

JACQUEMIN

Juste après la rédaction du paragraphe consacré à André Jacquemin, l'ami Jean Delmas faisait parvenir au rédacteur de cette série sur les constructeurs français de l'entre-deux-guerres, une superbe documentation trouvée au Musée de l'Air, écrite par François Jacquemin. Nous la reproduisons ici intégralement.

André Jacquemin inventeur

1896-1981

Né le 2 septembre 1896 dans le petit village haut-marnais de Saucourt, qu'il ne quitta que par nécessité sa vie durant, André Jacquemin était le fils unique d'un industriel qui dirigeait une tréfilerie d'acier doux et qui mourut d'un accident de chasse en 1910.

André fit des études secondaires au lycée de Chaumont et consacra tous ses loisirs, depuis son jeune âge, à la construction de cerf-volants et de postes radio à galène qui lui permirent, avant 1914, de recevoir les émissions de la Tour Eiffel à plus de 200 km de distance et de communiquer avec des camarades « TSF-istes » comme lui.

Il fut présenté au général Férié qui témoigna de l'intérêt pour ce jeune radio.

Lorsqu'éclata la Grande Guerre, André Jacquemin s'engagea, et obtint, grâce au général Férié, d'être versé dans le génie, comme radio-télégraphiste. C'est en cette qualité que, détaché à l'escadrille 51, il fit toute la campagne 14-18 presque toujours au front ;

C'est alors qu'il prit goût à l'aviation, volant fréquemment sur biplace d'observation, pour mettre au point la radio de bord qui servait à régler les tirs d'artillerie, par liaison air-sol. Ses souvenirs, ses impressions de cette longue aventure, ont été recueillis par le général Lissarague sur une bande magnétique enregistrée vers 1976.

Après l'Armistice, André Jacquemin regagne son village et prend la direction de l'usine, que sa mère avait assurée durant plusieurs années. Son esprit inventif lui permet d'apporter de nombreux perfectionnements aux matériels de tréfilage et jusqu'à la fin de ses jours, il créa plusieurs générations de machines à tréfiler, de régulateurs pour courant continu ou alternatif (produit par turbine

au fil de la rivière), de trains continus de laminage ou de revêtement de fils d'acier (galvanisation, étamage, cuivrage). Divers procédés de son invention sont admirés et utilisés par la profession du tréfilage qui, à présent encore, en exploite certains (la filière tournante par exemple). Mais la mécanique « statique » ne peut suffire à celui qui, enfant, s'accrochait à une chaîne de cerf-volants pour bondir quelques mètres du haut d'une pente, ou, jeune soldat, ne manquait pas un vol de reconnaissance au milieu des tirs d'obus pour admirer un coucher de soleil sur les lignes...

