

sans précédent s'affirme • Une industrie florissante se développe

● par Lucienne BIANCOTTO et Jean PERARD

Au fond, je n'avais pas tellement de doute parce que je ne connaissais pas tous les gens que j'ai connu après.

L. B. — Nous sommes en 1946. Vous avez eu l'idée, vous avez fait les dessins, et ensuite... ?

DELEMONTEZ. — Faut être honnête. Il n'a pas eu de dessins. Je n'avais pas de planche à dessin à l'époque. A l'atelier, il y avait, je vous l'ai dit, deux ou trois bouts de contreplaqué, j'ai fait les épures sur le contreplaqué et puis, le contre-



Un des premiers à donner au mouvement Jodel une tournure industrielle fut Lucien Querey qui fonda la SAN. Il se signala également en organisant de grands voyages, dont l'un en direction de Madagascar. A gauche, on le voit se posant en plein port de Tamatave à bord de son D-117. Ci-dessus, à la fin du voyage, Lucien Querey, Claude Harang, Paulette Querey et Jean Roget.



plaqué est passé dans l'avion. Quand l'avion a été terminé, on m'a dit : « Et les dessins ? » J'ai répondu : « Les dessins sont là-dedans ».

L. B. — Pour faire cette aile, vous aviez bien choisi un profil ?

JOLY. — Oh ! le profil, à l'époque, il n'y avait pas beaucoup de choix, il y en avait un qui était le 23 ∅ 12, il n'y avait pas tellement à se casser la tête... et puis, même encore maintenant. Tous les profils modernes, on prend un 23 ∅ 12 ou un 23 ∅ 15, vous savez.

L. B. — Ce premier avion a été construit en 1946. Il a fait son premier vol en janvier 1948, il était équipé d'un moteur Poinard de 26 ch. C'était le premier BB Jodel. Et ensuite ?

DELEMONTEZ. — Alors là, il faut dire ce qui est. C'est grâce à M. Houard et aux « Ailes » que nous avons pu nous en sortir. Le père Houard nous a donné un sacré coup de main. Il nous a fait une publicité terrible. Et ça nous a vraiment rien coûté. Quand il venait nous voir, c'est encore lui qui voulait absolument nous inviter à déjeuner.

L. B. — A ce moment-là, avez-vous eu l'idée de commercialiser votre avion ?

JOLY. — Non, il n'en était absolument pas question. C'était une machine construite pour notre usage personnel.

DELEMONTEZ. — Non, à ce moment-là on nous a demandé de faire un biplace. Voilà exactement comment cela s'est pas-

sé : le mono volait. Badez m'a dit : « Il faut faire un biplace ».

L. B. — Mais revenons à votre monoplace. A quel moment avez-vous senti qu'il pouvait intéresser les pilotes ?

JOLY. — Nous-mêmes, nous ne l'avons pas senti. C'est le docteur Barret de Nazaris qui un jour, en passant à Beaune, a voulu l'essayer. Il a été tellement emballé qu'il a fait partout des articles ronflants dans les journaux ; les demandes de constructeurs amateurs ont afflué de tous côtés. On nous a assiégé pendant plus d'un an. Nous ne voulions pas le donner avant qu'il ait fait au moins 100 heures de vol.

L. B. — A quel moment avez-vous eu connaissance du mouvement Jodel ?

JOLY. — Le mouvement Jodel s'est fait sans nous. Ce sont les amateurs, M. Houard, le docteur de Nazaris et quelques autres qui ont créé le mouvement Jodel.

L. B. — Le monoplace volait. Comment les choses se sont-elles passées pour le biplace. C'est l'Etat qui, je crois, vous en a commandé deux exemplaires ?

DELEMONTEZ. — Oui. Et je me suis dit à ce moment-là, il faudrait faire quelque chose de façon un peu plus industrielle. Il y avait à l'époque un vague programme qui a donné lieu au SIPA et à tous les avions de cette catégorie. Nous pourrions faire quelque chose. Avec 80 ch on peut faire un triplace. C'est du gâchis de mettre 80 ch pour un biplace. Je fais donc un projet de triplace dérivé du Jodel et qui s'appelait D-10. Je construis l'aile. Ça a été vite. Sur ce, les gars du service technique reviennent ; s'intéressent à mon projet et me disent qu'il faut faire un biplace et non un triplace. On nous passe un marché pour cela. Je dis d'accord. Surtout qu'entre temps, j'avais écrit au SALS en leur demandant de me communiquer le programme en cours et on ne m'a jamais répondu. Je n'ai jamais eu le projet. Quand ils m'ont demandé le biplace, j'avais tout de même des problèmes techniques à résoudre. Je me suis dit : même s'ils ne me donnent pas cher, ça fera toujours une bonne affaire car j'en ai les trois quarts de fait de ce biplace ! J'ai donc accepté. Ils m'ont donné cinq mois pour faire les deux prototypes de biplace. Les deux prototypes avec leur moteur (c'est moi qui les fournissais), études comprises, coûtaient moins cher que deux SIPA qui allaient être livrés sans moteur (deux SIPA de série).

JOLY. — Nous étions trois pour construire. Tout le monde a dit : il est fou ! D'ailleurs, Badez nous l'a dit après : « Mon vieux, c'est un rude pari ».

DELEMONTEZ. — J'ai tenté le coup. De toute façon, qu'est-ce que je risque ?

L. B. — Les deux premiers biplaces portaient le nom de D-11 et D-111. Les deux vous avaient été commandés avec un moteur Salmson et, en cours de fabrication, on vous avait demandé d'en équiper un avec le moteur Minié. C'était toujours M. Joly qui faisait tous les essais. Les deux biplaces ont volé à un mois d'intervalle en avril et