JOly DELemontez

mai 1950. A ce moment-là, avez-vous pensé à un pareil succès pour le Jodel en France ?

DELEMONTEZ. — Notez que je n'ai jamais pensé au succès. J'ai l'impression que si on pense au succès, si on veut à tout prix gagner de l'argent, ça ne marche pas, tandis que si on ne s'occupe pas de ce problème, ça vient tout seul, ou ça ne vient pas. Non, je n'ai jamais eu l'esprit gêné par le résultat de l'entreprise.

JOLY. — Je faisais confiance à Jean Délémontez. A part quelques petits soucis financiers, nous n'avons pas eu de trop graves problèmes.

L. B. — Les deux avions biplaces volaient, et volaient bien. Vous les construisez à Beaune, dans l'atelier. C'était déjà une petite organisation puisque deux de vos premiers ouvriers, Jeandet et Montauloy, travaillent en ce moment chez Robin, à Dijon. C'est alors qu'on vous a commandé une série de dix biplaces ?

JOLY. — Oui. On nous a donné un an pour faire dix avions. C'était en 1951. Nous étions à quatre à l'atelier.

DELEMONTEZ. — Oui. C'est vrai. A ce moment-là, notre technique commerciale, si je puis dire, était la suivante : on se promenait dans toute la France et on faisait voler les gens le plus possible. Nous étions en vol tous les dimanches. En principe, je prenais le biplace et le beau-père prenait le mono et on partait dans toutes les fêtes aéronautiques. N'importe où. Et on faisait voler, voler, à tour de bras. Nous n'avons rien fait d'autre, jamais, au point de vue publicité. Plus tard, les organisateurs de meetings nous demandaient de venir car nous attirions les badauds, si bien que cela réduisait les frais pour nous, car les organisateurs, en remerciement, nous hébergeaient. Il y a eu des cas où la situation était difficile. Je me rappelle, c'était à Montargis. Nous n'avions plus un franc en poche au retour

L. B. — Parallèlement au biplace, les amateurs construisaient toujours le BB Jodel. En 1950, quelques BB volaient déjà. Sur ces avions, de nombreux moteurs ont été montés ?

JOLY. — Oh ! la, la, il y a eu de tout, des Poinsard, des Saroléa, Mengin, Volkswagen, Panhard, Lutétia. Il y a eu des BB d'amateurs merveilleux et d'autres sur lesquels il ne faisait pas bon voler... Au début nous avons eu des problèmes. On voulait construire mais c'était l'époque où l'on commençait à parler des primes d'achat. On en a parlé pendant trois ans avant qu'elles existent. Autrement dit, il n'y avait pas d'avions à vendre en attendant. En plus des dix commandés par l'Etat, nous en avions construit deux, à nos frais, et nous les avons vendu trois ans après. On ne savait plus où les mettre et on les a vendus juste avant que la prime ne soit débloquée ; et moins chers qu'ils ne nous avaient coûtés.

L. B. — Parallèlement aux avions construits par Wassmer, de nombreux appareils ont été construits en CNRE par les amateurs qui, eux, n'attendaient pas la prime. Au départ, ils ne savaient pas qu'ils pourraient en bénéficier. Les amateurs construisaient ?

DELEMONTEZ. — Oui, les amateurs ont construit des D-112, avec moteurs Continental, les D-113, D-114 sont des variantes de moteurs. Il y a eu des Mathis, des Continental 85 ch, 75 ch et tous les modèles intermédiaires, des Chabay, des Minié, des Salmson. Là aussi, il y a eu de tout, un peu.

L. B. — Lucien Quérey a démarré avec le D-117 ; il avait déjà construit des D-112 équipés radio. Il a marqué un véritable tournant dans l'histoire Jodel.

DELEMONTEZ. — Oui. C'est en 1952 que Lucien Quérey a décidé de construire le D-117. Lucien était un commerçant dynamique. Il a su créer un mouvement voyage, il a su trouver des clients qui n'étaient pas de l'aviation. Et puis, il a su convaincre les gens que l'avion leur était indispensable. Il a créé un besoin.

L. B. — Comment avez-vous connu Lucien Quérey ?

DELEMONTEZ. — C'était au rassemblement de Montargis. Il était venu pour essayer les trois pièges qui étaient présentés : l'Indre Aéro, le Brochet et le mien. Il est venu près de moi et m'a dit : « J'ai envie de construire... mais construire et étudier moi-même, ça ne va pas. Je vais donc essayer ces trois pièges ». Il essaye l'Indre Aéro, puis le Brochet, là il casse le train, il était vexé. On n'en parlait plus, puis il vole sur le mien. Il descend et me dit : « Ce truc-là n'est pas mal mais je voudrais le construire ». Moi, je voulais bien aussi.