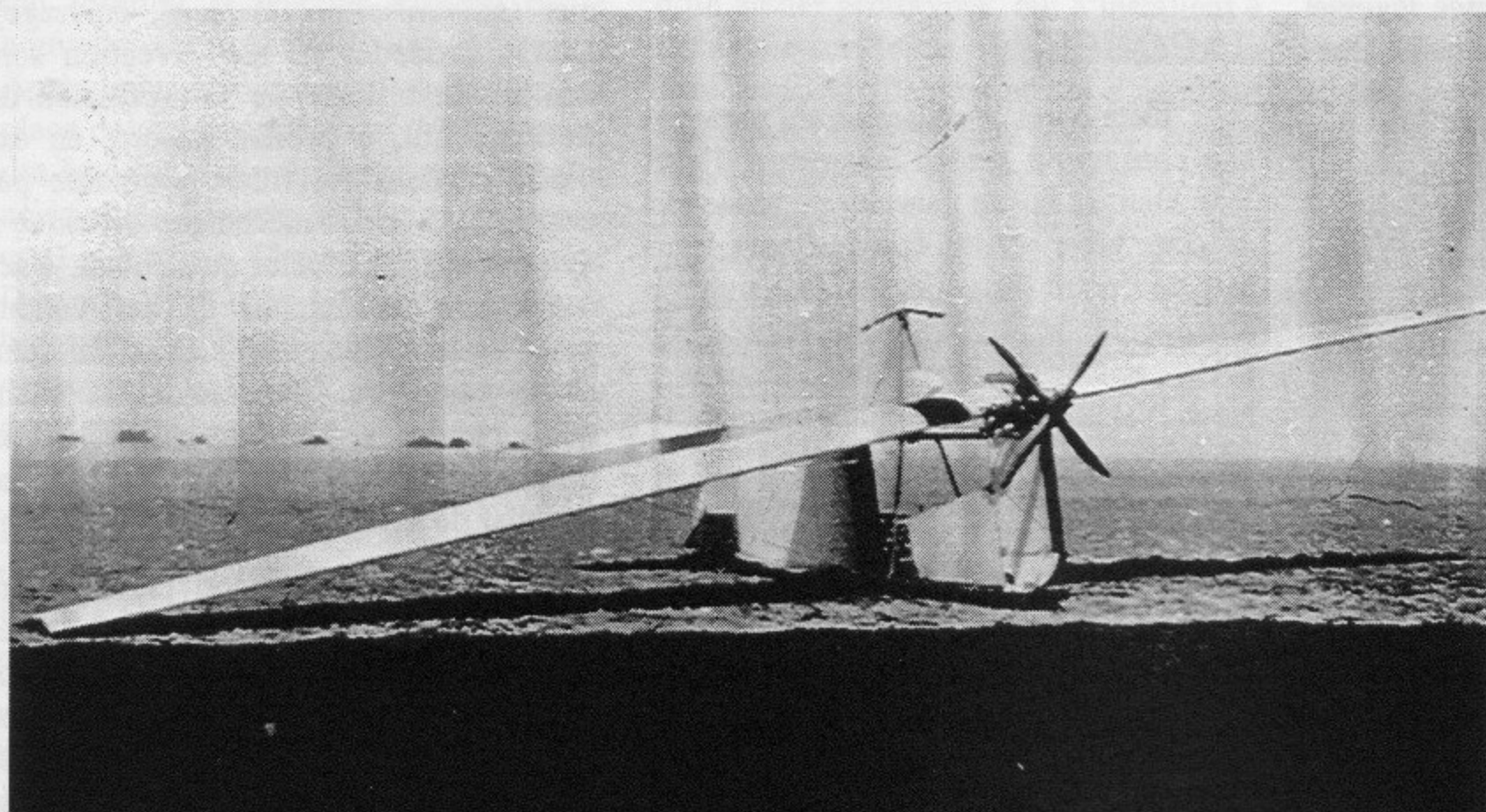
Dès 1921, il entend parler d'une voiture à hélice qu'on appelle « l'Hélica » inventée par un ingénieur de Liore-Olivier, Marcel Leyat. Liore en construit quelques exemplaires et André Jacquemin en acquiert un, tandis qu'il se lie d'amitié avec Leyat. À la suite d'un tonneau malencontreux, dans un virage étroit et par vent de travers, l'Hélica est détruite, mais son moteur fera une nouvelle carrière sur un ou plutôt plusieurs modèles d'hydroglisseurs que Jacquemin construit et expérimente sur l'étroite rivière de son village ; le dernier prototype étant jugé bien au point, on convoque l'ingénieur des Mines pour son homologation. Hélas, dès le premier parcours, à pleine vitesse, alors que les deux flotteurs commencent à déjauger, l'engin capote et l'ingénieur prend un bain forcé !... Mais le moteur est intact et il resservira plus tard pour d'autres inventions, aéronautiques cette fois.

Avec son ami Leyat, il décide de construire un planeur à ailes « vivantes » ; ce principe, imaginé par Leyat, consistait pour l'essentiel, à remplacer les ailerons par une commande de gauchissement et profondeur de chaque aile complète. En configuration de vol horizontal, une mobilité constante des ailes, dosée par contre-poids et sandow, permet d'encasser confortablement l'instabilité de la masse d'air, par une sorte de « suspension flottante ». Quand au gauchissement total des ailes, il supprime toute inertie dans les manœuvres d'inclinaison.

Quelques temps, A. Jacquemin acquiert un planeur Avia, passe son brevet A et s'entraîne au pilotage lancé par sandow ou treuil ou encore remorqué par sa Bugatti 2L300 à compresseur... Il est alors en mesure d'expérimenter lui-même avec succès le planeur Leyat-Jacquemin qui, par la suite et non sans quelques modifications, deviendra moto-

Ci-contre :

Le moto-planeur
Leyat-Jacquemin LJ-1
photographié
à Chaumont
le 15 septembre 1932.



