



Discussion devant l' « Ambassadeur » pendant les essais de l'appareil. On reconnaît Jean Delemontez à gauche et Léon Biancotto, pilote d'essais.



Devant le DR-250, ses constructeurs Pierre et Thérèse Robin sont entourés des nombreuses coupes enlevées lors des rallyes de Sicile...

normandes. A la mort de Lucien Quérey, les accords ont été dénoncés.

Toujours en mars 1960, et parallèlement à la fabrication en petite série (24 appareils construits en 1960), commence l'étude du montage du moteur Potez 4 E 20 de 105 ch. En juin 1961, Pierre Robin se classe deuxième à la course internationale de Sicile et ce à la moyenne de 228,800 kilomètres, à bord du DR-1050.

En septembre 1961, c'est l'extension du CDN de type n° 6 pour « Ambassadeur » équipé du moteur Potez dont la version sera baptisée DR-1051. Ainsi, 49 appareils sont fabriqués en 1961.

Au cours de l'année 1962, de nombreuses améliorations de détails sont apportées sur le DR-1051 à la suite desquelles Pierre Robin se classe pour la seconde fois deuxième au rallye de Sicile à la moyenne de 234,400 kilomètres, prouvant de façon indiscutable les qualités étonnantes de ce tri-quadrilplace de 105 ch.

64 appareils sont fabriqués en 1962.

Devant ces résultats, CEA décide de sortir en série une version améliorée aux performances comparables au dernier vainqueur du rallye de Sicile. Cet avion devient le « Sicile ». Sa production suivra immédiatement le vol du premier appareil en mars 1963.

En juin 1963, Pierre Robin remporte une éclatante victoire en se classant premier à la course de Sicile à la moyenne de 262 kilomètres. Sept « Sicile » se classent parmi les neuf premiers.

C'est la première fois depuis quinze ans qu'un avion français remporte la première place dans cette compétition internationale. CEA produit 83 appareils de ce type en 1963.

Puis ce fut le « Sicile Record », en mai 1964, avec lequel Pierre Robin remporte encore une première place en Sicile, avec une moyenne de 272,900 km. Neuf « Sicile » et « Sicile Record » se sont classés parmi les douze premières places.

73 « Sicile » et « Sicile Record » sont fabriqués en 1964.

Le DR-200 est un avion complètement redessiné qui a obtenu le CDN et a fait l'objet d'une étude en soufflerie comme presque tous les avions Centre Est. Après le DR-200, et ne pouvant le construire en série, Pierre Robin a raisonné de la façon suivante :

— Puisque je ne peux avoir le moteur français, je vais équiper d'un moteur américain, le moteur que j'ai trouvé était « trop gros » : 150 ch. A cause de son poids, j'ai été obligé d'allonger le fuselage. Pratiquement, ainsi, nous avions redessiné le DR-250.

... Donc, après le DR-200, Pierre Robin passe directement au DR-250/150 ch Lycoming.

Avec son fuselage redessiné pour rattraper le centrage, c'est un autre avion qui a la même silhouette. Pierre Robin gagne pour la troisième fois consécutive le rallye de Sicile, remportant également la coupe de vitesse pure devant des avions à train rentrant de 250 ch à la vitesse moyenne de 291 km-heure

Les succès répétés de cette catégorie d'avions provoque l'étude d'un dérivé du DR-200 adapté à l'école de début et à la navigation qui sera baptisé Centre Est Aéronautique 2 + 2, type DR-220. D'une puissance de 100 ch.

En mars 1965, on fête à Dijon la sortie du 400^e avions dont 65 quadriplaces DR-250.

En mars 1966, CEA exporte plus de 30 % de sa production vers l'Allemagne, la Grande-Bretagne, la Belgique, la Côte-d'Ivoire, la Hollande, le Maroc, la Suisse et Tahiti.

Jean-Claude Robert, sur DR 250/160 se classe second au rallye de Sicile en juillet 1966, à la moyenne de 298 km-heure. Puis, ce fut le premier vol du DR-221 « Dauphin ».

Puis, ce fut le premier vol du DR-252, que Centre Est a fabriqué à environ 100 exemplaires. Ce quadriplace plaît à la clientèle... mais le désir des clients évolue, ils ont un jour demandé à Robin :

— Pourquoi ne feriez-vous pas un avion à train tricycle et pourquoi n'en profiteriez-vous pas pour le faire un peu plus large, un peu plus long et un peu plus confortable ?

C'est la raison de la venue sur le marché du DR-253 qui rencontre un succès énorme.

Constructions Amateurs au 31-12-67

D-9 et dérivés : 547 ; D-11 et dérivés : 799 ; DR-100 : 3 ; Jodel Robin : 2, soit : 1.361.

Constructions industrielles au 31-12-67

- AVIONS JODEL.
D-9, Prototype : 1 ; D-11 : 2 ; D-111 : 11, soit : 14.
 - SOCIÉTÉ AÉRONAUTIQUE NORMANDE.
D-112 : 10 ; D-117 : 350 ; DR-100 : 21 ; DR-105 : 39 ; DR-105 « Ambassadeur » : 362 ; D.150 : 63 ; D-140 : 215 ; DR-1050 « Excellence » : 38, soit 1.098.
 - WASSMER AVIATION.
D-92 : 12 ; D-112 : 350 ; D-120 : 350, soit : 712.
 - CENTRE EST AÉRONAUTIQUE.
DR-100, RD-105 : 11 ; DR-1050 et dérivés « Sicile », « Sicile Record » : 320 ; DR-200 : 3 ; DR-250 : 101 ; DR-220 : 66 ; DR-221 : 26 ; DR-253 : 15, soit : 541.
 - VALLADEAU
D-112 : 50 ; D-117 : 10, soit 60.
 - ALPAVIA
D-117 A : 10, soit : 10.
 - Passot, Renard, Sauze et Ginoux, Dormoy, Denize : D-112 : 152.
 - EAC : D-127, D-128 : 5.
- Total construit au 31 décembre 1967 : 3.927, dont environ 850 ont été exportés.

Les études d'aujourd'hui ne font pas encore partie de l'histoire. Et pourtant le temps passe vite !

— Nous avons maintenant la certitude de pouvoir faire un avion métallique qui aura les mêmes qualités et performances que le meilleur de nos avions en bois.

Une autre aile expérimentale est en construction pour faire l'étude d'un profil qui sera le meilleur et Pierre Robin ajoute :

— Nous allons faire énormément d'essais pour être certains de faire un bon avion métallique.

L'oiseau rare en « métal » sortira sans doute dans un an, il possèdera toutes les qualités traditionnelles présentées par la fabrication Centre Est.

Ce sera la fin d'une belle histoire, et le début d'une autre, moderne, encore plus belle, encore plus enthousiasmante...