een opleidingstoestel als vervanging van de Avro-504N, is geïnteresseerd.

In april 1939 bestelt het Mil Aé dertig toestellen, na een hele reeks testen en aanpassingen aan het prototype. De eerste SV-4B verlaat de fabriek in december 1939.

Bij het uitbreken van de oorlog worden de toestellen in kisten verpakt en op 5 juni vanuit Caen naar Marokko verscheept. In Casablanca worden de vliegtuigen verspreid over de *Forces Aériennes Françaises Libres*. Vijf toestellen gaan naar de Weermacht in Belgisch Kongo.

Na de bevrijding start de Franse regering een zeer ambitieus relance plan voor de luchtvaart. Onmiddellijk wordt gekozen voor de SV-4C als basistoestel, voor zowel de militairen als de burgers. De regering vertrouwt de bouw van 700 exemplaren toe aan de S.N.C.A.N. (*Société Nationale de Constructions Aéronautiques du Nord*) in Sartrouville langs de Seine. Het eerste exemplaar verlaat de fabriek op

Cinq exemplaires de l'avion sont construits. Ils servent d'avions de démonstration et d'entraînement dans les écoles de pilotage d'Anvers et de Bruxelles.

En 1937, Stampe reprend la conception d'un avion acrobatique, le SV-4bis, une version totalement remaniée du SV-4.

C'est ainsi que naît le SV-4B, désignation courante de l'appareil. Le premier appareil reçoit l'immatriculation OO-JAN, en l'honneur de Jan Olieslagers.

L'Aéronautique Militaire (Aé Mil), à la recherche d'un avion d'entraînement pour remplacer l'Avro-504N, est également intéressée.

En avril 1939, l'Aé Mil commande 30 appareils, ceci après toute une série d'essais et de modifications du prototype. Le premier SV-4B sort de l'usine en décembre 1939.

À la déclaration de guerre, les avions sont emballés dans des caisses et expédiés de Caen au Maroc le 5 juin. À Casablanca, les appareils sont répartis dans les Forces Aériennes Françaises Libres et cinq appareils sont destinés à la Force Publique au Congo belge.

Après la libération, le gouvernement français lance un plan très ambitieux de relance de l'aviation. Le SV-4C est immédiatement choisi comme avion de base, tant pour les militaires que pour les civils. Le gouvernement confie la construction de 700 exemplaires à la S.N.C.A.N. (*Société Nationale de Constructions Aéronautiques du Nord*) à l'usine

4 juni 1945. De twee eerste succesvolle vluchten vinden plaats op de hippodroom van Maisons-Laffitte. Jean Stampe maakt de derde vlucht.

Terug in België vindt Jean Stampe zijn fabriek in Deurne totaal vernield. Toch wordt de SV-4 door de Belgische Luchtmacht gekozen voor de basisopleiding en Stampe krijgt een intentieverklaring voor 20 SV-4B. Nog meer toestellen worden overwogen. Stampe staat er alleen voor, zonder fabriek en Maurice Vertongen wil zich niet meer aan het avontuur wagen. Hij neemt contact op met zijn oude partner, Alfred Renard, die nog altijd werkplaatsen heeft in Evere en op 17 februari 1947 wordt La Société Stampe et Renard opgericht. De bouw start: de vliegtuigen worden oranje geschilderd en krijgen de militaire code V1 tot V20 (V=Vliegschool). Ondanks zijn leeftijd maakt Stampe altijd de eerste vlucht en doet zelf de levering aan de Luchtmacht. Op 4 mei 1950 wordt een nieuwe reeks van 45 toestellen besteld.

Meerdere generaties piloten zetten hun eerste stappen met dit toestel, eerst in Schaffen, daarna in Goetsenhoven. Het is ongetwijfeld het mooiste verhaal van een vliegtuig van Belgische makelij.

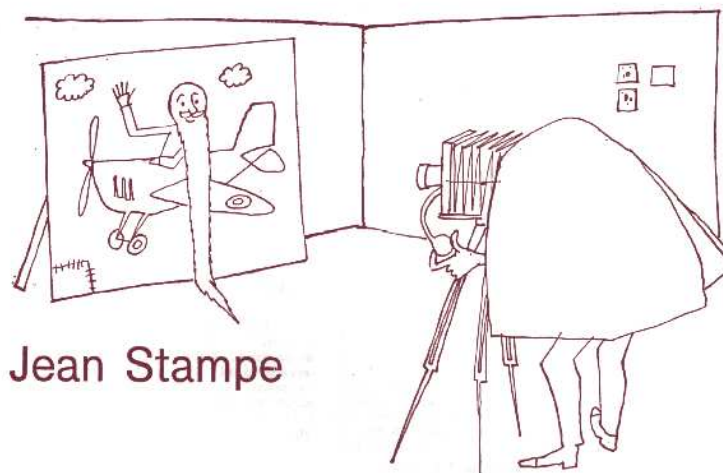
Hieronder publiceren we een interview met Jean Stampe uit 1964, opgetekend door Guy Mertens, journalist van het toenmalig weekblad "Pourquoi-Pas". Dit interview schetst een goed beeld van de persoon Jean Stampe die niet aarzelt om een aantal zelden gepubliceerde anekdoten te vertellen.

de Sartrouville, le long de la Seine. Le premier exemplaire sort de l'usine le 4 juin 1945 et les deux premiers vols réussis ont lieu sur l'hippodrome de Maisons-Laffitte. Jean Stampe effectue le troisième vol.

