Les adhérents de l'Association Sénonaise des Constructeurs Amateurs d'Aéronefs partagent une même obsession : bâtir coûte que coûte et de leurs mains l'objet volant qui leur permettra d'atteindre le septième ciel. Jacques Page, en bon président, donne l'exemple.

Le troisième « Formule Mignet » de Jacques Page n'est encore qu'un squelette ; construit en pin d'Oregon, il prend forme petit à petit.

Les ailes du plaisir

TOUT commence il y a une vingtaine d'années quand, technicien TV dans la région parisienne, Jacques Page, aujourd'hui sénonais, se rend chez un client qui lui a entrouvert les portes de sa caverne d'Ali-Baba. Dans son atelier, cet étonnant bonhomme avec lequel depuis une heure il converse de leur passion commune pour l'aviation, est en train de construire... un avion !

Ce jour-là, Jacques Page est happé à jamais par l'univers étonnant des constructeurs amateurs d'aéronefs.

Sur le chemin du retour, il ne cesse de repasser dans son esprit les images de ce fuselage en devenir. C'est décidé, lui qui pratique déjà le vol à voile pour le plaisir, construira son propre avion. A partir de ce jour des années 80, rien ne sera plus jamais comme avant chez les Page : appartement chamboulé, horaires de repas oubliés, vacances écourtées... le virus de la construction remportera toutes les batailles.

« Ça s'est très mal passé, se souvient Eliane, son épouse. Nous n'avions plus de samedi, plus de dimanche, nous mangions à n'importe quelle heure. Il rentrait de son travail à 20 heures et hop ! il s'enfermait dans le débarras jusqu'à 22 heures. Pour qu'il soit fin juillet à Moulins (Allier) à un grand rassemblement d'avions construits par des amateurs, nous devions rentrer plus tôt de vacances. A peine arrivé, il déposait la caravane sur le bord du trottoir et il repartait ! »

Avec le temps, l'humour a remplacé l'humeur, mais ceci expliquant peut-être cela, aucun des enfants (deux filles et un garçon) ne s'est associé à l'aventure. « Il pourrait bien construire des avions de quinze places que nous n'y monterions pas ! », confirme Eliane Page. Comme pour illustrer les propos de sa femme, Jacques Page exhibe ses classeurs. Parmi les plans, formules et instructions de toutes sortes, une collection de photos en noir et blanc : des pièces de bois partout ; sur la table de la salle à manger, sur l'armoire, trempant dans la baignoire, fixés sur les portes avec des serre-joints... Ni un atelier, ni un appartement. « On lui dit souvent qu'il a viré les filles de leur chambre pour construire son avion, sourit Eliane Page. Bien sûr ce n'est pas vrai ! Mais comme la chambre faisait exactement la longueur de ses ailes, ça allait impeccable ! Lorsque nous avons descendu ces dernières par le balcon, profitant d'un échafaudage installé à l'occasion de travaux de ravalement, je peux vous dire qu'il y avait du monde en bas qui regardait ! »

« Au début, poursuit Jacques Page amusé, nos voisins pensaient que je construisais un bateau. Comme je travaillais dans mon box tous les dimanches, je recevais la visite de gamins, puis de leurs parents. Lorsqu'ils ont appris qu'il s'agissait d'un avion, ils faisaient une de ces têtes ! ... »

Avec un brin de nostalgie, il se souvient : « Les perceuses autonomes n'existaient pas et je n'avais pas l'électricité dans le box, alors je perçais à la main, avec une chignole ! »

