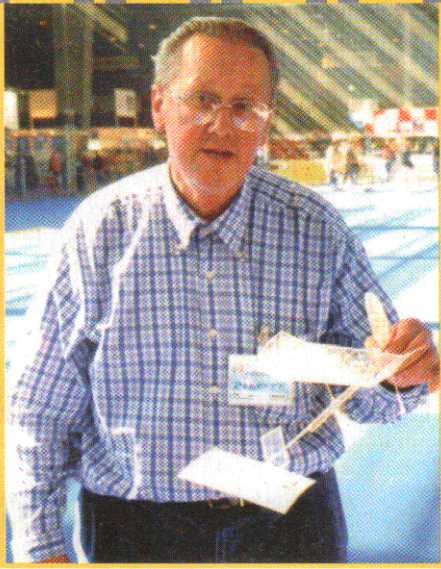


PO RTRAIT



Au salon de la maquette et du modèle réduit 2000 avec un micromodèle Trapèze mais plus petit...

"...J'ai accepté ma participation à ce papier... Pourquoi ? Je suis incontestablement un cas, ne serait-ce que pour ma participation très active à 26 salons, de La Défense à la Porte de Versailles et pour la multiplicité des modèles qui volaient, pas mal du tout, et créés en vue essentiellement des jeunes".

Jacques Delcroix
Juin 2009

JACQUES DELCROIX QUEL PARCOURS !

Aérodrome de Saran, automne 1971. Débutant, je tente de faire voler mon Aiglette, finie voici peu. Un homme s'en approche, la récupère et s'en saisit. Je le hèle et lui dis de ne pas la lancer, de peur qu'il ne la casse... S'en suit la litanie de ce qu'il faut revoir ! Centrage, vé, crochet... Mais qui donc est cet intrus ? Et qu'y connaît-il au réglage d'un avion si parfait ? Il fait alors voler un planeur radiocommandé - si, il en a fait ! - et aussi un Wake.



Entre 1951 et 1955 : Jacques en planeur et son frère Michel (qui a modifié le planeur de Jacques d'A Goetz en moto 400). Eh, visez la bagnole, une Aronde...

Ma vie vient de basculer... Une amitié - peut-on encore appeler cela ainsi et une complicité sans faille se sont peu à peu instaurées entre nous et cela dure... depuis bientôt 40 ans... Si c'est à Dédé Bonnot que je dois le virus du vol libre, il n'en est pas moins que j'ai aussi l'honneur d'être, si j'ose dire, un peu le fiston de Delcroix pour le modélisme, le spirituel mais pas seulement ! À la lueur de cela, on pourrait croire que dresser un portrait de Jacques va pour moi être aisé. Erreur, car la richesse de ses actions et de ses créations n'aurait pas trop d'une encyclopédie pour les décrire. Allez, on y va...

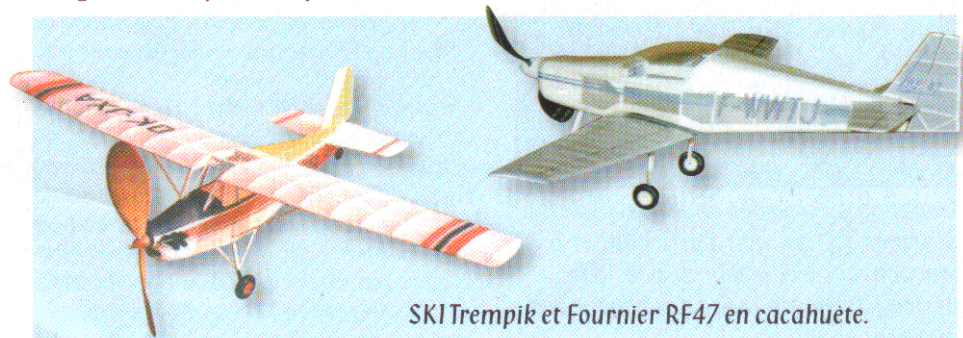
Tombé dans la marmite très tôt !