De retour en Belgique, Jean Stampe découvre que son usine de Deurne a été entièrement détruite. Cependant, le SV-4 est choisi par la Force Aérienne belge pour l'entraînement de base et Stampe reçoit une lettre d'intention pour l'achat de 20 SV-4B. D'autres appareils sont envisagés. Stampe est seul, sans usine, et Maurice Vertongen ne veut pas se relancer dans l'aventure. Il prend contact avec son ancien associé, Alfred Renard, qui a encore des ateliers à Evere, et le 17 février 1947, la Société Stampe et Renard est fondée. La construction commence : les avions sont peints en orange et reçoivent le code militaire V1 à V20 (V=Vliegschool). Malgré son âge, Stampe effectue chaque fois le premier vol et livre lui-même l'avion à la Force Aérienne. Un nouveau lot de 45 appareils est commandé le 4 mai 1950.

Plusieurs générations de pilotes font leurs premiers pas avec cet avion, d'abord à Schaffen, puis à Gossoncourt. C'est sans doute la plus belle histoire d'un avion fabriqué en Belgique.

Nous publions ci-dessous une interview de Jean Stampe, réalisée en 1964 par Guy Mertens, journaliste à l'hebdomadaire « Pourquoi-Pas » de l'époque. Cette interview dresse un bon portrait de Jean Stampe, qui n'hésite pas à raconter un certain nombre d'anecdotes, rarement publiées.



Jean Stampe

« Pourquoi-Pas », 1964.

Interview

Hallo, SR.7 ! Wind Zuidwest, 240 graden. Windstoten tot 24 knopen. Taxi voorbij de toren naar de landingsbaan. U hebt toestemming om op te stijgen en rechtsaf te slaan.

De verkeerstoren van Gosselies sprak Frans.

De SR.7B Stampe-Renard, eenmotorig lestoestel 180 pk Cirrus Blackburn bombardier, tweekzitter, huppelde over het

Interview

Allo, SR.7 ! Vent du sud-ouest, 240 degrés. Rafales de 24 nœuds. Passez devant la tour et gagnez la piste. Vous avez l'autorisation de décoller et de virer à droite.

La tour de contrôle de Gosselies parlait français.

Le SR.7B Stampe-Renard, monomoteur d'école Cirrus Blackburn bombardier de 180 cv, biplace, sautilla sur le

cement, begon te rennen als een kind dat zijn aanloop neemt, steeg op en gleed op 300 m over een vertrouwd regionaal zonnig landschap, gekend met voor- en achternaam.

- Gaat het, passagier?
- *Prima, meneer Stampe.*
- Schreeuw niet zo hard!

We kuierden aan 200 km per uur, verkenden een bekend landschap. Hé, dat is Ste-Gertrude van Nijvel en we gaan de slag van Waterloo op ware grote over doen: Braine-l'Alleud, de grote oorlogsboerderijen: Hougomont, Belle-Alliance, Haie Sainte, Mont-St-Jean en de leeuw die op een heuvel sprong om dit vliegtuig beter te bekijken.

- Waar woont u?
- *Rixensart, mijnheer Stampe.*

Ik ben als de boer in Malraux *“L’Espoir”*, die onthutst is over zijn eigen dorp als hij eroverheen vliegt.

- Welke kant is het op?
- *Eh... die kant op!*

Een klein ommetje door de lucht

Scherpe bocht, op de linkervleugel. De SR.7 dompelt mij in het landschap. Maar hier is het! Ik wil roepen: “Dit is het, mijnheer Stampe, laten we afdalen, komt u thuis een kopje koffie drinken?” Gewoon...

Deze keer ben ik als de geit van mijnheer Seguin: “Mijn God, dit is zo klein, hoe heb ik hier zo lang kunnen wonen”?

Ik hou mij koest, mijn voeten los van de voetsturen en de knuppel van de dubbele besturing tussen mijn knieën. Indrukwekkend, dit “eenvoudige” dashboard. Alleen het essentiële: toerenteller die het vermogen aangeeft, snelheid, hoogtemeter, variometer, oliedruk, brandstofpeil (3 uur vliegen aan 200 km/u.), kompas.

Mr Stampe, zijn gouden bril op zijn neus, leest dit als een boek dat je uit je hoofd kent.

- Gaan we terug?
- *Oké. (ik leer de cursieve stijl.)*

Onze niet te strak aangespannen leren helmen lijken wel wat op heldhaftige nachtmutsen. Mijn hoofd, onder het plexiglas van de cockpit, rijpt als een kasmeloen. Kijk, daar schitteren de ruiten van de serres van Hoeilaart! We dalen af in de namiddagschaduw. Boven het instrumentenpaneel zie ik steeds, in profiel, links, rechts, het goede, rustige hoofd van Mr Stampe. Hij heeft 150 km panorama bekeken zoals een tuinman naar zijn groenteperken. De loods. De vriendelijke mekaniekers duimen. Mijn piloot springt op de grond, trekt

ciment, se mit à courir comme un gamin qui prend son élan, décolla, puis à 300 m, glissa sur un paysage ensoleillé qui resta familier, régional, déclina ses noms et ses prénoms.

- Ça va, passager ?
- *Ça va, Monsieur Stampe.*
- Ne criez pas si fort !

On flânait à 200 à l'heure, on visitait un pays de connaissance. Hé ! mais c'est Ste-Gertrude de Nivelles et nous allons livrer la bataille de Waterloo grandeur nature ; Braine-l'Alleud, les grandes fermes guerrières : Hougomont, Belle-Alliance, Haie Sainte, Mont-St-Jean et le lion qui a sauté sur une butte pour flairer cet avion de plus près.