En dessous :

Le même appareil
toujours à Chaumont
après son accident
du 16 septembre 1932.

Photos coll. Jean DELMAS

planeur en recevant le moteur ABC d'une ancienne moto. C'est le début d'une longue suite d'inventions et de perfectionnements aéronautiques qui, jusqu'en 1939, verra la naissance, la mise au point, et parfois la casse, de plusieurs prototypes allant du premier modèle sans habitacle au biplace de tourisme (moteur 90 ch salmson) doté du confort de l'époque.

Au total, 5 ou 6 versions différentes de monoplace seront construites et expérimentées avant les prototypes d'identification, un monoplace, un biplace (À partir de 1937, la collaboration Leyat Jac-

quemin cesse sur un différent touchant au principe du train monorace-estimé peu pratique pour l'avion par Jacquemin - tandis qu'un accord avec l'industriel de Montargis, Claude Lemaître est signé en vue de la construction en série d'un biplace de tourisme) qui voleront en 1938 et 1939 et auraient pu donner naissance à une série commercialisable si la guerre n'était pas survenue.

Plusieurs profils d'aile, des trains d'atterrissage monorace et bitrace, un frein aérodynamique (gouvernail de direction s'ouvrant en deux moitiés par commande de palonnier) permettant à

l'appareil de piquer sans guère accroître sa vitesse pour des atterrissages de précision, un viseur d'atterrissage, un effet de freinage au sol par cabrage total des ailes combiné aux freins de roues, telles furent les principales novations apportées par André Jacquemin autour du principe de l'aile vivante qui est un facteur commun à toutes les réalisations. Tous ces efforts tendaient à une facilité de pilotage et une sécurité accrue en vue de contribuer à une aviation légère du moindre risque et du moindre coût. On n'oublie pas que c'est l'époque de l'Aviation Populaire née en 1936, qu'Henri Mignet illustra avec le Pou du Ciel, présenté en vol à

Orly le 9 décembre en marge du Salon de l'Aéronautique de 1934 et en même temps que le petit avion rouge d'André Jacquemin.

Au cours de cette période de 5 à 6 ans d'expérimentation en vol, André Jacquemin ne possédait toujours que son brevet A de vol à voile et il attendit le grand âge de 70 ans pour passer son premier degré avion à l'Aéro-Club de Chaumont La Vendue où il avait essayé la plupart de ses propres réalisations.

Lors de l'invasion de 1940, les Allemands se saisirent des appareils en état de vol, au nombre de trois (deux monoplaces et un biplace) et ils se procurèrent le film intitulé « Des ailes pour tous » (tourné par Pathé Journal en juillet

1933), dont le Musée de l'Air possède un exemplaire en 35 mm. L'ensemble, transporté en Allemagne, y fut analysé et évalué : on dit même que Goering se fit projeter le film et y prit grand intérêt...

Après la guerre, André Jacquemin ne poursuivit pas ses inventions aéronautiques. Il consacra entièrement son imagination au tréfilage de l'acier dont il fit progresser les techniques, ce qui ne l'empêcha pas de revoler pour son plaisir à l'Aéro-Club de Chaumont dont il devint tout à la fois le Président d'Honneur et le « grand père volant » jusqu'à l'âge de 84 ans, communiquant à bien des jeunes sa passion de l'air et, comme il disait, de la belle mécanique.

François Jacquemin

Avia 11A Début 1932, marqué AJPS ; planeur acquis en copropriété par A. Jacquemin et son camarade P.Scordel pour s'entraîner sur planeur avant d'en construire un.

