

JOLY DELEMONTÉ

que je veux... Je pourrais facilement vous faire un avion qui ferait les tours de pistes réglementaires... Je toucherai mes sous... Mais ça ne m'intéresse pas. Je veux faire un avion qui me plaise. M. Clamamus m'a dit : Comment voulez-vous faire ? Je lui ai répondu : Je veux le faire en bois... Je veux mettre un moteur qui soit un moteur. Je n'en vois qu'un, il vient de sortir, c'est le 180 ch Lycoming. Dans ces conditions, je rattrape les pédales et je fais un avion. Il me dit : C'est d'accord. Et ainsi j'ai fait le D-14 qui a volé pour la première fois en 1956.

Vous vous souvenez, vous y étiez, c'était à Bernay. Lucien Quéréy a fait le premier vol, Léon Biancotto le second vol. Il nous a même fait un tonneau en arrivant...

L. B. — Si mes souvenirs sont exacts, il fallait faire vite pour terminer ce prototype. Le marché traînait depuis longtemps, de 1953 à 1958. Lucien Quéréy construisait ses D-117 et vous a dit un jour : « Si tu veux, je le prends, cet avion, et te le construit. »

DELEMONTÉ. — Oui. Il me l'a construit. C'est moi qui avais le marché, je lui ai acheté l'avion et je lui ai fait construire. Celui qui a été vendu à l'Etat portait le numéro 3... Il en avait déjà un pour lui et en avait vendu un.

L. B. — Au Grand Prix de France, à La Beauce, Lucien Quéréy était venu avec le « Mousquetaire » ?

DELEMONTÉ. — Oui. Il était équipé d'une hélice Aéromatic qui perdait ses pales !

JOLY. — C'est le seul avion français qui ait fait vraiment de l'évacuation sanitaire... Qui a « ramassé des gars cassés » dans le désert et que l'on a sauvés... Des brûlés qui seraient morts autrement. Il a fait de tout cet avion.

DELEMONTÉ. — Aux Commores, un gars s'en servait pour porter les légumes au marché.

JOLY. — Oui. Au point de vue de construction, il n'y a jamais eu à revenir sur le travail de Jean Délémonté.

L. B. — Sur le « Mascaret » vous avez mis les volets que vous vouliez mettre sur le triplace et que vous n'aviez pas mis. Vous avez mis des réservoirs d'emplacements, qui améliorent un peu le décrochage mais qui diminuent la stabilité. Vous n'aviez pas assez de stabilité, vous avez donc été amené à faire un empennage monobloc ?

DELEMONTÉ. — Oui. En même temps il y avait la mode qui au CEV voulait de gros efforts par G.

L. B. — Et l'« Excellence » ?

DELEMONTÉ. — On a mis la queue du 150 sur le 1050 et ça a donné l'« Excellence ». Aussitôt après Robin l'a monté aussi.

L. B. — Quel est l'avion que vous avez le plus aimé parmi tous ceux que vous avez étudié ?

DELEMONTÉ. — Le « Mascaret ».

Parallèlement à cette construction dans les firmes que nous avons citées, le mouvement amateur s'est développé d'une façon considérable et l'on trouve de nombreux Jodel construits dans tous les clubs de France, d'Europe et même aux Etats-Unis.

Sans Lucien Quéréy... Pas d'histoire Jodel

L'histoire Jodel, c'est aussi l'histoire de la SAN ou plutôt l'histoire de la SAN c'est l'histoire Jodel. L'une et l'autre sont intimement liées. Lucien Quéréy, c'était le dynamisme, la foi et le courage. Il avait su avec conviction insuffler cette foi et ce courage à tous ceux qui l'approchaient. Lucien a créé non seulement le mouvement Jodel, mais aussi le mouvement « voyage ».

Mais Lucien Quéréy s'en est allé un soir de l'hiver 1959, laissant sa famille, ses amis et tous les « jodelistes » dans un profond désarroi.

Les voyages qui ont remporté tant de succès auprès du public, comment Lucien Quéréy en a-t-il eu l'idée ? Telle est la question que nous avons posée à Mme Quéréy.

