Jean-François Boudet

Le regard dans le ciel, les pieds sur terre !

Il sera cette année l'un des membres de la toute première équipe de France de F5J et il ouvre ainsi un nouveau chapitre d'une vie où les choses de l'air sont omniprésentes. Si son nom ne vous dit rien, celui de Topmodel vous parle certainement… Mais Jean-François ne se résume pas aussi facilement… Je vous invite à découvrir un aviateur-modéliste hors du commun.

Le vol circulaire pour débuter

Nous sommes en mars 1962 quand naît Jean-François, à Villefranche-de-Rouergue. Son père a été vendeur de voitures avant de devenir concessionnaire, puis de créer sa propre entreprise, les motos BPS. Sa mère est assistante sociale. Rien ne semble prédisposer Jean-François à s'intéresser à l'aéronautique… Mais vers 10 ans, la devanture d'un magasin crée un déclic et il réussit à se faire acheter un P-40 Cox de vol circulaire avec son moteur de 0,8 cm³. Il aura bien du mal à ce que le moteur démarre, faute de conseils et quand il y parviendra, le succès ne sera guère au rendez-vous… Ceux qui se souviennent de ces modèles ne seront sans doute guère surpris. Il se rapprochera alors d'un groupe de modélistes qui pratiquent surtout le vol circulaire, sur l'aérodrome de Villefranche-de-Rouergue, et un instituteur modéliste lui fera faire ses véritables premières armes alors qu'il a 11-12 ans. Il progresse alors rapidement avec des modèles de début à fuselage «planche» munis de moteurs «diesel» Webra de 1,5 cm³, avant de passer au Sioux à moteur Super Tigre 2,5 cm³, toujours diesel. Lors d'un voyage à Paris, il revient de la Source des Inventions avec un kit d'Immelman, pourvu d'un «vrai fuselage» et de flaps. Son premier concours sera un «National CLAP» à Lézignan, en 1974. Le garage des parents est son atelier. Après 2 ans de VCC, son premier avion radiocommandé est un Taxi Graupner qu'il construit d'après le plan et qu'il équipe d'une radio Lextronic 3 voies construite par un de ses amis à partir d'un kit. La fiabilité est aux abonnés absents, et comme, de plus, les modélistes locaux ne sont guère plus avancés que lui en pilotage RC, les réparations sont fréquentes… A 13 ans, il a enfin un émetteur fiable, une Futaba «marron» achetée chez Modèles Service (Claude Kieffer) et les progrès sont alors très rapides. Il se met au planeur qu'il va affectionner, aidé au départ par un copain qui le fait voler sur un Dandy. Il s'équipe par la suite d'un Cirrus Graupner de 3 mètres avec lequel il fera un nombre incalculable de «lancers main» très formateurs, avant de se mettre au vol de pente avec un Ridge Racer. Il devient vite le meilleur pilote du terrain et par voie de conséquence, le «moniteur» et le «testeur» local. Il progresse en avion avec des machines comme le Rubis IV S, et aider les autres lui permet de faire voler les «classiques» de l'époque : Maxi, Prima, Fly Boy… C'était parfois un peu «chaud», les vols se faisant sur le parking au milieu des avions grandeurs : inimaginable aujourd'hui !

Monter à bord…

La passion est désormais ancrée, et à 17 ans, il attaque le pilotage grandeur, toujours à Villefranche, et en 1979, il lui faut à peine plus de 5 heures de double commande pour être lâché sur le Jodel D-112 pour son premier vol solo de 20 minutes, un mois seulement après ses débuts. La

Apprentissage du pilotage planeur avec un ami qui le faisait voler sur un Dandy… Nous sommes dans les années soixante-dix.

Novembre 1977, Jean-François est le seul qui ne regarde pas le photographe, les yeux sans doute attirés par un avion passant par là… Il est avec son Rubis IV S.

C'est sur Cap 10 que Jean-François commence à voler au sein de l'Armée de l'Air.

Après le Fouga, la spécialisation vers la chasse sur Alpha Jet est un beau challenge!

C'est sur Mirage F1 qu'il volera un millier d'heures, assurant entre autres la police du ciel depuis Cambrai.