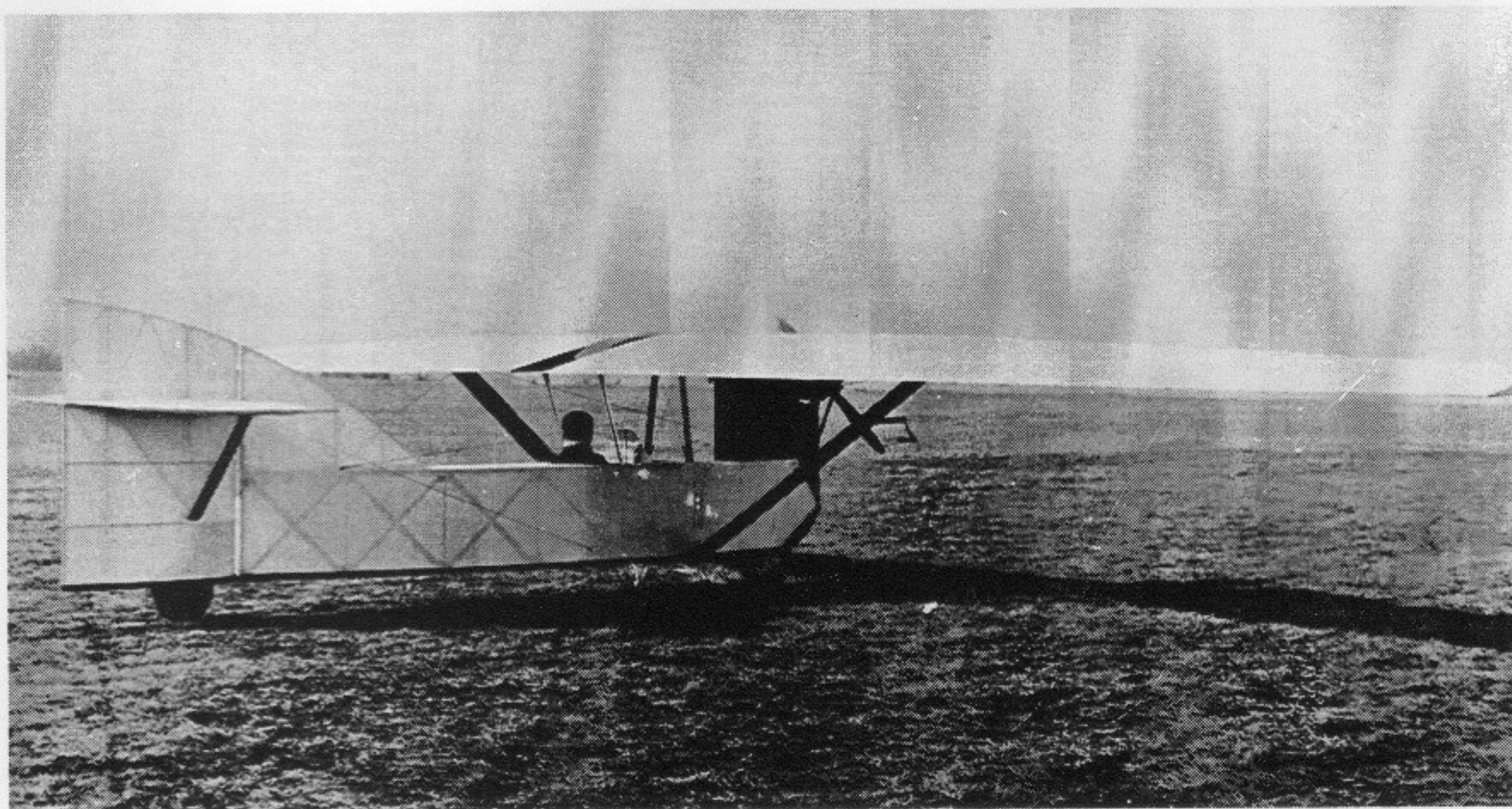
LJ0 1932 ; planeur Leyat-Jacquemin, monotrace à aile vivante, sur un principe Marcel Leyat. Couleur blanc

LJ1 1932 ; motoplaneur Leyat-Jacquemin, moteur ABC de moto, hélice quadripale, monotrace, aile vivante, couleur blanc

LJ2 1933 ; Avionnette Leyat-Jac-

Ci-contre :

*L'aviette
Leyat-Jacquemin LJ-2
photographiée
en février 1933*



En dessous :

*L'équipe de construction
devant le LJ.2.*

*De gauche à droite :
A. JACQUEMIN, et les deux
mécaniciens J. FOURNIER
et A. GERDELA*