- Où habitez-vous ?
- *Rixensart, Monsieur Stampe.*

Je suis comme le paysan de Malraux dans « L’Espoir », que son propre village, survolé, déconcerte.

- C'est par où ?
- *Euh ... par là !*

Un petit tour de ciel

On vire étroit, sur l'aile gauche. Le SR.7 me verse dans la nature. Mais c'est ici ! J'ai envie de crier : « C'est ici, Mr. Stampe, descendons, vous viendrez bien prendre une tasse de café à la maison ? ». Sans façons ...

Cette fois, je suis comme la chèvre de M. Seguin : « Mon Dieu, que c'est petit, comment ai-je pu vivre là-dedans si longtemps ? ».

Je me tiens coi, les pieds devant les palonniers et le manche à balai de la double commande entre les genoux. Impressionnant, ce tableau de bord « tout simple ». Juste l'essentiel : compte-tours qui affiche la puissance, vitesse, altimètre, variomètre, pression d'huile, niveau d'essence (3 heures de vol à 200 km/h), boussole.

Mr. Stampe, lui, ses lunettes d'or sur le nez, lit tout ça comme un bouquin qu'on sait par cœur.

- Nous rentrons ?
- *O.K. (j'apprends le style cursif.)*

Pas trop ajustés, nos casques de cuir nous coiffent comme des bonnets de nuit un peu héroïques. Ma tête, sous le plexiglass du cockpit, mûrit comme un melon de serre. Tiens, voilà le miroitement d'Hoeilaert qui joue de tous ses carreaux ! On descend dans les ombres de l'après-midi. Au-dessus du tableau, je vois sans cesse de profil, à gauche, à droite, la bonne tête placide de Mr. Stampe. Il a regardé

zijn helm van zijn dunner wordende witte haar.

Zoals Chaplin en de Eiffeltoren

“Laat me u voorstellen aan de heer Jean Stampe, alias Johnny, militair piloot-vlieger 1914-1918, piloot van zijne majesteit koning Albert en koningin Elisabeth van België, voormalig oprichter van de Luchtvaartschool Deurne-Antwerpen, ontwerper en fabrikant van school-, opleidings-, club- en legervliegtuigen, directeur van de firma Stampe en Renard in Evere, nestor van de actieve Belgische piloten, Belg en Brusselaar zoals we die niet meer kennen”.

Staande, heel klein, voor de romp van zijn vliegtuig, verbergt Jean Stampe half het opschrift “Winnaar van het Wereldkampioenschap Acrobatie. Coventry 1958”.

Zijn kaart steekt uit zijn zak. Geen grote kaart met wachzones, verboden zones, hoogtes, luchtwegen, bakens. Een eerlijke Michelin wegenkaart met rechte wegen als wegwijzers.

Hij ademt geluk uit. Hij lacht met zijn ogen. Hij is even oud als de Eiffeltoren en Charlie Chaplin: 75 jaar. Hij is ouder dan het vliegtuig... dit is niet aan hem te merken.

De weg van Gosselies naar Brussel. Midden de augustus drukte. In de auto bakt het. Ter hoogte van Waterloo kijkt hij me aan:

- Het was toch mooier per vliegtuig? En makkelijker, nondeju!

- *Hoe is een jongen, geboren in 1889, in de luchtvaart terechtgekomen?*

- Ik was een motorrijder, op de tweede “Indian” van België, in 1913. Een rode bolide, bijna een vliegtuig. Ik was op weg naar het zuiden met een vriend op het achterzitje. Een paar gouden munten in mijn zak en geen “papieren”. Voorbij Verona wijk ik uit om een karretje te dubbelen waarin de bestuurder onder een zeil lag te slapen. Ik ontwijk ternauwernood een muilezel (ik heb zijn pelsharen geteld!) en vlieg frontaal tegen een paal. Ik val, mijn rechterbeen verpletterd onder de cilinder. In het ziekenhuis van Cremona bekeek de chirurg mijn poot. Opereren of afzagen? Er zijn maar twee soorten chirurgen, de meditatieve en de doortastende. Hij was van de goede soort! Zo is het dat ik bijna geen vliegenier geworden ben!

Oké, Stampe!

In augustus 14 nam ik dienst in Calais. Ik liep nog een beetje mank - Snap je dat? - Ik werd chauffeur. Ik zag enkele vliegtuigen in een werkplaats.

150 km de panorama ainsi qu'un jardinier ses plates-bandes de giroflées et ses carrés de choux. Le hangar. Les mécanos amicaux qui saluent du pouce. Mon pilote saute à terre, arrache son casque de ses cheveux blancs, clairsemés.

Comme Chaplin et la Tour Eiffel

« Je vous présente M. Jean Stampe, dit Johnny, pilote-aviateur militaire 1914-1918, pilote de sa majesté le roi Albert et la reine Elisabeth de Belgique, ci-devant fondateur de l'École d'aviation de Deurne-Anvers, inventeur et constructeur d'avions-écoles, d'entraînement, de clubs, d'armée, directeur des Ets Stampe et Renard à Evere, doyen des pilotes belges en activité, Belge et Bruxellois comme on ne l'est plus ».

Debout, tout petit, devant la carlingue de son appareil, Jean Stampe cache à demi cette inscription « Vainqueur du championnat du monde d'acrobatie aérienne. Coventry 1958 ».