Dans le «civil», Jean-François termine la fabrication d'un Sirocco en construction amateur avant de voler à son bord.

pratique de l'aéromodélisme a été d'une grande aide. Un an plus tard, le voilà avec le second degré en poche, passé sur DR-400. Entre-temps, avec le «premier degré», il a déjà goûté au «monoplace» en volant sur Bébé Jodel, et à l'avion métallique avec le Rallye. Viendront ensuite le Wassmer Baladou, plus exigeant, mais aussi le Piper Cub... Ce n'est que le début ! La passion peut alors se transformer en «projet de carrière» et il rêve alors de devenir pilote de ligne. Logique !

Faire carrière

Hélas... nous sommes au début des années quatre-vingts, l'aviation commerciale connaît une crise et trois ans durant, l'ENAC ne recrute pas... La voie est bouchée. Une seule option est alors possible : devenir pilote militaire. Après avoir obtenu un BAC E (Maths/Technique), il réussit le concours d'entrée et en 1982, le voilà à Aulnat pour commencer sa formation sur Cap 10. Si les 90 heures «civiles» lui sont précieuses, il les met peu en avant, car les militaires préfèrent former ab-initio que de devoir corriger des habitudes déjà prises... Mais tout se passe bien et 6 mois plus tard, il part pour un an à Cognac pour un tronc commun sur Fouga Magister. L'idée «pilote de ligne» est toujours là et il souhaite aller vers le transport, mais... les meilleurs sont dirigés vers la chasse et il est de ceux-là ! La suite se passe donc à Tours, pour une formation sur Alpha Jet. Il est parmi les plus jeunes à la sortie de l'école de chasse et il est choisi d'entrée de jeu pour devenir moniteur : il passera ainsi 2 ans à nouveau sur Fouga à Cognac.

Construction amateur

En marge de la carrière militaire, Jean-François vole aussi dans le civil. En bon «touche à tout» de l'aéronautique, JF va ainsi terminer la construction d'un Jurca MJ-5 Scirocco dont il effectue le premier vol en juillet 1985. A Cognac, il vole sur Cap 10 (civil) sur lequel il passe le premier cycle voltige, mais aussi sur D-112, Colibri, Rallye, CP-80 (le Racer de Piel), Aéro 20 (plus exotique)...

La chasse

Il gravit alors la plus haute marche, avec une affectation dans la chasse : après 3 mois de «transformation» sur Alpha Jet à Cazaux, il est affecté à Cambrai fin 1986 pour devenir pilote de Mirage F1. Après la découverte d'un avion incomparablement plus puissant, plus chargé et plus exigeant que les avions-écoles, fussent-t-ils à réaction, après 5 heures de vol à Orange sur Mirage F1B (biplace), le voilà aux commandes d'un des plus beaux avions Dassault, le F1C. Il assure alors la police du ciel en France, avant d'être par deux fois envoyé en opérations extérieures au Tchad, en 1988 et 1989. Il deviendra aussi l'un des pilotes de présentation de l'Armée de l'Air, pour des évolutions «meeting» en patrouille à deux Mirage F1C. Sa vie de famille évolue aussi à cette époque avec son mariage.

La vie militaire ne l'empêche pas de continuer à pratiquer l'aéromodélisme, et pour encore élargir son horizon, il se met au vol à voile grandeur, toujours à Cambrai en 1987. Vite lâché sur Grob 103 Twin Astir, il n'a que 60 heures de planeur quand il réalise un circuit de 300 km... Quand le «sens de l'air» et le goût de la performance sont là, les résultats vont de pair. Logiquement, il devient aussi pilote remorqueur. En 1990, il est envoyé à Djibouti durant la guerre du Golfe, où il devient «chef de patrouille», le plus haut niveau pour un pilote de chasse.