Photos coll. Jean DELMAS



quemin, moteur ABC de moto , aile vivante, frein de piqué, monospace, couleur blanc et bleu marine

AJ 5 1934 ; Avionnette A. Jacquemin, moteur Poinard 35 ch, aile vivante, monospace, nouveau profil d'aile, frein de piqué, couleur rouge

AJ 6 1935 ; Idem AJ 5, mais train avant à deux roues

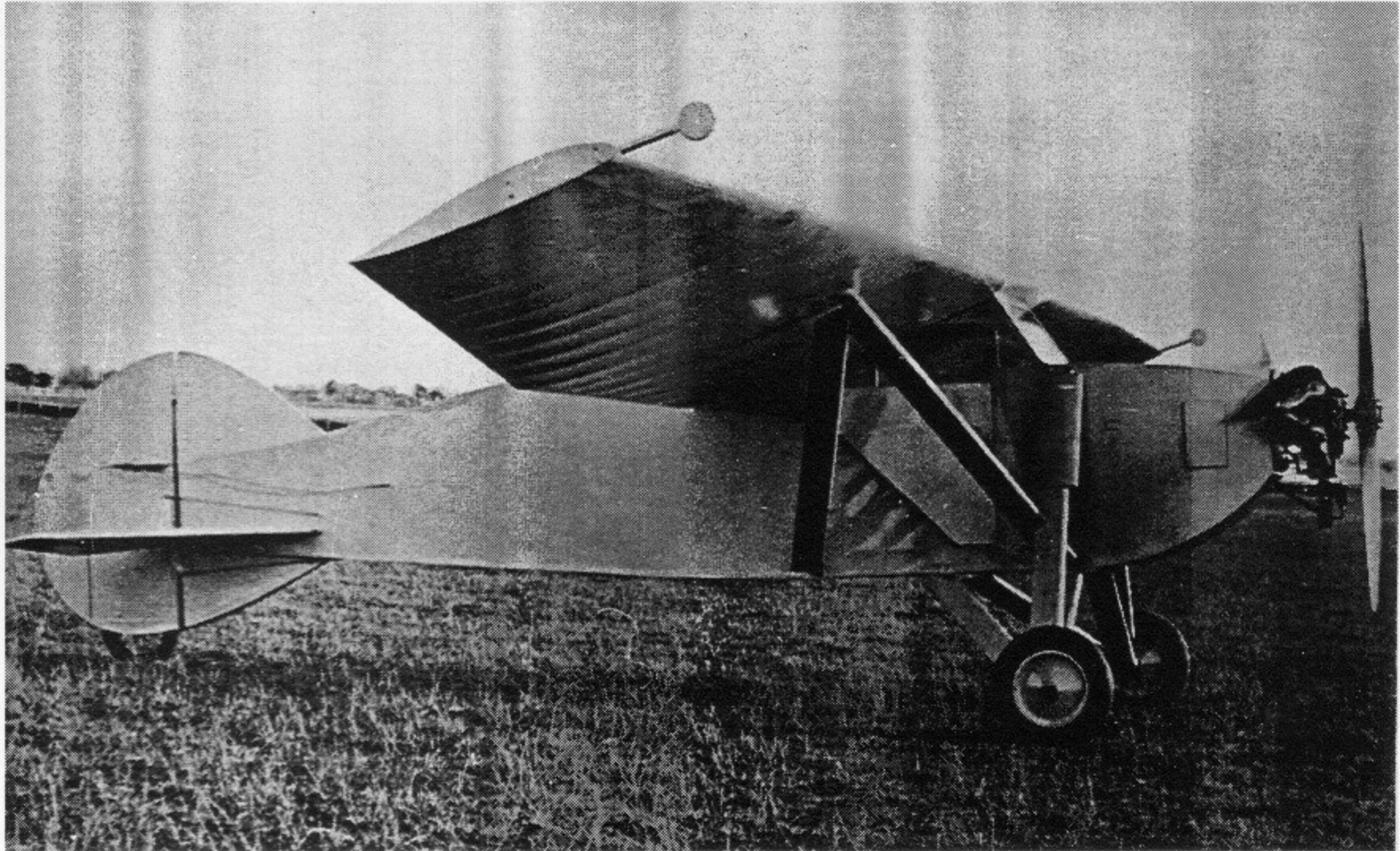
AJ 7 1936 ; monoplace conduite intérieure, aile vivante, train d'atterrissage tricycle, couleur bleu roi

