

# WHO'S WHO

TEXTE : GHISLAIN FOURNIER - PHOTOS : MICHEL JAOUL ET GHISLAIN FOURNIER

*La nature dote parfois de façon trop inégale certains individus en qualité et en facilité. Michel Jaoul fait partie des privilégiés outrageusement gâtés. Cet ancien pilote de l'armée de l'Air a pour habitude de s'investir entièrement dans toutes les disciplines qu'il pratique. Que ce soit dans le ski où il ira jusqu'au monitorat, dans le cyclisme, le tennis ou le golf avec 17 de handicap, Michel ne fait rien à la légère. Il apprécie aussi beaucoup le travail manuel et plus particulièrement celui du bois. En prenant sa retraite, il a ouvert un pas de porte d'ébéniste professionnel spécialisé dans la restauration de meubles anciens.*

**N**otre homme a bien essayé de se diversifier en explorant d'autres passions afin de connaître d'autres sensations et émotions que celles apportées par l'aéronautique, mais rien n'y a fait ! Comme pour l'appel du large ou comme l'a écrit Renaud pour la mer, nous pourrions chanter "C'est pas l'homme qui prend le ciel, mais le ciel qui prend l'homme... tin tin tin". Sa passion l'a amené à élargir le cercle des constructeurs amateurs en attaquant la construction d'un RV4 à partir de simples liasses. Il va nous expliquer pourquoi il a choisi cet avion, les problèmes qu'il a rencontrés et quelles ont été ses satisfactions. La traque de ce type d'individu n'est pas une mince affaire. En effet, sa modestie et sa discrétion s'ajoutent au fait qu'il se camoufle derrière un mur de timidité. Mais l'amour et l'admiration de sa charmante épouse le trahissent et font d'elle une parfaite attachée de presse. J'allais



Le RV4 et son constructeur.

oublier, si vous le rencontrez à Bourges, demandez lui donc qu'il vous chante en s'accompagnant de sa guitare le répertoire de Georges Brassens car il est aussi musicien à ses heures. De là à ce qu'il s'exécute, c'est une autre histoire !

## GHISLAIN FOURNIER

Comment as-tu découvert l'aviation ?

## Michel Jaoul

En 1969, à 20 ans, je venais de terminer une formation de micro-mécanicien mais ne voulais pas continuer dans cette voie qui ne me plaisait pas du tout. J'avais intégré cette école uniquement parce qu'elle se trouvait à 200 m de chez moi, exactement comme on devient mineur parce que l'on a un père mineur. A l'époque, je n'avais jamais pensé à voler, ne connaissais rien de l'aviation et ne savais pas ce qu'était un pilote militaire. Jusqu'au jour de cette année 69 où, en contemplant un avion, je me suis dit "Pourquoi n'apprends-tu pas à piloter ?" J'habitais Chambéry et seul comme un grand garçon, j'ai pris rendez-vous avec le monsieur aviation local de l'armée. Il m'a dit "Il faudra porter un calot

et marcher au pas, mais c'est possible". J'ai donc signé et après 20 h de vol en double, j'ai été lâché sur Fouga Magister sans jamais avoir piloté un autre type d'appareil. C'était le cursus militaire classique.

Tu n'avais jamais piloté d'avions à hélices avant ton lâcher ?

Non ! Certains pouvaient faire quelques heures sur D112 ou planeur mais cela n'a pas été mon cas.

Tu as dû être très impressionné le jour de ton lâcher ?

Sans plus, car l'armée de l'Air est une école et une école très performante d'ailleurs. On ne lésinait pas sur les moyens, tout ce que l'on nous demandait était de nous appliquer. Après un peu de sélection et beaucoup d'instruction, on se retrouve sur un rail et l'on grimpe l'escalier par petites étapes successives. Jamais deux marches d'un seul coup mais progressivement sans laisser place au hasard. Cela s'est fait en douceur, presque naturellement. Depuis, je totalise 5 800 heures de vol.

# MICHEL JAOUL

# WHO'S WHO

## Comment as-tu eu l'idée de construire ton propre avion ?

Pour m'amuser, j'empruntais les avions de l'aéro-club de Bourges et faisais voler les réservistes. J'appréciais de voler dans un avion de tourisme comme le Régent, appareil très confortable. Jusqu'au jour où j'ai entrepris de me renseigner sur le type d'appareil qui correspondait le mieux à ma personnalité et à mon budget. Rien dans les constructions d'usine ne remplissait le cahier des charges que je m'étais imposé. Il me fallait donc le construire moi-même, mais lequel choisir ? En 1980, le Sirocco de Marcel Jurca me plaisait beaucoup.