Vers la fin de son détachement à Djibouti, il espère, pour son retour en métropole, soit passer sur les Mirage 2000 qui remplacent alors les F1, soit entrer à la Patrouille de France. Hélas, les places sont comptées et on lui propose une affectation à Solenzara comme chef des opérations... Beaucoup de travail de bureau et peu de vols, consistant à tracter des cibles lors de campagnes de tir air-air. Ça ne colle pas à son caractère et il quitte alors l'armée, après plus de 11 ans, pensant revenir à son projet initial : devenir pilote de ligne. Mine de rien, il totalise alors 1000 heures

Parmi les planeurs conçus pour Topmodel Cz, la gamme Discus et Ventus a connu un grand succès.

La passion des beaux avions performants a toujours été dans le caractère de JF. Ce Laser 200 est un modèle qu'il a conçu et construit à 100%.

Le Fascination, un bel ULM au look d'avion racé, et avec lequel JFB s'est lancé dans un autre métier.

Le prototype du VH2 est typique du goût de Jean-François pour la perfection : les lignes, les performances, le design, l'avionique au top, tout est là !

de Mirage, autant de Fouga, 200 ravitaillements en vol et 66 missions de guerre, et je passe sur les autres types d'avions...

Formation express, mais...

C'est sur ses fonds propres que Jean-François va alors assurer sa formation «civile». Il réussit le concours de l'ENAC et en un an, il obtient son brevet théorique de pilote de ligne, son IFR (vol aux instruments) pratique passé sur Beechcraft Bonanza, et le CTA sur Beech 200 (King Air). Il passe même le certificat Trans-Océanique et Polaire. Mais malgré son bagage de pilote militaire et la formation civile parfaitement maîtrisée, le secteur n'embauche plus à cette époque et alors que sa fille Marie vient de naître, il se retrouve sans rien... Tout son pécule a servi à une formation sans débouché. C'est le retour à la case départ et à Villefranche-de-Rouergue.

Un nouveau départ

Il faut faire quelque chose... Le modélisme ne l'a jamais quitté et il pense à un magasin pas comme les autres, qui proposerait des produits différents. Les articles de Guy Revel sur le salon de Prague, et un contact avec Pavel Bosak l'orientent vers les pays de l'Est, et il part dénicher des fabricants artisans inconnus sur le marché français et démarre son activité avec l'importation de PG Gerasis, Pavel Bosak, Karel Vagenknecht, JR Models, MVVS dans les 25 m² du garage de sa maman. Nous sommes en 1994 et Topmodel est né ! En 1995, nous découvrons dans les magazines la pub pour un Pilatus B4 de 2 m, un Discus et un ASW 24 de 3 m proposés avec fuselage fibre, ailes coffrées et entoilées... Le succès vient assez vite, car les produits sont innovants, et de superbe qualité. Le ton est donné : Jean-François refusera toujours de vendre la même chose que «tout le monde», cherchant systématiquement la nouveauté, et la qualité. Ce n'est pas la voie la plus simple, et il refusera toutes les modes éphémères comme les birotors, la facilité des mousses à outrance et plus récemment les multicoptères. Bref, deux ans plus tard, le garage ne suffit plus et il passe à un local de 400 m², et il embauche son premier collaborateur, Bruno Houviez, qui est alors un pilote bien connu dans les shows aériens et à la porte de Versailles ! Nous sommes en 1997. C'est une période frénétique, qui marque pour lui un arrêt quasi complet du vol grandeur. Rapidement, importer des kits ne le satisfait pas complètement et Topmodel va signer la conception d'un nombre incroyable de modèles, qui seront fabriqués par différentes entreprises des pays de l'Est, JR Models étant au début le principal. Ainsi naît le Diablotin, un succès incroyable, issu d'une collaboration entre Topmodel et la famille Laurens, et qui sort sous le label JR. Suivent le Diablo, le Diana, le Super Elan, le Cap 232... Topmodel est lancé ! J'ai le souvenir d'un des premiers concours de planeurs «Lancer-Main» à Pardines : Jean-François arrivait directement de république Tchèque où il avait visité ses fournisseurs, et il avait assemblé le premier «EVA» en cours de route et fait le premier vol sur... une aire d'autoroute avant de venir faire le concours ! Une époque magique où l'enthousiasme était incroyable.