AJ 8 1936 ; AJ 7 avec nouveau profil d'aile, mais qui interdisait le décollage...Pas de suite. Paire d'ailes conservée

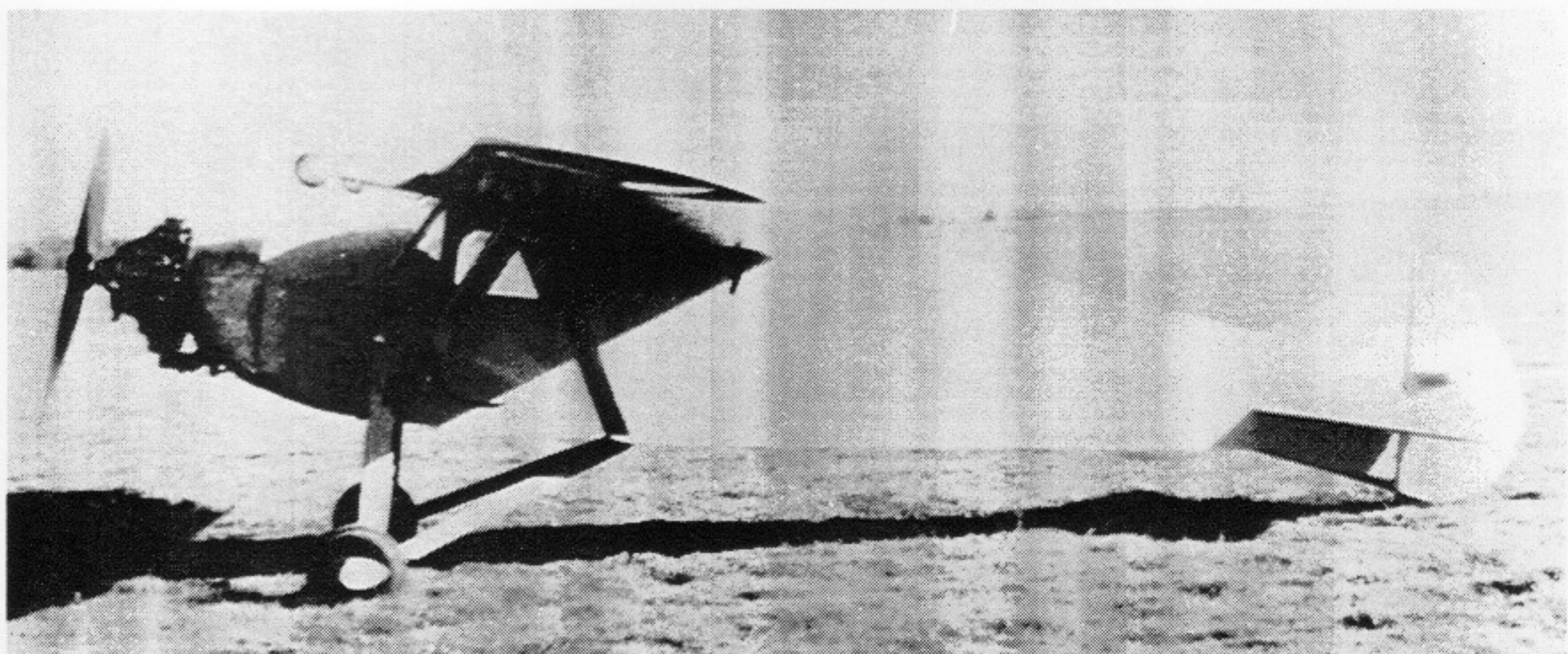
AJ 9 1937/1939 ; Dit « Girl Pat », version définitive du monoplace,

avec suspension du pilote et son siège, et contrepoids en bouts d'ailes. Sert de modèle pour la version boplace

JT 2 1937/1939 ; Biplace construit en coopération avec Claude Lemaître en vue d'une série pour l'aviation de tourisme.



AJ9 :
Monoplace dit "Girl Pat",
en 1937.