Sa carte dépasse de sa poche. Pas une grande carte avec les zones d'attente, les interdites, les étages, les couloirs, les radiophares. Une honnête routière Michelin avec les routes rectilignes comme des caps.

Il respire le bonheur. Il rit des yeux. Il a l'âge de la Tour Eiffel et de Charlie Chaplin : 75 ans.

Il est plus ancien que l'avion... À quoi voulez-vous que ça se voie ?

La route de Gosselies à Bruxelles. Cohue de mi-août. La voiture rissole. À hauteur de Waterloo, il me regarde :

- C'était plus beau en avion, n'est-ce pas ? Et plus facile, nom de Zo !

- *Ça arrivait comment à l'aviation, un garçon né en 1889 ?*

- J'étais motocycliste, sur la deuxième « Indian » de Belgique, en 1913. Un bolide rouge, presque un avion. J'allais cap au sud avec un ami en tape-cul. Quelques pièces d'or en poche et pas de « papiers ». Après Vérone, je me rabats pour dépasser une carriole dont le conducteur dormait sous une ombrelle. J'évite de justesse un mulet (j'ai compté ses poils !) et donne en plein sur un pillier. Chute, la jambe droite écrasée sous le cylindre. À l'hôpital de Crémone, le chirurgien a regardé ma guibolle. Opérer ou scier ? Il n'y a que deux sortes de chirurgiens, les méditatifs et les expéditifs. C'était un de la bonne sorte ! Voilà comment j'ai bien failli ne pas devenir aviateur !

All right, Stampe !

En août 14, je m'engageais à Calais. Comme je claudiquais légèrement - comprenez-vous ? - on m'a mis chauffeur. J'ai aperçu des avions dans un atelier.

- Zag je het licht, was er een kleine schok?

- Nee. En geen stem zei me midden in een storm: "Johnny Stampe, jij wordt vliegenier." Ik heb er een tijdje over nagedacht.

- Je denkt veel na, hè?

- Een beetje de hele tijd. Aan prototypes, 's nachts, soms! In 1914, om in een luchtvaartschool te komen, moest je een "kruiwagen" hebben. Of met veel geld kon je een burgerdiploma halen dat in Engeland 100 gouden pond kostte in een goede school en slechts 75 in een slechte. Dan ging je naar Étampes.

Willy Coppens en Meulemeester hadden een goede school. Ik ging naar een slechte in Hendon, geleid door een Amerikaanse klootzak genaamd Beaty. Er waren 35 pk Caudrons en 50 pk Gnomes. We hadden recht op zes uur vliegen. Het nam vier of vijf uur om een piloot echt te lossen. Na anderhalve maand duwde ik nog steeds alleen maar vliegtuigen naar binnen en naar buiten. Op een ochtend ga ik naar Beaty en steek mijn 9 mm FN onder zijn neus. Een internationale taal die hij begreep. **All right, Stampe!** Hij liet mij een uur en zeven minuten vliegen, inbegrepen het examen voor het brevet, in het bijzijn van een inspecteur van de vliegclub.

Een pauze, en dan de commentaar van Jean Stampe:

- Je moest je tijd niet verspillen hé!

De eerste tien uur

- In Étampes beschikte de Belgische school over Farman's: "kippenkooien" met dubbele besturing. Geen windscherm. Ik werd tot korporaal benoemd en aan het front gedropt als sergeant-piloot-waarnemer: met 21 uur vliegtijd en toegewezen aan de basis De Moeren in de Wateringen. Later, in Houtem, sliep ik op de grens omdat ik mijn bed niet meer naar achteren kon schuiven. We waren op 20 of 30 km van de linies gestationeerd. De vijand kwam alleen, romantisch, dropte een bommetje of een salvo met machinegeweer bij een loods of een bezinkvijver en ging naar huis, zijn dagtaak volbracht.

- Wat was het gevaarlijkste voor een piloot in 15-16?

- De eerste 10 uur aan het front. Jonge Britse piloten gingen er heen met 9 uur vliegtijd. Ze waren erg goed.

- Maar het gevecht?

- We leerden het door het uit te proberen, we deelden onze waarnemingen en ervaringen.

- Hoe waren de missies georganiseerd?

- Behalve de "bevolen dienst", organiseerde ieder zijn sorties, zijn missies. Het was vooral voluntaristisch met actieve en luie mensen. De typische missie was observatie-fotografie met

- Est-ce qu'il y a eu un déclic, un petit choc ?

- Mais non. Et aucune voix intérieure ne m'a dit : « Johnny Stampe, tu seras aviateur ». J'ai un peu réfléchi.

- Vous réfléchissez beaucoup, n'est-ce pas ?

- Un peu tout le temps. À des prototypes, la nuit, parfois ! En 14, pour entrer dans une école d'aviation, il fallait du piston ou, avec beaucoup d'argent, on décrochait un brevet civil qui coûtait 100 livres-or en Angleterre dans une bonne école et seulement 75 dans une mauvaise. Puis on entra à Étampes.

Willy Coppens et Meulemeester ont eu une bonne école. Moi une mauvaise à Hendon, dirigée par un jeanfouteur d'Américain nommé Beaty. Il y avait là des Caudron de 35 cv, des Gnome de 50 cv. On avait droit à six heures de vol. Il en fallait quatre ou cinq pour lâcher vraiment un pilote. Après un mois et demi, je rampais toujours, sortant et rentrant des avions, faisant le pingouin. Un matin, je vais voir Beaty et je lui mets mon 9 mm. FN sous le nez. C'est un langage international qu'il comprenait. **All right, Stampe !** Il m'a fait voler, examen compris pour le brevet, devant un inspecteur de l'aéro-club, une heure et sept minutes.