## Alors, pourquoi le choix d'un RV4 métallique inconnu en France à l'époque ?

J'ai suivi les conseils d'un ami, Joël Bénéte, pilote de Bombardier Mirage 4, qui possédait un Tempête Jurca et voulait s'en séparer. Je me suis servi de sa grande expérience comme d'un marchepied. Il connaissait parfaitement le monde de la construction amateur et savait tout ce que l'on pouvait trouver dans ce domaine. Il cherchait à cette époque à construire un avion "multi-usage" qui puisse transporter deux personnes et leurs bagages pour une semaine, l'autonomie de l'appareil devait être d'au moins 1 000 km avec réserve. Cet avion devait décoller et poser court.

Il étudiait depuis 6 mois les documents de la gamme RV, du nom de son concepteur américain Richard Vangrunsen de l'Orégon. Ce type d'appareil avait retenu son attention et devait, d'après lui, faire un malheur. Ce qui s'est révélé exact par la suite puisqu'en 1995, 1 040 RV avaient été construits aux USA. L'avion croise sans

problème à 230 km/h avec un moteur de 150 cv à 2 450 tours. Il passe les 15 m de hauteur en 200 m. Il n'a besoin que de 150 m (s'il n'y a pas de vent) pour s'arrêter sur une piste en herbe.

Personnellement, je pose régulièrement le mien sur une piste privée chez un ami agriculteur. Il passe de 0 à 90 km/h en 80 m, la vitesse de rentrée des volets s'effectue à 125 km/h et s'obtient tout de suite après le décollage. La consommation en croisière est de 32 litres/h. On peut encore faire mieux avec le Lancair mais ce n'est plus le même prix. Le RV4 s'avère donc un très bon compromis.

## Comment as-tu procédé pour la construction ?

La décision a été prise un midi au Mess. J'étais en compagnie de Bénéte et d'un autre pilote instructeur militaire, Jean-Marc Goutherot. C'est autour de la table que nous avons décidé d'unir nos compétences pour construire chacun notre RV4. L'intérêt consistait à répartir les tâches. Nous étions partis uniquement de plans sans même un lot de matière. Chacun de nous trois devait

exécuter chaque tâche en triple. Partant de plaques d'aluminium, celui qui étudiait un longeron en faisait trois et nous l'aidions si besoin était. Moi, par exemple, j'ai réalisé toutes les nervures et un autre a fait toutes les pièces pliées.

## Conseilles-tu de s'associer pour construire son jouet ?

Ah, ça c'est un point important ! Nous nous en sommes bien sortis parce que nous étions de compétence équivalente. Nous nous étions fixés des étapes impératives à respecter avant toute séparation. Si l'un d'entre nous avait un problème, nous l'aiderions.

## Quelle différence y-a-t-il entre un lot matière et un kit ?

Dans un kit, le fabricant réserve au moins 51 % du travail au constructeur alors que dans le lot matière c'est beaucoup plus.

## Quelle durée faut-il compter pour la construction ?

Pour ce type d'appareil, le fabricant préconise 1 500 heures de travail pour la



construction si l'on part d'un lot matière. En revanche, dans notre cas, en démarrant de simples liasses, il nous a fallu presque autant d'heures supplémentaires en recherches, déplacements et études. Le record de rapidité est de 85 jours (ouverture de la caisse-certification en vol de l'avion). Attention, la personne concernée ne consacre son temps qu'à ça et est mécanicien de formation.

#### Combien ton avion t'a-t-il coûté ?

Dans la construction amateur, tout dépend des opportunités que l'on a pour l'acquisition du moteur et de l'avionique. Le lot matière coûte environ 70 000 F. Un moteur peut valoir d'occasion 10 000 F (avec une fiabilité douteuse) et 200 000 F neuf. J'ai eu la chance d'en trouver un très sûr (car refait par quelqu'un de confiance) pour 20 000 F. En ce qui concerne l'avionique, il faut chercher, comparer ou pourquoi pas récupérer ! En moyenne, le prix de revient de base de l'appareil est de 130 000 F (matière première, moteur, hélice bois et équipement sommaire).

#### Et si cela était à recommencer ?

Je ne procéderai pas de la même façon. Nous avons perdu beaucoup de temps en partant de plans. Nous avons dû chercher et explorer dans de nombreux domaines. Pour les matériaux, Péchiney nous a vendu la tôle à prix réduit. Dassault Aviation nous a beaucoup aidés pour la visserie. Mais nous avons augmenté le temps de construction avec les recherches et déplacements alors qu'un lot matière coûte à peine plus cher et toutes les soudures sont passées au rayon, et en plus tout tombe juste. Je procède actuellement à la construction d'un RV6 pour un ami, en partant cette fois d'un lot matière.