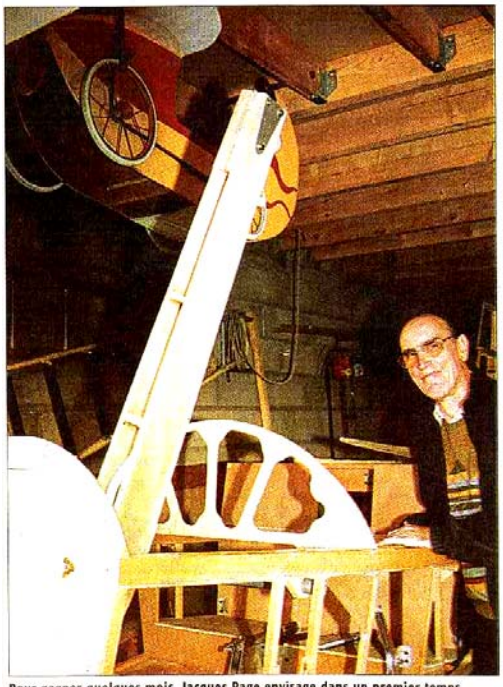
Aujourd'hui, le couple habite un pavillon à Sens. Jacques Page - qui préside l'Association sénonaise des constructeurs amateurs d'aéronefs - poursuit la construction de son troisième aéronef (dans un atelier) avec la bénédiction de son épouse.

Plus d'ailes dans la maison mais des livres, des cassettes vidéo et des classeurs par dizaines. Le modèle ? Toujours le même : un Formule Mignet (ou "Pou du ciel"), mais cette fois-ci biplace. Cet avion, inventé par Henri Mignet, date de 1934.

Ses originalités : deux ailes parallèles décalées (qui le font « parachuter » et non plonger en cas de perte de vitesse) et l'absence de palonnier (un manche seul suffit à contrôler la machine). Dans toutes ses explications, Jacques Page se réfère à sa Bible : « Le sport de l'air : pourquoi et comment j'ai construit le Pou du ciel », écrit par Henri Mignet (1).

C'est sûr, construire un avion soi-même demande un certain nombre de connaissances, beaucoup de disponibilité et surtout, une vraie passion.

« Les constructeurs amateurs sont autant constructeurs que pilotes. Il y en a même qui fabriquent des avions dans lesquels ils ne voleront jamais.



Pour gagner quelques mois, Jacques Page envisage dans un premier temps d'adapter les ailes de son deuxième Formule Mignet sur celui qu'il est en train de construire.

Des adresses pour faire son shopping

Pour acheter les plans, trouver les matériaux (bois, aluminium, toile...), obtenir les instructions pour transformer les moteurs, s'en procurer d'occasion, etc., s'adresser au RSA (Réseau du sport de l'air), la Fédération française des constructeurs amateurs et des aéronefs de collection : 46, rue Sauffroy, 75017 Paris. Tél. 01.42.28.25.54. Sur Internet : http://www.rsa-france.com E-mail : info@rsa.france.com

• Pour des informations sur les sports aériens, les cours de pilotage, les aéroclubs, contacter la FNA (Fédération nationale aéronautique) : 155, avenue de Wagram, 75017 Paris. Tél. 01.44.29.92.00. Sur Internet : www.fna.asso.fr E-mail : fna@fna.asso.fr

• Revues spécialisées : Expérimental (« Toute la construction amateur et en kit »), Aviasport (« Pour ceux qui ont un morceau de ciel dans la tête »), Vol à voile (« La revue française de vol à voile ») : 67, avenue de la République, 75011 Paris. Tél. 01.49.29.44.22.

• Vous trouverez des informations sur l'Association sénonaise des constructeurs amateurs d'aéronefs et sur le rassemblement de Formules Mignet organisé en septembre dernier sur le site Internet du CDOS (Comité départemental olympique et sportif) : http://www.yonne-olympique.com

Pour que le vol reste un plaisir, Noël Bastiaens aux commandes de son Papillon noir plafonne ses étapes à deux heures. À raison de 100 km/h, « la tête dans le vent avec l'émerveillement du haut, on évolue dans une autre dimension ».

Pour des gens encore en activité, il faut compter trois ans pour terminer une machine. C'est pour ça que de plus en plus de constructeurs amateurs achètent des kits. Ça coûte beaucoup plus cher, mais ça va nettement plus vite.