Un temps, et Jean Stampe commente :

- Il ne fallait pas perdre son temps, hein !

Les dix premières heures

À Étampes, l'école belge travaillait sur des Farman, « cages à poules » à double commande. Pas de pare-brise. On m'a fait caporal et j'ai été lâché au front comme sergent pilote observateur : avec 21 heures de vol et affecté à la base Les Moères dans les Wateringues. Plus tard à Houtem, faute de reculer un peu mon lit, je dormais sur la frontière. On stationnait alors à 20 ou 30 km des lignes. L'ennemi venait seul, romantiquement, lâchait une petite bombe ou une giclée de mitrailleuse près d'un hangar ou d'un bassin de décantation et rentrait chez lui, sa journée faite.

- Qu'est-ce qui était le plus dangereux pour l'aviateur des années 15-16 ?

- Les 10 premières heures sur le front. De jeunes pilotes anglais y allaient avec 9 heures de vol. Ils étaient très bons.

- Mais le combat ?

- On l'apprenait en l'essayant, on se communiquait ses observations, ses expériences.

- Comment s'organisaient les missions ?

- Sauf le « service commandé », chacun organisait ses sorties, ses missions. C'était très fort un volontariat avec des actifs et des paresseux. La mission type, c'était l'observation-photographie avec mitrailleur défensif et chasseur de protection.

een mitrailleur als verdediging en een jager ter bescherming.

- *Wat waren de vliegtuigen waard?*

- De meeste waren veilig, niet de Farman bijvoorbeeld, maar de Spad, de Sopwith-Camel, de RE.8, het jachtvliegtuig Nieuport 17. Allemaal tweedekkers.

- *Jullie fotografeerden van op welke hoogte?*

- 900 tot 5.500 m, afhankelijk van de opdracht van de artillerie die de schaal bepaalde. Verkenning gebeurde tussen 1.000 en 3.500 m.

Guynemer en zijn aureool

- Ik had het over de vrijheid, de fantasie van de vliegenier in de strijd. Ik zag Guynemer en zijn aureool. Hij schitterde van glorie, omringd door discipelen, bewonderaars en navolgers. Ik zag hem twee dagen voordat hij werd neergeschoten bij Poelkapelle. Nou, hij ging van front naar front, volgens de acties, de uit te delen klappen

- *Heel anders dan een Fonck?*

- Fonck besprong zijn prooi, schoot hem neer in het voorbijgaan, ging verder; Guynemer klampte aan, beet de vijand en liet nooit meer los. Er was geen school, zie je. We probeerden te doen wat de besten deden.

- *Hoeveel vliegtuigen hadden jullie in het 6^{de} smaldeel?*

- Twaalf tot vijftien.

- *Werd je neergeschoten?*

- Ja, door een Halberstadt, boven Beerst.

We waren in een RE.8. Hij kwam vanuit een wolk in de buurt, uit de flank, bijna op schootsafstand, en vuurde op de gis een salvo af. Ik daalde, met vastgelopen motor. De machinegeweren bevatten wat magnesiumkogels, om het vuren te richten en om de tegenstander in brand te schieten. Kijk naar de romp op deze foto. Hij vuurde van te dichtbij. Zonder dat...

- *Ben je het vergeten?*

- Nee. Elke keer als ik het verhaal vertel, voel ik de kilte van het gevaar waarin ik verkeerde. Ik zie nog steeds de gespannen aandacht van de moffen schutter.

Een soort moordaanslag

- Bij gebrek aan boordapparatuur, radio en telefoon werd bijna alles op giswerk gedaan. En geen remmen!

- *Hoe communiceerden jullie?*

- We tikten elkaar op de schouder, we gaven elkaar briefjes door, we gebaarden. Natuurlijk waren er geen landingsbanen noch geavanceerde markerings. We landden op het gras en, nou ja, 's nachts...

- *Que valaient les appareils ?*

- La plupart étaient sûrs, pas les Farman, par exemple, mais les Spad, les Sopwith-Camel, les RE.8, les Nieuport 17 de chasse. Tous biplans.

- *On photographiait de haut ?*

- 900 à 5.500 m., selon la commande de l'artillerie qui donnait l'échelle. Les reconnaissances se faisaient entre 1.000 et 3.500 m.

Guynemer avec son auréole

- Je vous parlais de la liberté, de la fantaisie de l'aviateur au combat. J'ai vu Guynemer avec son auréole. Il scintillait de gloire, entouré de disciples, d'admirateurs, d'imitateurs. Je l'ai vu deux jours avant qu'il ne fût abattu sur Poelkapelle. Eh bien, il allait de front à front, selon les actions, les coups à faire.

- *Très différent d'un Fonck ?*

- Fonck fondait sur la proie, l'abattait au vol, passait ; Guynemer revenait, s'accrochait, mordait l'ennemi et jamais ne lâchait prise. Il n'y avait pas d'école, vous voyez bien. On s'efforçait de faire comme les meilleurs.

- *Combien d'appareils, votre 6^e escadrille ?*

- Douze à quinze.

- *Vous avez été abattu ?*

- Oui, par un Halberstadt, au-dessus de Beerst.

Nous étions en RE.8. Il est sorti d'un nuage par le travers, presque à bout portant, a lâché sa rafale au jugé. Je suis descendu, moteur bloqué. Les mitrailleuses avaient certaines balles au magnésium pour guider le tir et incendier l'adversaire. Regardez la carlingue sur cette photo. Il a tiré de trop près. Sans quoi.

