



**Ou le plus petit des gros Jodel, comme vous voulez. Mais, à tout bien réfléchir, il est quand même plus juste de ranger l'engin dans la catégorie des « petits Jodel », de par son maître-couple, sa faible motorisation, sa consommation très raisonnable et son envergure qui n'a rien à voir avec celle du Mousquetaire.**

**D**'un autre côté, si on raisonne en terme d'autonomie, de vitesse propre ou de capacité d'emport, on est quand même en présence du cadet des gros. Il n'a pas grand-chose à envier à ses cousins germaniques que sont le DR-250 ou le DR-221, hormis leur capacité d'emport, puisque le DR-1 053 est à peine un 2 + 2 (avec deux poids plume à l'arrière), alors que les DR-221 et à fortiori le DR-250 sont des vrais quadrimoteurs.

## L'Ambassadeur

Ce Jodel des années 1960-1965 est le fils du DR-100A (1958), un Jodel triplace industrialisé chez Centre Est-Aéronautique (la CEA créée par Pierre Robin), ou à la SAN, Société aéronautique normande, montée reculer la limite arrière des Jodel, du genre des *Ambassadeur*, Le DR-1 053 fait partie de la famille de construction amateur

## L'Excellence Le DR-1 053, de construction amateur

et de l'espèce des *Excellence*, selon la des Jodel, du genre des *Ambassadeur*, Le DR-1 053 fait partie de la famille de construction amateur L'Excellence Le DR-1 053, de construction amateur. L'Ambassadeur. Millésimée 1964, elle plus étouffant, parait-il, au Maître avant de référence aux Jodelistes, et classification de Xavier Massé ser- classifcation de Xavier Massé ser- vant de référence aux Jodelistes, et lui-même (Avions Jodel, par Xavier Massé, Nouvelles Editions Latines, ISBN2-7233-0520-1). Delemondez avait conservé, en parallèle avec la construction industrielle, la possibilité de diffuser la liasse des nombreuses versions de l'*Ambassadeur* aux constructeurs amateurs. Le mien porte le n° 772, ce qui montre que le modèle est populaire, même si toutes les liasses ne donnent pas naissance à un avion. Ce n'est pas étonnant, au vu des performances et de l'économie de l'appareil. Il a été construit en 1990 par Rémy Tissot, constructeur amateur émérite qui a réalisé ou restauré pas moins de sept avions, du *Colibri* de Brug- ger à l'*Océanair* de sa conception, un

Cr-dessus

• Père et fils, respectivement pilote et copilote.

• Avec un seul occupant à bord, le DR ne demande que 18 l/h à 2 000 l/min et 150 km/h. A peine plus qu'un D-18 !