Tout petit déjà, à 3 ans, notre ami montre un tel intérêt pour les choses de l'air, qu'échappant à l'attention de ses parents, il manque de peu passer à travers une hélice en rotation ! 1939, alors que la mitraille et les bombes s'abattent sur les côtes de la Manche, il se rince l'œil avec les avions qui passent en rase motte, tandis que ses proches, eux, sont prudemment blottis à la cave !

Les premiers bouts d'bois, ce sera pour ses 12 ans, sur des plans de La Source des Invention : des CB 26 et 28 que, ni lui ni son père, n'arriveront à faire bien

voler. Puis il passe aux choses sérieuses avec son premier planeur Nordique en copiant un plan d'André Goetz sur Modèle Mag. Il volera tellement bien qu'il sera perdu, puis retrouvé à plus de 11 kilomètres ! À 17 ans, bachot en poche, c'est sa première licence à l'Aéro-Club de l'Aube. Toujours en Nordique, il décroche à la finale 1958 la troisième place derrière Demarquay et Guidici. Mais sa véritable passion - le Wakefield - se précise à l'occasion d'une "perm" pendant son service. Il conçoit et construit le Scorpion dont la particularité est que le déthermalo est réalisé par le relevage de tout l'arrière du fuselage, articulé en son milieu. Avantage pour l'allumage de la mèche qui est plus accessible et à la visibilité de la queue qui émerge des cultures pour la récup'. Malin !

C'est les années soixante et Jacques entreprend une série de Wake qui porte un nom très tendance en ces temps de conquête spatiale et avec lesquels il va connaître un grand succès... La prestigieuse lignée des Gemini dont les ailes en tout coffré et entoillées au pongée de soie, fera des merveilles tant esthétiquement qu'en vol. Il écrira son nom dans l'histoire en gagnant devant Koster, futur champion du monde, le 1er critérium Pierre Trébod, en 1965 à Mons en Chaussée. La vie de wakeux n'est pas un long fleuve tranquille et la consécration ne viendra qu'en 1972 lorsqu'il se sélectionne pour les championnats du monde 73 à Wiener-Neustadt, où il se classera 20^{ème}.



SKI Trepik et Fournier RF47 en cacahuète.



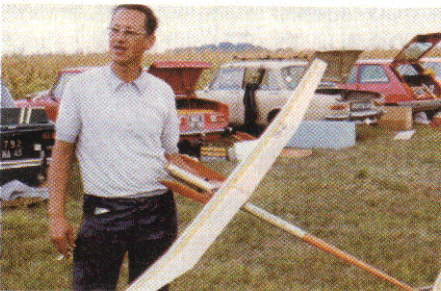
Citabria M66 au remontage à Saint-Yan lors du National de 2000.

La locomotive du club...

Prof d'arts plastiques et prodigieusement habile dans le maniement de la Gillette jaune (!), Jacques s'installe à Orléans en 1967. Transfuge de l'aéroclub P. Trébod, il y prend sa licence, dans un club alors en plein émoi. Mais il est aussi doué d'une mémoire visuelle exceptionnelle. Un jour, l'idée lui vient de tracer, de tête et sans instrument, le profil de son aile de Gemini 12, construit quelques années auparavant. Ouais, et alors ?.. Eh bien superposant ladite aile à son tracé, la correspondance était parfaite ! J'en suis encore sidéré... Ainsi que de ses travaux sur les vitraux de la cathédrale de Troyes, également peints de mémoire. Célibataire, ses résultats et sa profession le prédestinent pour prendre le club en charge. Il accepte...