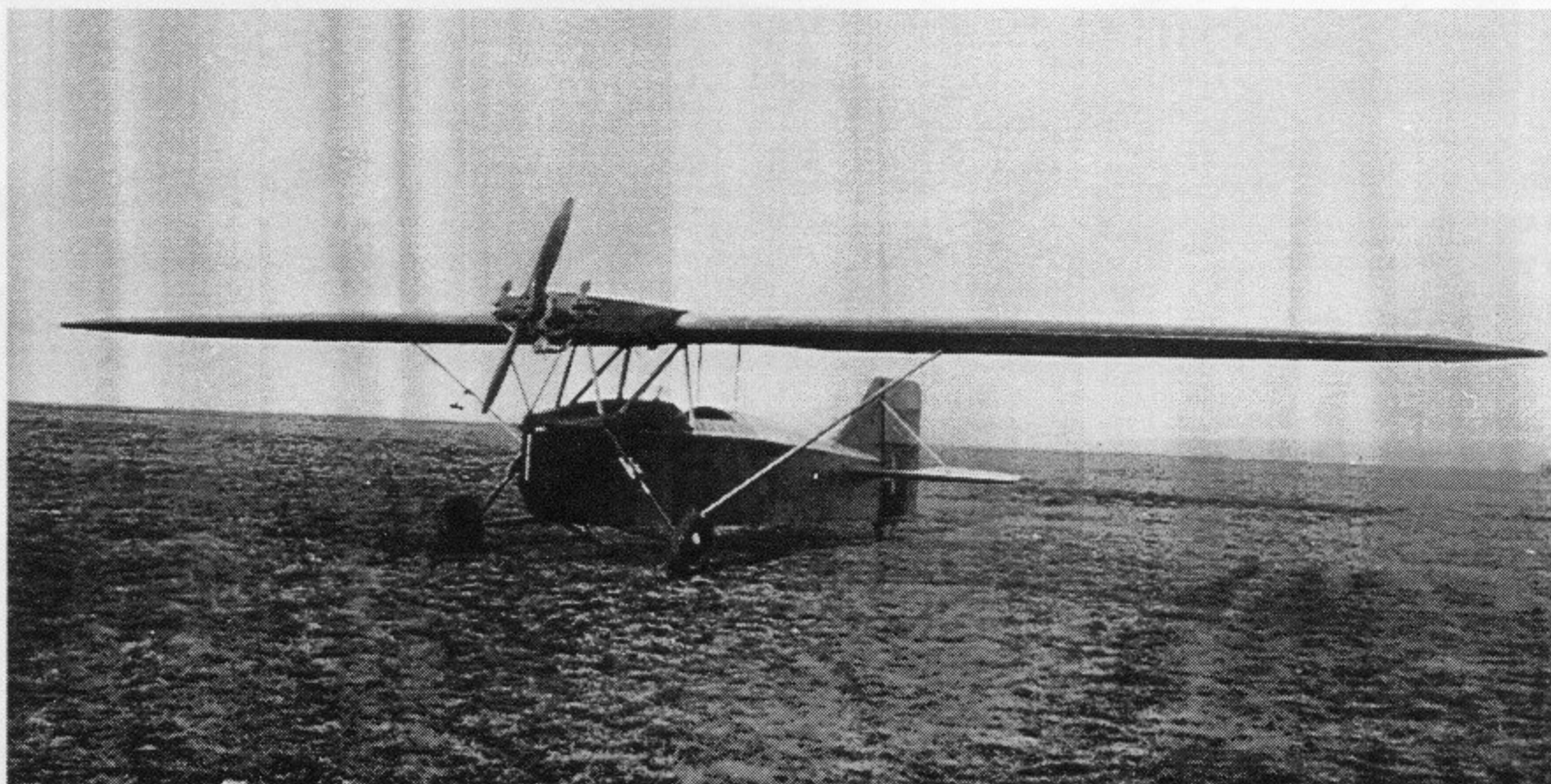
JT2 :
Troyes 1937



AJ5 :
Présentation en vol
lors du Salon de
l'Aéronautique de 1934.



AJ7 :
Troyes, le 10 mars 1936.



AJ6 :
À Chaumont en 1935.
Noter le train avant
à deux roues.