Evolution rapide

En 1999, Jean-François doit s'agrandir pour développer l'activité et il choisit le secteur de Romorantin, plus central et bien desservi par le réseau autoroutier. Il veut un magasin «différent», avec show room et piste attenante afin de pouvoir faire essayer les modèles aux clients. Ce sera l'ouverture du magasin de Selles-Saint-Denis, malgré un gros retard dans la construction, avec une inauguration en 2000 et une surface passée à 1000 m² ! Christophe Rousseau sera le second salarié et il est toujours là, et la croissance amènera l'entreprise à un effectif d'une dizaine de personnes au meilleur de l'activité, il y a une dizaine d'années. Quelques problèmes avec JR vont conduire à cesser la collaboration et aussi à la création de Topmodel CZ, une usine en république Tchèque, pour laquelle Jean-François est obligé d'avoir une associée «locale». Les modèles sont alors conçus par Jean-François et son équipe et fabriqués en République Tchèque. Le Kulbutin est le premier, et il sera suivi de dizaines de modèles comme le Diabolic, le Cap 232, le Predator, les planeurs maquettes Discus, Ventus... impossible de tous les citer ! Depuis, l'entité française et l'entité tchèque sont devenues indépendantes, et Topmodel CZ est une des marques distribuées par Topmodel «France». Les modélistes ont souvent un peu de mal à saisir cette nuance.

Alors qu'une grande partie de l'industrie modéliste se tourne vers l'Asie pour la fabrication - guerre des prix oblige - Jean-François espère résister, mais le coût de fabrication dans les pays de l'Est grimpe trop vite et il se résigne à suivre la tendance. Mais toujours pas question de se contenter d'aller chercher des produits sur étagère comme beaucoup de «majors»... Il crée donc ses propres labels : Ecotop pour les kits ARF, Precision Products pour les kits laser et

Un des fleurons dont JF rêvait depuis des années, le Fournier RF-4 à l'échelle 1/2 ! Une machine au pilotage merveilleux.

L'Euphoria est un des planeurs qui a permis à JF de se mettre à la compétition F5J.

JF aime aussi les compétitions de Triangle GPS, en plein essor, et il a développé ce JS1, aux performances incroyables… en plus d'un look irrésistible.

Jean-François en compagnie de Jean-Philippe Binet qui participe depuis de nombreuses années au développement des modèles. Ils sont ici tous les deux vu lors d'une compétition F5J en 2017.

X-Power pour ce qui touche à la propulsion électrique. Là encore, si la production est sous-traitée, la conception reste française ! En 2005, c'est donc l'arrivée des kits made in China ou Vietnam. Il est facile alors de travailler avec l'Asie, motivée, réactive et compétitive… ce qui n'est plus vraiment ce cas aujourd'hui !

Il manquait… l'ULM !

En 2007, Jean-François passe son brevet ULM à Romorantin, sur J300 et CT180. C'est le retour au pilotage «grandeur», et l'envie d'avoir sa propre machine. Tenté par le Dynamic, il se dit que l'ULM, en plein essor, pourrait être une corde de plus à l'arc de Topmodel… Il découvre une machine performante, le Fascination F100 Carbon, toujours dans les pays de l'Est et il en devient en 2008 le distributeur pour la France. C'est une très jolie machine, fine et performante. Il allonge la piste derrière le magasin, ajoute un hangar… Mais le fabricant s'avère peu fiable et comme Jean-François ne tolère pas la médiocrité et ne veut pas proposer un avion à problèmes, il passe la main, avec une autre idée : concevoir sa propre machine. Il embauchera un ingénieur allemand qui avait travaillé pour Philipp Steinbach, avec qui il concevra le VH2 Streamline. La machine est haut de gamme, rapide, avec un aménagement au look super-soigné et tout en composite carbone. En deux ans et demi, à deux personnes et demie, les moules sont fabriqués, le prototype assemblé. Il vole pour la première fois en mars 2013. 10 000 heures de travail ont été nécessaires. Certes, tout n'est pas parfait du premier coup, mais la cellule est prometteuse et la suite est déjà bien préparée, avec une production prévue en Asie, comme pour les modèles réduits. Mais… l'ingénieur disparaît subitement, en emportant tous les dossiers de conception et de calcul, alors que le proto vole… Certes, il est un peu trop lourd, mais c'est classique et il restait à affiner pour la série… Mais disposer du proto et d'une partie des moules (une partie du proto a été réalisée avec la technique du «moule perdu»), sans plus aucun dossier pour réaliser l'homologation, c'est insuffisant. Tout serait à refaire, mais entre-temps, le marché du modélisme s'est dégradé et le projet est pour l'heure en stand-by. Au final, l'ingénieur indélicat (oui, je reste très poli…) sera retrouvé… en Chine ou il a court-circuité l'entreprise qui a financé l'étude et «s'est vendu» là-bas… Le VH2 dort maintenant dans le hangar et finalement, retour à l'idée initiale, c'est avec un Dynamic que Jean-François se déplace rapidement pour visiter ses fournisseurs en république tchèque.