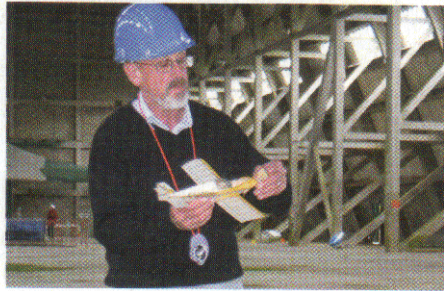
Ces trente-trois ans passés à la formation des jeunes, souvent au détriment de ses propres intérêts, malgré de nombreux podiums, se verront couronnés dans les années quatre-vingt, apothéose de l'Union Aéronautique d'Orléans avec les succès des gamins et à leur participation aux championnats du monde juniors en Pologne. Si tous y avons contribué, ce ne peut-être que le fruit d'une grande persévérance, que nous lui devons... Tout le monde ne peut pas en dire autant... Chargé de 2 heures d'E.M.T, Jacques ressent le besoin de concevoir un modèle pour les jeunes, simple à construire, à stocker et qui vole bien. Il s'appellera... et s'appelle toujours Jidel, un petit planeur légendaire, à profil Jedelsky. Une évolution à simple dièdre et fuselage poutre, le 002, en simplifie la construction et rationalise l'utilisation des planches de balsa, pour les groupes désireux de former des jeunes à peu de frais. C'est celui qui sévit encore de nos jours avec le succès que l'on sait à tel point que l'on nous appellera longtemps les Jidel-Brothers !

À la demande du président pour un planeur qui fasse des maxis, Jacques répondra par le Cobaye, dont le proto, réglé à l'atelier, sera goûté et approuvé au treuil dès son premier vol par notre regretté Dédé. C'est à



Evolution du scorpion en Jedelsky. C'est le Scorpion TX (on voit l'articulation à la jonction du porte écheveau et de la poutre arrière). C'était la mode des hélices à repliement annulaire...

mon avis son plus grand trait de génie car des maxis, il en fera... parfois récupérés au ras du sol car le Cobaye est d'une prodigieuse sensibilité au thermique ! Il s'imposera comme le modèle emblématique du club et nombre de jeunes connaîtront avec lui l'ivresse du premier maxi et du premier 540. Certains le pousseront aux confins de son domaine de vol en le faisant, contre toute attente, tourner au treuil pour chasser la bulle ! La version F1A, le Super Cobaye, leur permettra d'accéder au planeur inter junior avec la gloire qu'on leur a connu. Entrent dans sa caisse quelques déclinaisons du Jedelsky dont en Wake, le Gemini T9 à âme coffrée plutôt que pleine pour gagner du poids, à partir d'un profil Benedek 7405. Malgré le haut niveau du G-12, c'est ce modèle en tout fixe qu'il utilisera aux championnats du monde. Ce sera aussi mon premier Wake... Désireux de faire découvrir la catégorie aux jeunes ou moins jeunes débutants, il partira d'un concept simple. Utiliser une aile d'A1, le Migraine, la poser sur un fuselage-caisse carré et lui mettre une hélice ! Ce sera le Gemini 15 avec lequel il termine 2^{ème} à Lapalis en 1978. Et puis, impossible d'omettre ces 45 grammes de pur génie qu'a été le CTVL, petit avion à moteur élastique à hélice roue libre, pour les cadets. Voilà pour le vol libre d'extérieur.



Séance d'entraînement à Ecausseville en mai 2008.

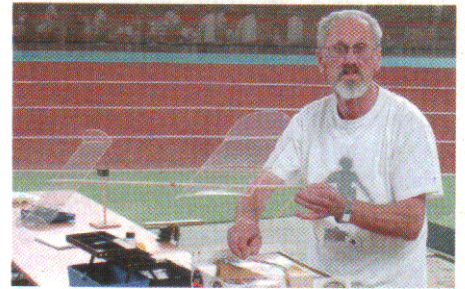
De l'indoor au salon de Paris...

1975 : des cacahuètes poussent dans les gymnases ! Convaincu de l'intérêt de ce modélisme au cœur de la ville, Jacques sera à l'origine de quelques magnifiques maquettes mais difficiles à régler. Les biplans genre Breguet XIV, Sopwith Pup, lui donnent du fil à retordre et sont inaccessibles aux débutants, nonobstant que devant la nouveauté, nous cherchions tous des solutions ! Il fallait en trouver une plus simple... Le nouveau coup de génie viendra du plan d'un constructeur amateur, le Pottier 100 TS dont aujourd'hui, que ce soit du modèle de base pour les jeunes à la version ultra-détaillée de certains experts, personne ne peut dire combien d'exemplaires ont été construits tant il y en a eu !