— Dès qu'il a eu fini son premier Jodel, il est descendu au Maroc et en Algérie. C'était en mars 1954. Nous avons

fait l'Espagne, le Maroc et l'Algérie sans radio. A l'arrivée, les pilotes du club d'Alger ont regardé notre avion et ont fait la grimace. Nous sommes rentrés. De nouveau, au mois d'août, nous avons refait le même voyage. Là, les pilotes du club d'Alger ont regardé notre avion d'un peu plus près. Mais ne l'ont pas encore acheté. Au mois d'octobre de la même année, nous avons refait une troisième fois ce voyage. E. M. Dardignac, le président de l'Aéro-club d'Alger nous a acheté l'avion et nous sommes rentrés par la ligne. Ça a été le début du mouvement Jodel en Afrique du Nord.

1958... Puis de voyages en voyages les avions s'améliorent, c'est le raid Bernay-Madagascar en 1956, avec cinq avions pilotés par Lucien Quéréy, Roget, Claude Harang, Chevillot, soit 4.500 kilomètres. 1959... C'est le début de la grosse série des « Mousquetaire » et parallèlement la sortie de l'« Ambassadeur » qui passe de 90 ch à 100 ch. Cette année 1959, florissante pour la SAN, se termine en tragédie, d'abord le feu dévaste une grande partie des ateliers, puis c'est la mort brutale de Lucien Quéréy, ce triste soir de décembre.

1960, Mme Quéréy reprend le flambeau et essaie de suivre la voie tracée par son mari. Elle reprend la fabrication 80 % en « Ambassadeur » et 20 % en « Mousquetaire »... et petit à petit la production va en sens inverse pour 20 % « Ambassadeur » pour 80 % « Mousquetaire ».

1961, l'« Ambassadeur » et le « Mousquetaire » évoluent, et c'est la sortie du « Mascaret » en 1962. C'est un avion excellent, le meilleur peut-être de tous mais il est aussi plus cher. Puis ce fut l'« Abeille » en 1965. Mme Quéréy se souvient :

— Nous avons commencé à améliorer le « Mousquetaire » et l'avons transformé en remorqueur. Très vite, nous nous sommes rendu compte qu'un avion spécialement étudié et équipé pour le remorquage aurait des débouchés. Puis les services officiels nous ont demandé de faire un remorqueur dérivé du « Mousquetaire ». Les centres de vol à voile de l'armée de l'Air nous ont fait confiance et l'ont commandé. Voilà toute l'histoire...

Petit Jodel... deviendra grand

Octobre 1967... Centre Est Aéronautique fête ses dix ans. C'est en effet en octobre 1957 que fut créée la société. La production actuelle est de 8/10 avions par mois pour une production totale à ce jour de 550 appareils.

Le premier avion construit par la société CEA s'appelait Jodel/Robin.

— J'avais construit cet avion parce que je trouvais anormal de ne pas profiter de cette possibilité de voler à trois ou quatre (avec deux enfants par exemple sur la banquette arrière), avec un moteur de 90 ch. En fait, mon but précis, à l'origine, était de voler en famille.

Comme M. Joly et Jean Délémonté, Pierre Robin avait fait ce premier avion pour lui. Le premier Jodel/Robin avait été construit en CNRA. Il n'y avait pas de dessins et pas de dossier de calculs. C'était vraiment un avion d'amateur.

C'est à ce moment-là, en octobre 1957, que fut créée la société Centre Est Aéronautique. Pierre Robin, son animateur, en collaboration avec Jean Délémonté, décidèrent de lancer sur le marché un avion de tourisme triplace de puissance raisonnable et à performances élevées.

L'étude et la construction d'une pré-série de huit appareils, permettant une expérimentation rapide et minutieuse, a été sanctionnée par l'obtention du certificat de navigabilité le 10 juillet 1959.

Le Dr-100 Jodel « Ambassadeur » remporte un grand succès auprès de la clientèle française. Pour permettre sa vente à l'étranger, Centre Est décide de lui apporter les modifications nécessaires afin qu'il puisse répondre à la norme américaine CAR 3...

— C'était l'époque où nous avions beaucoup plus de commandes que nous pouvions en satisfaire — et c'est pour quoi, à ce moment-là, nous avons contacté Lucien Quéréy.

En effet, dans le but de satisfaire aux demandes de plus en plus nombreuses, et dans le but de permettre à Centre Est de s'équiper pour la fabrication en série, Pierre Robin cède un droit de fabrication du triplace à la Société Aéronautique Normande. A chaque sortie d'un « Ambassadeur » des ateliers de la SAN, Lucien Quéréy devait verser une « licence » à Centre Est Aéronautique.

Ainsi, plus de 350 « Ambassadeur » sont sortis des usines