La compétition !

La vie bien remplie de Jean-François l'a amené à piloter des centaines de modèles réduits différents, en loisir, mais surtout à tester et mettre au point les nouveaux produits. Mais depuis quelques années, on sentait bien que la compétition «titillait» le pilote amateur de belles machines performantes. Ainsi, quand il a piloté l'Antarès de Baudis, Jean-François a été séduit par cette alliance de la beauté d'une maquette et des performances que l'on ne trouve que sur les meilleures machines de compétition F3B. Les concours de courses de planeurs «Triangle GPS» l'ont rapidement tenté, au point de lancer l'étude et la réalisation en collaboration avec LET Model du fabuleux JS1, pour lequel il s'est adjoint les services de Franck Aguerre pour la conception aérodynamique de l'aile et de son profil… Et c'est une vraie «Rolls» ! Le Vz Max, sorti il y a déjà pas mal d'années, a été aussi un modèle spécifiquement conçu pour la compétition F3I devenue F3Q, et l'expérience acquise débouche aujourd'hui sur le superbe Finesse Max, que Jean-François espère bien utiliser lui-même sur quelques concours… s'il trouve le temps !

En effet, il s'est aussi lancé fin 2016 dans la compétition F5J, formule en plein essor, avec un Euphoria puis un Simitri, produits en Ukraine. Il a fait toute la saison 2017, avec ces planeurs en début de saison, puis avec un Carbonita de Valenta, qui va nettement mieux lui convenir. Et comme Jean-François ne sait pas faire les choses à moitié, il s'est accroché, et comme un an lui avait suffi, adolescent, pour avoir son brevet de pilote en poche, une saison lui a permis de tant progresser qu'il a été qualifié pour faire partie de l'équipe de France F5J en 2018 ! La saison va commencer avec le Carbonita, mais… vous imaginez bien qu'il lui faut un planeur avec sa «patte», et en collaboration avec Valenta, l'Unlimited est attendu prochainement pour participer au premier championnat d'Europe en Bulgarie. Les années n'ont pas réussi à venir à bout de la passion, de la motivation et du goût de la perfection de Jean-François et on ne peut que lui souhaiter un beau palmarès !

Fin provisoire de l'histoire…

Vous avez compris, l'histoire de Jean-François Boudet est loin d'être terminée ! La période actuelle est professionnellement difficile avec un marché du modélisme en berne, mais Topmodel continue de garder le cap, refuse de céder à la facilité et aux modes, et continue de proposer des produits uniques, comme son Fournier RF-4 à l'échelle 1/2, comme des kits de planeurs que les «grands» fabricants mondiaux ont totalement abandonnés, comme le fameux Bidule incontournable dès que l'on parle de remorquage… Et contre vents et marées, le pilote est aux commandes et on va le retrouver dans les compétitions nationales et internationales, la passion est intacte ! Quand on pilote un modèle Ecotop, X-Power ou Precision Products, voire des modèles d'autres producteurs pour lesquels le bureau d'études de Topmodel a œuvré discrètement, on n'y pense pas bien sûr, mais il y a un peu (voire beaucoup) du personnage hors norme que je viens de vous raconter «dedans». Et l'histoire reste… à suivre !

Jean-Louis Coussot