- *Vous avez oublié ?*

- Non. Chaque fois que je raconte, je sens le froid du danger couru. Je vois encore le regard d'attention tendue du tireur boche.

Une sorte d'assassinat

- Presque tout se faisait au jugé, au pifomètre, comme on dit, faute d'appareils de bord, de radio, de téléphonie. Et pas de freins !

- *Comment faisait-on pour communiquer ?*

- On se tapait sur l'épaule, on se passait des billets, on gesticulait. Bien sûr, il n'y avait ni pistes, ni balisage savant. On se posait sur l'herbe et ma foi, la nuit...

- *Des parachutes ?*

- Parachutes?

- Neen. Als we ze hadden gehad, zouden we sneller gesprongen hebben, meer vliegtuigen verloren hebben. Maar we zouden stoutmoediger geweest zijn.

- Nog meer?

- Wat zei je?

- Ik zei, nog stoutmoediger.

- Er kwam ook veel geluk bij kijken. Luchtgevechten zijn bijna altijd een soort moord van achteren.

Getekend Albert, Elisabeth, Leopold...

Het aardige hotel van Mr en Mvr Jean Stampe, aan de rand van het Terkamerenbos. In de koele schemering zie je de tuin trillen in de hitte. Hier en daar koninklijke en prinselijke foto's, met dit: "Aan de dappere piloot luitenant Stampe. Dankbare herinnering aan onze vele vluchten. *Albert*, 1921".

Of dit: "Aan de reserve kapitein-piloot Stampe. *Elisabeth*, 1930".

Of dit: "Ter herinnering aan mijn eerste vlucht, 22 augustus 1919. *Leopold*".

- Non. Si nous en avions eu, on aurait sauté plus vite, perdu plus d'appareils, mais on aurait été plus hardi.

- Encore.

- Pardon ?

- J'ai dit plus hardi encore.

- Il y a eu aussi beaucoup de chance. Le combat aérien est presque toujours une sorte d'assassinat par derrière.

Signé Albert, Elisabeth, Léopold...

Le charmant hôtel de M. et Mme Jean Stampe, à l'orée du Bois de la Cambre. Au fond de la pénombre fraîche, on voit trembler le jardin dans la chaleur. Ça et là, des photos royales, princières, avec ceci : « Au vaillant lieutenant pilote-aviateur Stampe. Souvenir reconnaissant de nos nombreux vols. *Albert*, 1921 ».

Ou ceci : « Au capitaine-aviateur de réserve Stampe. *Élisabeth*, 1930 ».

Ou cela : « En souvenir de mon premier vol, 22 août 1919. *Léopold* ».



In gala uniform to visit the King.

- Dit was voor de luchtdoop van de prins op zijn 18e verjaardag. We vertrokken vanuit Ciergnon. Marie-José was 14 jaar en vloog met Ledur mee.

Tot slot: Prins Leopold en een dromerige Astrid, met deze woorden: "Met onze hartelijke dank dat u ons per vliegtuig bent komen begroeten tijdens onze reis naar Antwerpen. *Leopold van België*, 1928".

- C'était pour le baptême de l'air du prince pour ses 18 ans. On est parti de Ciergnon. Marie-José avait 14 ans et volait avec Ledur.

Enfin, le prince Léopold et une rêveuse Astrid, avec ces mots : « Avec nos cordiaux remerciements d'être venu nous saluer par la voie des airs au cours de notre voyage à Anvers. *Léopold de Belgique*, 1928 ».

Spijbelen met vliegtuigen

De openbloeiende vrijheid van de jaren 1920 was prachtig. Koning Albert hield van vliegen. Ik was met Crombez een van zijn militaire piloten. Onze vluchten waren vaak een beetje een uitstapje. We moesten ons verbergen voor de ministers die de Koning roekeloos vonden, voor de kranten die het kleinste incident dramatiseerden. Een wandeling, een bezoek, een inspectie, een inhuldiging, alles werd benut om in zijn tweezitter Bristol te stappen. Hij wilde zo laag mogelijk vliegen. Hij was het die de kaarten voorbereidde, de torens aankruiste, de riviermondingen, de steden waar hij overheen wilde vliegen. Op een keer wilden we landen op het strand van Deauville (er was nog geen vliegveld). Helaas, het was vloed. In het voorbijgaan - de wereld was klein, vriendelijk, iedereen kende iedereen - begroette ik twee polospelers te paard. In die tijd moest een vliegenier zijn ogen openhouden, noteren wat nuttig kon zijn en alles onthouden. Na onderzoek zag ik af van de renbaan. Ik was bang voor de stevigheid van onze staartsteun in de hoefafdrukken van de rechte lijn. Ik herinnerde me dat ik bij het oversteken van de Seine bij een kleine barak een windzak zag. Het was een voormalige Schneider schietbaan. We landden daar, met een schouderklopje van de Koning. Goed gedaan! Ik zag een visser en zijn auto. "Kunt u met een hoge personaliteit naar Le Havre rijden?". "Meen je dat? Nooit van mijn leven! Ik ben hier met mijn mandje voor het weekend."

"Luister, het is de Koning der Belgen".

"Albert? Mijn vrouw is Belgische. Laten we gaan". Onderweg kregen we nog een leuke band, het leven was mooi. De mechanica waren beperkt. De man wilde thuis, tussen grijnzende koloniale maskers, een *smoking* aantrekken ter ere van de vorst die hij naar de stad bracht. Hij berispte zijn meid: "Mijn strikje, mijn knopen, vergeef me, Sire. Kom, vooruit, meidje". Het was heerlijk.

