



Un pilote de 1000 CV aux Commandes du bébé jodel.

Hommage rendu au bébé jodel par Adonis MOULENE (devenu compagnon de la libération)

Je m'autorise expressément de l'amitié qui me lie à Jean DELEMONTÉZ et aussi à M. JOLY pour écrire ce qui suit. Le premier a longtemps partagé mes rêves de jeunesse en matière d'aviation légère ; il a été mon plus cher camarade d'escadrille. Un matin de juin 1940 après avoir mis en route le Dewoitine 520, je l'abandonnais sur le terrain de Toulouse Franczal, non sans un serrement de cœur. Mais c'eut été trop fou de l'emmener dans ce monoplace que je connaissais mal, pour traverser toute la France occupée.

Le second, nous l'avons bien souvent envié, Jean DELEMONTÉZ et moi-même, quand avant guerre, nous fréquentions sans plus le terrain de Beaune où il volait à son gré sur son motoplaneur. C'est ainsi que chaque semaine, je cherche dans "les ailes" l'article écho du bébé jodel. Un jour, non satisfait, j'ai pris le train pour retrouver mon vieil ami, entouré de tout les siens, et voir le prototype.

Un vrai bijou :

Comme le docteur Barret de Nazaris, mon compatriote, j'ai volé sur cet appareil séduisant. Je ne dirai pas ce que lui a dit mieux que quiconque. C'est un vrai bijou, un jouet de gosse de riches, il a l'allure d'un jeune taureau avec ses pipes d'échappement en forme de cornes provocantes. Le profil ovale de l'appui tête est d'un tracé

si pur ! Sa teinte rouge tirant sur l'orange, le détache aussi bien du ciel bleu que l'herbe verte, des temps sombres comme des paysages gris. Des bouts de plans carrés, comme le mustang ! Mais une cabine à ciel ouvert qui vous permet de sentir la gifle du vent quand vous glissez. Pas de dérive pour l'instant, une pièce de moins. Pas de bâti-moteur non plus. De l'allongement ? Non à peine plus de 5, mais un longeron plus solide, plus léger possédant un coefficient de charge de 9. Et l'on passe à 70 mètres de haut à 600 mètres du point de départ....on se pose comme une fleur, sans volet. De surprise en surprise : le reniflard d'huile débouche dans la gueule du carburateur; le moteur s'en trouve fort aise et le fond du fuselage plus joli. Cette casserole d'hélice, si bien forgée, c'est un morceau de contreplaqué ! Devant le pare brise, la jauge d'essence : c'est une simple tige qui sort par le bouchon de remplissage du réservoir, animée par un flotteur-liège. Ca n'a pas de panne. Ainsi partout des reflets de bons sens et de logique sévère.

Mon camarade prend le "bébé" par la béquille, avec la même aisance qu'il prend sa fille par la main, et le met hors du hangar. Monsieur astique jalousement le pare brise et les parties du fuselage exposées au postillon du Poinsard. Je découvre une poignée en bout de chaque plan, bien pratique.

Le beau père prend ainsi l'oiseau par la plume et le secoue vigoureusement : vous comprendrez, le train s'est son œuvre. Et quelle souplesse ! 15 centimètres de course renchérit le gendre. On vérifie le bord d'attaque de l'hélice, celle-ci paraît toute mignonne.

Combien de coup de saxophone sur la règle à calcul pour tout évaluer, tout mesurer, et obtenir un tel rendement du premier coup ? puis on l'a taillée, polie, entoilée, vernissée, poncée, etc....

Le prochain article nous fera revivre le vol d'Edouard JOLY.