Moi, j'ai toujours travaillé avec mes mains, et à l'association (voir encadré) il y a de bons mécaniciens pour donner aide et conseils. En un hiver, on peut refaire complètement un moteur. »

« Il y en a même qui fabriquent des avions dans lesquels ils ne voleront jamais »

Car les rois de la bricole se font une fierté d'être les rois de la débrouille... Si un moteur neuf coûte entre 6 000 et 10 700 euros (soit 40 000 à 70 000 F), on peut aussi adapter un moteur issu de l'automobile. Et là, la dépense chute : le « Poupage » de Jacques Page, son deuxième avion (un monoplace), vole avec un moteur de « Coccinelle » acheté 500 F (76 euros), dans une casse (prix de revient de l'avion terminé : environ 5 000 euros, soit 32 000 F). Et sur son troisième avion, il s'apprête à faire de même (le premier était doté d'un moteur de Daf 44). Bien sûr, le travail est énorme, car il faut complètement le transformer : fixer l'hélice à la place de l'embrayage, installer un carburateur, un allumage, adapter la pompe à essence, etc.

Pour l'instant, le moteur est en pièces détachées sur un établi. « Avant de le faire tourner il faut vérifier que tous les éléments sont bons. »

Les constructeurs amateurs n'oublient jamais que ce sont leurs vies qu'ils projettent d'emmener promener au-dessus des nuages...

Pour avoir le droit de voler dans un monoplace, ils doivent passer un brevet ULM.

Pour un biplace, il faut également une qualification spéciale donnant l'autorisation d'emmener quelqu'un (dite « qualification biplace » et octroyée par un instructeur).

Le troisième « Formule Mignet » de Jacques Page n'est encore qu'un squelette (une fois terminé, il pèsera 414 kg). Construit en pin d'Oregon, il prend forme petit à petit : « Après avoir tracé mon plan, j'ai fabriqué les longerons qui donnent la forme générale de la machine, puis les cadres... » Gouverne arrière, mâts, étambot, etc., les terminologies maritime et aéronautique se rejoignent dans des machines élégantes vouées à procurer une sensation de liberté. Au dessus de sa tête, un petit « Pou du ciel » semble veiller sur l'avancée des travaux. Jacques Page l'a construit il y a quelques années pour sa première petite fille, qui refuse catégoriquement de s'en séparer. Qui sait, peut-être la relève se trouve-t-elle là...

Nathalie HADRBOLEC

(1) Imprimerie Gatignol et Fils, 14, avenue Maryse-Bastié, 17200 Royan. Tél. 05.46.05.05.42. Fax 05.46.05.19.70. Prix : 42,69 euros (version standard) ou 53,36 euros (version luxe) + 7,01 euros de frais de port (Colissimo). Cet ouvrage explique comment construire un « Pou du ciel » et comment le piloter.

Ci-dessus, avec son tricycle volant (moteur derrière, parapente dessus), Noël Bastiaens remporte toujours un grand succès dans les mettings. Et vole le paramoteur...

Amateurs oui, mais en professionnels

Jacques Page est président de l'ASCAA, Association sénonaise des constructeurs amateurs d'aéronefs, qui rassemble 48 membres (Aérodrome de Gisy-les-Nobles, 89140 Pont-sur-Yonne. Tél. 03.86.64.05.73.) et dispose de quatre hangars. Bilan de cette association fondée en 1978 : une cinquantaine d'avions construits ou restaurés et plusieurs en cours de fabrication.

En septembre dernier, l'ASCAA a rassemblé, sur l'aérodrome de Gisy-les-Nobles, 34 « Poux du ciel » venus de toute la France. Le « Papillon noir » de Noël Bastiaens, un superbe monoplace, a nécessité deux ans de travail et coûté plus de 6 000 euros (près de 40 000 F) avec le moteur. « Je ne le vendrai jamais », s'enflamme son propriétaire. Et d'entonner une chanson (qui n'est pas sans rappeler quelques souvenirs) : « Le plus beau, de tous les petits "Poux" du monde, c'est celui que j'ai fait de mes mains. J'en ai vu, bien d'autres "Poux" à la ronde, mais sans histoire, le meilleur c'est le "Papillon noir". »