Avions d'école buissonnière

La liberté pleine d'essor de ces années 1920 était merveilleuse. Le roi Albert adorait l'avion. J'étais alors avec Crombez, l'un de ses pilotes militaires. Nos vols étaient souvent un peu des escapades. Il fallait se cacher des ministres qui trouvaient le Roi imprudent, des journaux qui dramatisaient le plus minime incident de croisière. Promenade, visite, inspection, inauguration, tout était chance à saisir pour s'engouffrer dans son Bristol biplace. Il voulait voler le plus bas possible. C'était lui qui préparait les cartes, cochant les tours, les estuaires, les plans urbains qu'il voulait survoler, examiner. Une fois, nous voulûmes atterrir sur la plage de Deauville (il n'y avait pas encore d'aérodrome). Hélas ! la marée était haute. En passant - le monde était petit, amical et on connaissait chacun - je salue deux joueurs de polo à cheval. L'aviateur de ce temps-là devait ouvrir l'œil, noter ce qui pouvait être utile, tout retenir. Je renonçai au champ de course, après examen. Je craignais le comportement de notre béquille dans la ligne droite. Je me rappelai qu'en traversant la Seine, j'avais aperçu une manche à air, près d'un petit baraquement. C'était un ancien champ de tir de Schneider. On s'est posé là, une tape du Roi dans le dos. Bravo ! J'avise un pêcheur et sa bagnole : « Pouvez-vous conduire une haute personnalité au Havre ? » « Voyez-vous ça ? Jamais de la vie ! Je suis ici avec mon panier pour le week-end ».

« Écoutez, il s'agit du roi des Belges ».

« Albert ? Ma femme est belge aussi. En route ! ». Et en route, on a encore crevé un pneu, La vie était belle. Les mécaniques faisaient ce qu'elles pouvaient. L'homme a voulu se mettre en *smoking* chez lui, parmi des masques coloniaux grimaçants, pour faire honneur au souverain qu'il menait en ville. Il gourmandait sa servante : « Mon nœud, mes boutons ; pardon, Sire. Allons, pressons, ma fille ». C'était délicieux.



King Albert I meets his private pilot.

De boot van Trouville

- In Le Havre was het drie uur. We hadden honger. Voordat we de aanlegsteiger bereikten vanwaar de boot naar Trouville op een kalme zee vertrok, aten we sardientjes, plakjes tomaat en een homp brood. Ik betaalde. Dat was het protocol. Ik had de beurs. In Deauville, in het "Normandy", boekten we de enige overgebleven kamer, een chauffeurskamer, op naam van de graaf van Rethy. We moesten de naam van de koning gebruiken om een badkamer te krijgen. We gingen naar het casino om Mr Citroën miljoenen te zien verspelen, en om "Samson et Dalila" te zien in het theater. Ik kan er niets over vertellen: we vielen er uitgeput in slaap. Een andere keer landden we "zomaar" aan de monding van de Somme. Ik zei tegen de Koning: "Sire, het spijt me, maar als ik wil overleven, moet ik plassen. "Dat treft, ik ook!" En we renden naar de bosjes. En dan ging de Koning, onverstoort, nooit gehaast, een gebakken vis en een kom cider nuttigen in een bistro.

- En toen?

- Wel, we gingen naar huis! Ik verzeker u dat we wisten hoe we moesten leven. We gingen ook naar Frankrijk, naar het door onze troepen bezette Duitsland, naar Engeland. Of ik vloog Albert I naar De Panne om de Koningin of de Hertog van Brabant terug naar Brussel te brengen. Of het was Ciergnon of Sart-lez-Spa ...

Waar is mijn vrouw?

- Op een dag, boven zee, ergens boven Folkestone, bracht ik de Koning terug. Crombez volgde met de koningin in een ander vliegtuig. Lage wolken, motregen. Plotseling vraagt de Koning op een briefje: "Waar is mijn vrouw?" Ik zwaai met m'n vleugels. Crombez antwoordt. We vinden elkaar terug. De Koning haatte het om in spiraal naar beneden te gaan. "Stampe," zei hij, "doe niet zoals de schapen: het maakt me duizelig!" We keerden altijd terug via een grote omweg. Albert I hield zorgvuldig reisaantekeningen bij, waarvan hij mij een kopie stuurde.

-Meneer Stampe, nog een! Deze is, denk ik, de grappigste.

Verloren: kepie van de generaal

- Mijn God. Wanneer was dat? In '20? In '22?

Koning Albert ging naar Groot-Brittannië, voor de bruiloft van een of andere hoogheid. Ik moest landen bij Dover. Slecht weer verhinderde dat, maar de Koning had zijn canopy geopend. We landden in Farnborough. Drukte. Journalisten. De Koning stapt uit met slappe hoed. Zijn kepie is nergens te vinden. Hij werd teruggevonden in de buurt van Dover. Hij moet weggevlogen zijn. Men vroeg zich af van wie hij wel kon zijn. Als ik me goed herinner, was het Willy Coppens die antwoordde: "Het moet de kepie van de Koning der Belgen zijn: hij is de enige generaal die vliegt! In 1923 heb ik, door