Il posera ainsi les bases de la cacahuète moderne faisant passer les performances de quelques dizaines de secondes à plusieurs minutes, ainsi qu'un réalisme du vol que l'on n'imaginait pas possible d'atteindre pour des modèles si petits et si légers !

Les Cacahuétistes se sont raréfiés... Dommage, il avait su créer une réelle émulation pour cette spectaculaire catégorie. Sous l'impulsion de quelques spécialistes (Frugoli, Cognet, Valéry et Cie), le F1D renaît dans le pays. Si cette catégorie est inaccessible aux débutants en indoor, d'autres, de promotion, apparaissent avec les Sainte-Formule et autre EZB ou Micro 35, dont la version cadet-junior leur permet de découvrir l'ultra léger, de l'ordre du gramme ! C'est l'avènement du Tra-

pèze... volant bien entendu... et volant bien ! auquel succédera le Mach 5 10-3 (vitesse estimée du modèle !) Et le Mach 5 vole parfaitement depuis 1993 pour le plus grand bonheur de bien des cadets et juniors et celui du club. Il est devenu notre standard en ce domaine. Il a permis entre autres à Paul Coutineau de connaître la gloire d'être champion de France Micro 35 cadet avec plus de 10 minutes en 2004... Et l'on ne compte pas non plus les podiums, ne serait-ce encore que cette année. Adapté aux règles senior, juste en l'allégeant, on peut en attendre plus de 20 minutes ! Pour pallier le problème des Cacahuètes qui ne peuvent guère voler qu'en salle, apparaît à la fin des années soixante-dix la catégorie Maquette 66 dont l'échelle en était le double. Naturellement, Jacques s'y investit... Pottier 100, Citabria, Piper J3 extrapolés, il y laissera une trace inoubliable, un record... Perdu de vue en altitude chronométré à 16 minutes 33. 1979 verra la première édition d'un concours qui fera référence. En général au palais des sports d'Orléans, d'abord presque confidentiel, celui d'été s'internationalisera et Orléans organisera sept fois le championnat de France. Sous sa houlette, il y en aura 51 éditions, été et hiver confondues, chaque fois illustrées d'affiches et de badges créés maison... Une collection unique ! Et puis, impossible de passer sous silence ses 26 années au salon de la maquette et du modèle réduit... 6 mois de sa vie ! Une participation gracieuse et sans autre contrepartie que de faire des centaines, sans doute des milliers de vols de démonstration et la vente de kits et de brochures au profit du club. Un succès incontesté...



Préparation FIM à Bordeaux au championnat de France 2004.

Reprise d'activité...

Après plusieurs années d'inactivité passées au chevet de son père handicapé, le voilà revenu sur les podiums... Sisteron, Viabon 2009... en Coupe d'hiver et en P30, encore une formule de promotion. À la fin du siècle dernier, à la recherche d'un chien Pékinois - l'une de ses autres passions - il retrouve enfin Joëlle. S'il a encore quelques combats à mener, il est temps de penser à lui, à eux. On le voit, la vie est encore bien remplie pour notre ami. Une vie de passions et de dévouement. En tous cas, à titre personnel, sans réserve, je lui rends hommage pour la philosophie qu'il m'a inculquée mais aussi le goût du soin, de la précision et de la patience et de la ténacité qu'il m'a communiqué. Si maintenant tu concours pour un autre club, tu as donné à celui d'Orléans ses lettres de noblesse. Donc, en vertu des pouvoirs que je me confère, je t'accorde le tableau d'honneur avec les félicitations du jury ! Pardonne-moi si ta modestie naturelle a pu se trouver bousculée ! Enfin, plagiant sans honte Aéromodèles n° 70, je terminerai en disant à mon tour : "Merci Jacques de m'avoir fait si bien grandir" !

Michel Piller