#### Quel est le plus beau souvenir que tu conserves de ta vie aéronautique ?

C'est évidemment mon premier vol avec mon RV4. Imagine un peu : tu pars d'un objet quasiment inanimé que tu as construit avec tes mains et ta tête. C'est presque comme ton enfant ! Avant le premier vol, tu

n'es qu'un pilote quelconque, puis tu desserres les freins de ton avion et deviens pilote d'essai et aventurier par la même occasion. Tu te demandes quel va être l'effet gyroscopique ainsi que la réaction de l'appareil aux commandes. A vrai dire, tu ne sais pas si l'avion va voler même si tu te dis qu'au fin fond des USA, plusieurs centaines d'appareils identiques au tien volent déjà. Malgré tout, tu n'y crois pas vraiment ! Tu découvres ensuite le comportement de ton avion et l'analyses rapidement, l'avion dépote ! Et puis, après l'atterrissage (où j'ai mouillé ma chemise car le premier poser demande beaucoup d'attention), c'est un réel plaisir. L'après-vol est peut-être encore plus fort que le vol lui-même car tu deviens certain que tout va bien.

#### Est-ce que les sensations sur ce type d'appareils sont plus fortes que sur les avions militaires ?

Ça n'a rien à voir ! Déjà le fait que ce soit une construction amateur procure un plaisir incomparable, cela veut dire que si nous avons construit nous-mêmes notre avion c'est qu'il n'existait aucune équivalence en production professionnelle. Ce sont des avions inégalés ! Ensuite, nous sommes en prise directe avec les éléments, nous ressentons tous les aléas de la météo. Nous sommes séparés des 150 cv par une simple tôle de 8/10°. Les avions d'armée ou de transport que je pilotais comme le Nord Atlas avaient une puissance de 4 000 cv avec 21 tonnes à trimer ou encore comme le XINGV avec 2 x 680 cv étaient lourds et donc pesants aux commandes. Enfin, cela n'est pas comparable.

#### Un mot sur la réglementation ?

De construire son avion permet de voler en CNRA, il s'agit d'une bonne réglementation qu'il ne faudrait pas modifier dans le sens où nous sommes responsables et où l'on nous fait confiance. Les visites de contrôle sont espacées et on nous laisse beaucoup de liberté dans l'équipement. Par exemple, je viens de mettre une radio sur mon avion, je l'ai achetée chez un revendeur et l'ai

câblée et testée moi-même. Elle marche et je l'inscris sur mon livret. Alors que pour un avion de série avec CDN la pose doit être agréée. Cela implique de se déplacer, c'est-à-dire perdre du temps et de l'argent. Pourvu que rien ne change !

#### Quelle a été ta plus grosse frayeur ?

J'étais en instruction avec un élève et nous simulions une panne sur un moteur en XINGU, je venais de mettre en drapeau une turbine sur un biturboprop, lorsque l'élève, dans un réflexe malheureux, coupa l'autre moteur. Nous étions en basse altitude et en IMC. Cet incident constitue l'une de mes plus grosses montées d'adrénaline. Je n'avais pas le droit à l'erreur.

#### Que penses-tu des ULM ?

Ce sont des aéronefs comme il y a des ballons. Je ne suis pas très informé par ce qui se fait dans ce domaine. A Bourges, les ULM sont interdits pour l'instant. Mais mon choix s'orientait plutôt vers des avions légers de 150 kg environ, donc des ULM. Avec 300 km/h et 80 cv, c'est parfait. L'idée qui consiste à réinventer l'aviation, cela ne m'intéresse pas. Je trouve par exemple extraordinaire les appareils produits par Colomban que ce soit le Cri-Cri ou le Bambi. Maintenant la différence entre les avions en composite (que je trouve superbes d'ailleurs) et les avions de construction amateur bois et toile ou tout métal est la même qu'entre les plats cuisinés prêts à consommer sous vide et la bonne cuisine traditionnelle.

#### Quelle est ta dernière blague ou ce qui t'a fait sourire dernièrement ?

Aucune blague ne me vient à l'idée pour l'instant. Mais ce qui m'amuse beaucoup, c'est de constater qu'au fin fond de l'Orégon ou de la Creuse, les caractéristiques des constructeurs de RV sont les mêmes. Nous sommes sur la même longueur d'onde et nous avons le même langage, le même profil. D'après les comptes rendus publiés aux USA, la ressemblance est flagrante. ■ ■ ■