

UN NOUVEL AVION FRANÇAIS DE TOURISME

LE JODEL DR-100

QUI ne connaît aujourd'hui le célèbre **Jodel**, ce biplace auquel l'aviation de tourisme française doit, en très grande partie, sa résurrection ? Plus du tiers des avions légers immatriculés en France sont, en effet, des **Jodel** : Jodel D-11, 111 ou 112, construits par des amateurs, D-17 construit par la Société Aéronautique Normande, à Bernay, dans l'Eure, ou D-120 construit par Wassmer, à Issoire, dans le Puy-de-Dôme...

Le premier Jodel fut un petit monoplace : le fameux « Bébé-Jodel ». C'est lui qui fit le succès de ses créateurs, MM. Joly et Délémontez (les premières syllabes de leurs noms forment le nom de Jodel). Ce « bébé » fut construit à plusieurs dizaines d'exemplaires par des amateurs. Mais on se lasse vite de voler seul... Et c'est pourquoi naquit le D-11 biplace, qui fut d'abord construit par des amateurs seulement, puis par des industriels qui le modifièrent légèrement, lui mirent un moteur de 90 CV, la radio et un équipement de pilotage sans visibilité...

Cependant, si un biplace était déjà plus agréable qu'un monoplace, ce n'était pas encore le rêve. Plus on est de fous plus on rit, dit-on. De fait, n'est-il pas plus agréable de voyager à quatre qu'à deux ? L'équipe Jodel se remit donc au travail et prépara le D-140 quadriplace, dont nous parlerons longuement prochainement. Mais un constructeur de Dijon souhaitait une solution intermédiaire et, personne ne semblant s'y intéresser, il décida de modifier lui-même le Jodel pour en faire un triplace. Ainsi, grâce à M. Robin, est né le DR-100, dont la Société Aéronautique Normande (S.A.N.) a acheté les droits de production.

A notre connaissance, le Jodel est le seul avion qui, né monoplace, s'est « gonflé » jusqu'à être quadriplace... Mais le Jodel n'est pas comme certaine grenouille qui voulait se faire aussi grosse que le bœuf... Il s'arrêtera sans doute là !

CARTE D'IDENTITE DU JODEL DR-100

Le Jodel DR-100 est un triplace de tourisme construit entièrement en bois et qui se distingue des autres biplaces Jodel par :
— son fuselage légèrement allongé ;
— son aile d'envergure légèrement augmentée et par conséquent de surface agrandie ;

★ ★ ★

DES AVIONS BIEN PROPRES !

LA propreté est aussi une vertu... aéronautique ! Comme le prouve cette photo ! Le « shampooing-minute » pour automobiles a, en effet, son équivalent au centre d'entretien de la TWA, à Kansas City, où les énormes longs courriers sont nettoyés et astiqués jusqu'à ce qu'ils brillent... comme des étoiles ! Cette méthode, comme celle du lavage des autos, est partiellement mécanisée. Le temps moyen pour nettoyer la surface d'un quadrimoteur « Constellation » est maintenant de 35 heures en utilisant une équipe de 6 hommes. Le coût du lavage est de 50 000 francs français. Quatre machines extrêmement faciles à manœuvrer, appelées Hi-Rangers, sont utilisées pour amener les ouvriers à proximité de toutes les surfaces de l'appareil.



— ses freins aérodynamiques à l'extrados de l'aile ;
— sa structure légèrement renforcée à cause du poids total porté de 600 à 700 kg.

Il est propulsé par un moteur **Continental** de 90 CV, à quatre cylindres à plat, refroidi par air, qui entraîne une hélice en bois à deux pales.

Sa cabine est recouverte d'une verrière en une pièce coulissant vers l'arrière et assurant aux occupants une visibilité et... des coups de soleil exceptionnels ! (pour éviter ces derniers, des rideaux sont prévus...)

L'envergure de l'aile est de 8,72 m au lieu de 8,20 m pour le Jodel normal, et le fuselage mesure 6,55 m de long. A vide, le DR-100 pèse 360 kg et 700 à pleine charge. C'est-à-dire qu'il soulève presque deux fois son poids.

Sa vitesse maximum est de 210 km à l'heure et, en croisière, de 190 km/h, vitesse à laquelle il a une autonomie d'environ 1 000 km. Une centaine de mètres

d'herbe lui suffisent pour décoller, après quoi il monte à une vitesse ascensionnelle de 3 m par seconde. Une prairie aussi modeste peut à nouveau le recevoir à l'atterrissage.

D'un pilotage facile, comme tous les Jodel, le DR-100 exige néanmoins que l'on fasse attention à ne pas laisser tomber sa vitesse en dessous du minimum autorisé, c'est-à-dire 60 km/h. A l'étourdi, il donnera immédiatement une preuve de son petit caractère en faisant une abattée de quelques mètres, mais comme il n'est, dans le fond, pas mauvais bougre, il se calmera au bout d'une petite seconde.

Il vous plaît, ce petit Jodel, hein ? Avouez !... Il ne vous reste plus qu'à convaincre votre père qu'un avion est absolument nécessaire pour son « standing »... Avec la prime d'achat consentie par l'Etat, il ne lui en coûtera qu'un million et demi environ. A peine le prix d'une grosse voiture.

Roland de Narbonne.



UN CURIEUX VOL DE GROUPE !

POURQUOI « un curieux vol de groupe » direz-vous ? A première vue, il est tout à fait normal. Oui, à première vue, mais avez-vous songé aux différences des vitesses des hélicoptères HO4S-3 (version militaire du S-55) et des amphibies Grumman UF-1G « Albatros » ? Les seconds n'ont-ils pas une vitesse minimum très voisine de la vitesse maximum des hélicoptères en question ? Vous commencez à comprendre, n'est-ce pas, que cette photo n'est pas aussi normale qu'elle en a l'air. En fait, elle représente un chef-d'œuvre de précision et de sang-froid. Imaginez en effet les problèmes

que posait la synchronisation à laquelle il a fallu parvenir pour que les quatre amphibies en vol de groupe passent, par rapport à l'objectif du photographe, au moment voulu et juste à l'altitude souhaitée, de telle sorte qu'ils paraissent, sur la pellicule, en vol de formation avec les hélicoptères du premier plan. Inutile d'autre part d'insister sur les réflexes du photographe ! Ces sept machines appartiennent à une base des Garde-Côtes américains et sont quotidiennement en alerte pour assurer d'éventuels sauvetages.