Le bateau de Trouville

- Au Havre, il était trois heures. Nous avions faim. Avant de gagner le débarcadère d'où partait sur la mer calmée, le bateau de Trouville, nous avons mangé des sardines, des rondelles de tomates et un quignon de pain. C'est moi qui payais. C'était le protocole. J'avais les ors. À Deauville, au « Normandy », nous avons loué la seule chambre qui restait, une chambre de chauffeur, au nom du comte de Rethy. Il a fallu nommer le roi pour obtenir une salle de bains. On est allé au casino regarder M. Citroën jouer des millions, et voir « Samson et Dalila » au théâtre. Je ne peux rien vous en dire : nous nous y sommes endormis, épuisés. Une autre fois, nous avons atterri « comme ça » à l'embouchure de la Somme. J'ai dit au Roi : « Sire, je m'excuse, mais si je veux survivre, je dois faire pipi... ». « Justement, moi aussi ! » Et nous avons couru vers les buissons. Et puis, le Roi, flegmatique, jamais pressé, est allé avaler un poisson frit et une bolée de cidre dans un bistrot.

- Et puis ?

- Eh bien, on est rentré chez soi ! Je vous assure que nous savions vivre. On allait aussi en France, en Allemagne occupée par nos troupes, en Angleterre. Ou je conduisais Albert I à La Panne pour ramener la Reine ou le duc de Brabant à Bruxelles. Ou c'était Ciergnon ou Sart-lez-Spa ...

Où est ma femme ?

- Un jour, au-dessus de la mer, quelque part au-dessus de Folkestone, je ramenaient le Roi et Crombez, la Reine dans un autre appareil. Ciel bas, crachin. Tout à coup, le Roi, par billet : « Où est ma femme ? » Je balance mes ailes. Crombez répond. On se retrouve. Le Roi détestait descendre en cercle. « Stampe » disait-il « ne faites comme les moutons : ça me donne le tournis ! ». On rentrait toujours par le chemin des écoliers. Albert I tenait de soigneuses notes de voyage dont il m'envoyait copie.

- Mr. Stampe, encore une ! Celle-ci, je trouve que c'est la plus drôle.

Perdu : képi de général

- Mon Dieu. Quand était-ce ? En 20 ? En 22 ?

Le roi Albert allait en Grande-Bretagne, pour le mariage de je ne sais plus quelle altesse. Je devais atterrir du côté de Douvres. Le mauvais temps nous en empêcha mais le Roi avait entrouvert son capot. Nous descendons à Farnborough. Foule. Journalistes. Le Roi sort en chapeau mou. Impossible de mettre la main sur son képi. On l'a retrouvé du côté de Douvres. Il avait dû s'envoler. On se demandait à qui il pouvait bien appartenir. C'est, si mes souvenirs sont bons, Willy Coppens qui répondit : « Ce doit être le képi du roi des Belges : c'est le seul général qui vole ! ». En 1923,

21 June 1968.

Jean Stampe with his godchild,
Patrick Janssens de Varebeke
who just received his pilot's wings.



tussenkomst van de Koning, de Antwerpse Luchtvaartschool opgericht en heb er tot 1935 vliegtuigen voor gemaakt. Het doel was een impuls te geven aan de opleiding van piloten voor de militaire luchtvaart. De school bleef tot 1940 geopend voor burgers. Sabena-piloten voor Afrika leerden er te vliegen zonder zicht. Sindsdien bouw ik, zoals u weet, vliegtuigen met Renard.

- Mr Stampe, bent u wat wij noemen een "Vieille Tige"?

- Door assimilatie: "Vieilles Tiges" zijn piloten van voor de Grote Oorlog¹.

- Vraag hem wat zijn belangrijkste hobby is, stelt mevrouw Stampe voor.

- Maar... tuinieren. Momenteel probeer ik tomaten onder glas.

- "Op het dak, natuurlijk", zegt mevrouw Stampe.

De oude vliegenier gaat naar het grote raam, tilt het gordijn op, kijkt naar de hemel. "Ik lever morgen zelf een vliegtuig af, zegt hij: het gaat stevig waaien..."

à l'intervention du Roi, je créais l'École d'Aviation d'Anvers et j'ai fait des avions pour cet établissement jusqu'en 1935. Le but était de donner élan à la formation de pilotes pour l'aviation militaire. L'École a subsisté jusqu'en 1940 pour les civils. Des pilotes Sabena d'Afrique y ont appris le pilotage sans visibilité. Depuis, je construis, vous l'avez dit, des appareils avec Renard.

- M. Stampe, êtes-vous ce qu'on appelle une « Vieille Tige » ?

- Par assimilation : les « Vieilles Tiges » sont des pilotes d'avant la grande guerre¹.

- Demandez-lui quelle est sa grande distraction, suggère Mme Stampe.

- Mais... le jardinage. Pour l'instant, j'essaie des tomates sous vitrage.

- « Sur le toit, bien entendu » dit Mme Stampe.

Le vieil aviateur s'approche de la grande fenêtre, soulève le rideau de voile, examine le ciel. « Je livre moi-même un avion demain, dit-il : il y aura grandvent ... »

The SV-4B, still alive and kicking.
(Linda Van Eeckhoudt-Dauw)



¹. Destijds waren het enkel de piloten van voor WO1 die de kwalificatie "Vieille Tige" kregen. Dit is sindsdien gewijzigd. Deze kwalificatie kan vandaag bekomen worden na 30 jaar brevet of licentie.

¹. À l'époque, seuls les pilotes d'avant la Première Guerre mondiale recevaient la qualification « Vieille Tige ». La procédure a été modifiée depuis. Cette qualification peut aujourd'hui être obtenue après 30 ans de brevet ou de licence.