

## ***En vol, aux commandes du Jodel D-9 Bébé***

Jacques Noetinger  
Aviation Magazine n°15, décembre 1950

Je me promenais, il y a quelques jours, dans un hangar sur un terrain de la région parisienne et, contre un mur, j'ai découvert une affiche. Une affiche est faite pour frapper l'attention et les publicitaires utilisent, à cet effet, des procédés très variés. Ici, le texte bref et proprement disposé suffit amplement ; on y lit, en effet : « Achetez le Bébé Jodel. Pour le club, l'heure de vol à 825 francs ; brevet premier degré à 9.950 francs ; second degré à 12.375 francs. » C'est assez pour attiser ma curiosité. Mon ami Moulène, moniteur au centre des réserves de l'air, à Villacoublay, était tout désigné pour la satisfaire, puisqu'il possède un exemplaire de ce microbe de l'air. Moulène est un fin pilote et, pour être aussi fervent du Bébé Jodel, il fallait que cet appareil soit vraiment de qualité.

Avant d'arriver à Toussus-le-Noble, où je dois étudier le Jodel, Moulène me raconte comment naquit cette petite machine qui est, sans doute, l'une des plus simples du monde. En 1940, Jean Delemontez est mécanicien dans l'armée de l'air, au moment de l'armistice, à Toulouse. Il souhaiterait partir avec un camarade en Angleterre, mais il doit y renoncer, faute de place à bord d'un Dewoitine 520, seul avion disponible pour la fuite. En zone occupée il prépare un brevet d'ingénieur, se marie et s'associe avec son beau-père, M. Joly, industriel à Beaune. Il est en mesure, au lendemain de la Libération, de sortir le prototype du « Bébé Jodel ».

Au départ Delemontez s'était fixé pour tâche de réaliser un appareil économique dont la construction ne présentât aucune difficulté, dont l'entretien fût simple et dont les qualités de vol fussent irréprochables, car son arrière-pensée était de donner la possibilité à un artisan spécialisé de le construire à peu de frais, au moyen des liasses qui lui seraient fournies. Nous allons voir, cependant, que, pour aussi osé qu'ait pu paraître un tel programme, il a été pleinement satisfait, puisque le créateur du « Bébé » a été le premier ingénieur capable, au lendemain de la Libération, de proposer au talent et à l'adresse des amateurs la construction d'un avion digne de ce nom.



Lorsque l'on s'approche du « Bébé Jodel », on est étonné de ses petites dimensions qui se chiffrent par 7 m. d'envergure, 5 m. 30 de long. D'aspect, il est tout à fait classique, avec, pourtant, une particularité le tiers, environ, de chaque aile, se relève à l'extrémité en vue de donner à l'appareil une parfaite stabilité latérale. Le fuselage est fin, arrondi sur le dessus, avec des panneaux plats sur les côtés et au-dessous. Le poste de pilotage est une enclave à l'avant de ce fuselage qui s'effile ensuite de façon conique. À l'avant un petit moteur Volkswagen. L'hélice transperce la casserole de forme conique prolongeant la cellule. La ligne du pare-brise est étudiée pour ne pas offrir une résistance trop grande, tout en garantissant au pilote une protection efficace et une bonne visibilité. L'aile ne possède, dans sa partie centrale, ni dièdre ni flèche, ce qui explique le relèvement des parties externes dont nous venons de parler. L'empennage est constitué par une gouverne de profondeur rectangulaire avec encoche pour le débattement de la gouverne de direction. Le gouvernail, à pan coupé, est très simple. L'ensemble de cet empennage, compte tenu de ses proportions réduites pourrait faire croire que les commandes ne doivent pas être très efficaces, d'autant que les ailerons n'ont pas, non plus, une surface très imposante. On verra que cette impression n'est pas justifiée... loin de là, Le train est également très simple. Chaque jambe est constituée par un amortisseur oléo-pneumatique vertical, sur lequel vient se fixer la roue ; la béquille est une simple lame de ressort. On ne trouve, sur cet avion, aucun des perfectionnements techniques que l'on a coutume de rencontrer sur un avion de tourisme moderne, mais qui, sur une petite machine comme celle-ci, pourrait être la source de difficultés de construction ou d'entretien. Pas de freins sur les roues, pas de roulette arrière conjuguée, pas de flettner correcteur, pas de volets d'atterrissage. Je m'étonne de ne pas trouver de poignée à l'arrière, pour soulever l'empennage, alors qu'il en existe à l'extrémité des ailes pour révolution au sol. Mais, en m'amusant à soulever la queue de l'avion, je m'aperçois qu'elle est si légère que rien ne justifiait ce petit détail ; le « Bébé » pèse à vide 144 kilos et il est autorisé à décoller au poids total de 244 kilos. Ceci explique, du reste, qu'un moteur de 25 CV. ait été en mesure de faire voler cet insecte.