L. B. — A tous les constructeurs vous donniez la licence de D-112, puis chacun d'eux changeaient la désignation et offraient un modèle spécial D-117 pour Quérey, D-120 pour Wassmer, etc. Lucien Quérey a sorti le premier D-117 en 1953 ?

JOLY. — Oui. Et puis il y en a eu des tas de construits par Valladeau, Passot, Renard, Leglise, Rousseau, Denize, Lemesliffe. En Allemagne, en Suisse, partout. Quand Lucien Quérey a abandonné la fabrication du D-117, c'est Alpavia qui a repris la suite, il s'appelait alors le D-117 A. Ils l'ont ramené un peu plus près du standard 112, puis ils ont rajouté certains trucs.

DELEMONTEZ. — A mon avis, la seule chose qui ait amélioré l'avion, c'est le nouveau pare-brise, parce que tout le reste, un D-112 correct, standard, avec un pare-brise légèrement galbé, les portes droites, les roues non carénées, ramené à la puissance, ça vole plus vite qu'un D-117 (c'est-à-dire à 190 plein gaz).

L. B. — Lucien Quérey avait voulu, à une époque, monter des aéro-freins. Il y a eu des problèmes à l'origine, je crois ?

DELEMONTEZ. — Oh ! oui. Je lui avais dit ça n'a pas été prévu, c'est pratiquement impossible de faire quelque chose d'utilisable. Alors, Quérey décide de les faire seul. Je crois que M. Briffaud, du SFA, l'a aidé. Il lui avait étudié un truc vaguement dérivé des aéro-freins de planeurs. Alors il me téléphone et me dit :

— Voilà, puisque tu ne veux pas le faire. Je me suis passé de toi. On va essayer dans quelques jours. Je lui demande comment c'était fait. Il me dit, voilà, il y a un truc dessus, et puis un truc dessous.

Il me téléphone deux ou tois jours après et me dit :

— Mon vieux tu avais raison. Ça a fait du bruit.

Je lui dis, ceux du dessus pas de problèmes, il faut les enlever. Plus tard, c'est Léon Biancotto qui a fait les essais et la mise au point.

L. B. — Nous sommes en 1956. Quérey monte les aéro-freins sur un certain nombre de D-117, ils se sont révélés très efficaces. Wassmer continue les D-120 ; et étudie les aéro-freins à sa façon. De tous les constructeurs qui ont construit vos avions, lequel, selon vous, a le plus respecté votre idée ?

DELEMONTEZ. — C'était « presque » Passot.

L. B. — Et le triplace ?

DELEMONTEZ. — Cet avion pour moi était rayé. L'Etat n'avait pas voulu s'en occuper lorsque je voulais le faire... C'était fini. On ne m'avait pas fait confiance. Je ne voulais plus le faire. C'est tout.

L. B. — Le premier quadriplace s'appelait D-13. Le premier marché pour cet appareil date du mois d'août 1953. C'était également M. Badez qui vous avait encouragé. Il y croyait ? Comment cela s'est-il passé ?

DELEMONTEZ. — Mal. On me demandait un quadriplace. Evidemment, il y avait des clauses techniques. Et dans ces clauses techniques, on m'imposait un moteur SNECMA... On m'imposait un fuselage en tube soudé... On m'imposait un train rentrant... On m'imposait des tas de choses.

JOLY. — Mon gendre avait fait le premier projet avec un moteur Renault 4P comme ceux qui étaient montés sur les Stampe... Ce n'était pas une merveille, mais ils étaient acceptables.

DELEMONTEZ. — On m'a dit : le 4L c'est pareil. Quand j'ai reçu la notice, il pesait 20 kilos de plus, et quand j'ai reçu le moteur il pesait 15 kilos de plus que la notice... et il faisait 50 centimètres de plus en longueur. Et puis... il y avait l'histoire du train rentrant que me chagrinait. Je me disais : c'est de la folie ! Je le pense encore d'ailleurs. Tant qu'on ne dépasse pas 300 km/h. et qu'on ne fait pas plus de 3 à 4.000 kilomètres de rayon d'action ça ne paye pas. Avec toutes ces clauses, je n'arrivais pas à faire un « avion vivable »... J'ai dit : bon... j'abandonne. Pourtant le marché était intéressant pour moi. Et puis un jour j'ai rencontré M. Clamamus qui m'a dit : En somme, que voulez-vous faire ? Je veux faire un avion qui vole... Ce n'est pas un marché