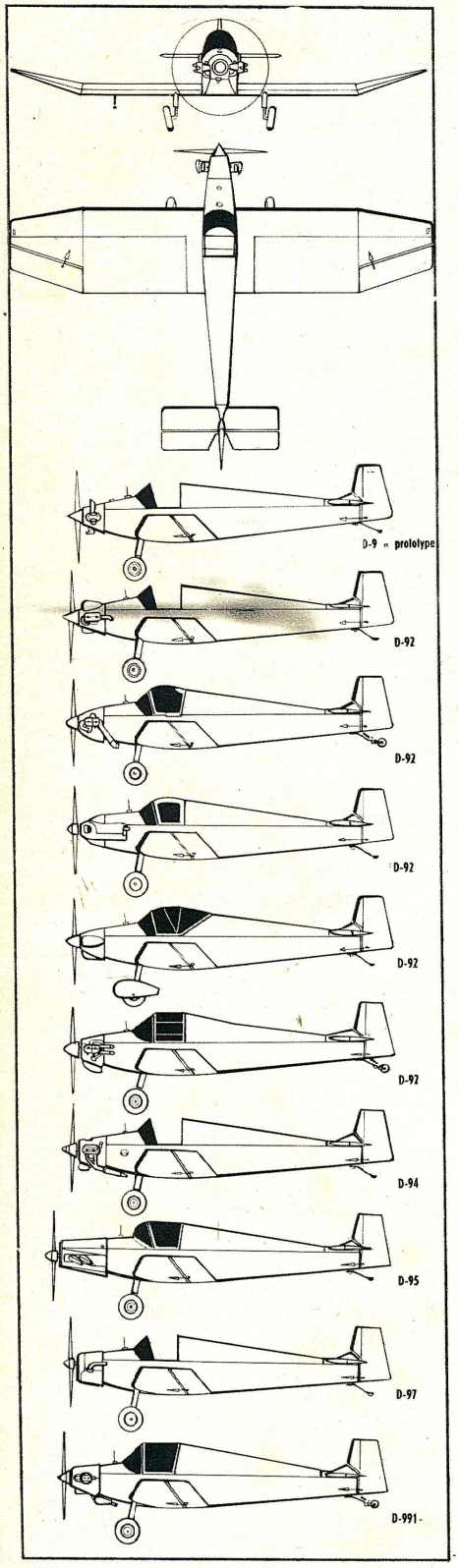
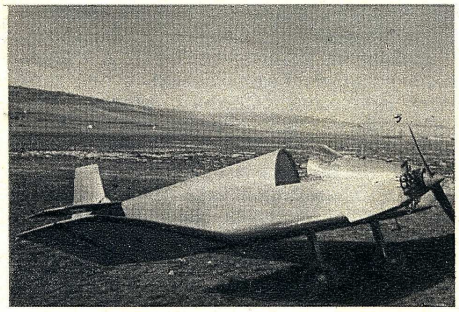
au "Régent" : 20 ans d'évolution





Le prototype du Jodel D-9.

Le premier Jodel D-92 amateur.

Le D-92 très réussi de M. Ducret.

Le D-95, banc d'essai volant.

types de moteur utilisés, c'est le Volkswagen dont la puissance varie suivant le moteur, de 25 à 45 ch, qui a eu la préférence des constructeurs amateurs. C'est donc le D-92 qui a été le plus construit, 547 en vingt ans.

La cellule du D-9 a servi de banc d'essai volant à quelques moteurs et peu de modifications ont été apportées au cours des années à la structure, qui bien que légère, a été calculée au coefficient 12, encaissant ainsi très bien les variations de poids et de puissance. La seule modification de cellule apportée, concerne le D-991 dont la voilure a été équipée de volets de courbure. De nombreux modèles de verrières et de capots moteurs ont équipé différents types de D-9.

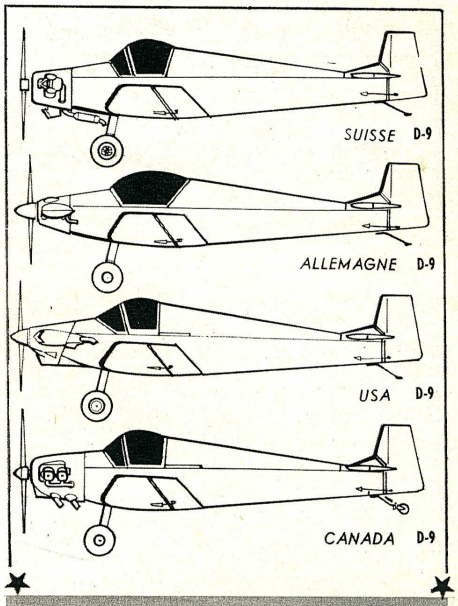
En ce qui concerne les verrières, la seule étudiée par J. Delemontez est du type basculant latéralement — d'autres modèles, coulissant rabattable et basculant, ont été réalisés par divers amateurs.

Beaucoup de D-9 ont été construits à l'étranger, tant en Europe, qu'aux U.S.A. et au Canada. Là aussi, les moteurs les plus divers ont équipé des cellules de D-9. Citons au Canada le Continental A-65 de 65 ch ; aux U.S.A., le Continental A-40 de 40 ch et Lycoming 0145 de 65 ch, ainsi que le Volkswagen. Mentionnons en Suisse le D-9 à moteur Agusta de 40 ch.

En Europe c'est le D-92 qui a été le plus construit, en Belgique, en Allemagne Fédérale, ainsi qu'en Hollande et au Portugal.

Jodel D-92

Caractéristiques. — **Envergure 7 m. Longueur 5,40 m. Poids à vide 170 kg. Poids total 270 kg. Surface**



Un D-92 construit au Portugal.

Un amateur américain et son D-92.