Pour atteindre le poste de pilotage, il faut s'insinuer entre le bord d'attaque et le champ de l'hélice, ce qui, à mon avis, présente certains risques, car, bien qu'il y ait suffisamment de garde, un faux mouvement risque, lorsque le moteur est en marche, de vous faire toucher l'hélice, à vous ou aux assistants, et de provoquer un accident. Lorsque l'on est assis au poste de pilotage, le sommet de la tête dépasse à peine la partie supérieure du fuselage. La ligne fuyante du capot moteur dégage, au sol, une bonne visibilité. Le nez, lorsque l'avion se pose sur trois points, est en-dessous de la ligne d'horizon. La cabine est assez vaste en profondeur pour que l'on puisse placer correctement les jambes, en sorte que l'on ait les pieds sur un palonnier à pédales plates. Le manche est classique. Le long des cloisons, courent les câbles visibles des commandes souples, Ces câbles, on eût pu les dissimuler, mais le constructeur a pensé, qu'ainsi, il était plus aisé de les régler, d'en surveiller l'état et, éventuellement, de les changer. Derrière la tête, un panneau de contreplaqué amovible dégage un vaste coffre à bagages. Un flettner, sous le siège, permet un réglage correct pour que la profondeur soit bien équilibrée, mais nous verrons que ce flettner est prévu pour une mise au point au sol et n'est pas destiné à être utilisé en vol.



Le tableau de bord se compose d'un panneau légèrement en arc de cercle. Suivant les appareils, la disposition varie, mais les instruments restent les mêmes. Ici, sur le F- PDHA, on trouve, de gauche à droite, la place d'une montre qui n'est pas fixée aujourd'hui, le badin ; au centre, une bille surmontée d'un petit compas. Puis le variomètre et l'altimètre. Au-dessus de cette planchette, deux instruments encore : le compte-tours et la pression d'huile. La manette des gaz est à gauche, naturellement, et, au-dessus, les contacts. Nous voyons qu'un tableau de bord comme celui-ci est rapide à décrire si on le comparé aux planches d'appareils comme le Navion, le Cessna 195 ou le Courlis. C'est dire que, lorsqu'on s'installe au poste de pilotage du Jodel, on se sent tout de suite à l'aise. Ajoutons que, derrière la cloison pare-feu du moteur, se trouvent un réservoir d'huile de deux litres et un réservoir d'essence de 25 litres, au sommet duquel une jauge à tige sort devant le pare-brise.

Maintenant que la prise de contact est faite, je suis prêt à prendre mon envol. Lorsque Mouléne met, d'une main habile, le moteur Volkswagen de 25 CV. en route, j'avoue que je

m'apprête à faire un essai sans savoir absolument les conclusions qu'il me dictera. En effet, à priori, en voyant seulement l'appareil, j'aurais plutôt tendance à croire à un amusement sur un beau jouet, mais pas sur un avion. Or, d'autre part, j'ai entendu tellement de pilotes me vanter cet appareil que je n'ose plus avoir d'opinion, et cela vaut beaucoup mieux...

Première impression; je suis étonné de la suspension du train et de la facilité d'évolution au sol. Le « Bébé » se manie aussi aisément que s'il avait des freins et une roulette arrière conjuguée. J'aurais cru trouver là un écueil. Eh bien ! il n'en est rien, au contraire, et il est agréable de rouler au sol.

Arrivé en position de décollage, j'agis progressivement sur la manette des gaz et me méfie du palonnier dont on m'avait prévenu qu'il était très sensible mais, là encore, il ne me semble pas que le décollage présente, de difficulté, car, malgré un certain vent de travers, le Jodel ne me semble pas avoir tendance à s'embarquer, Il n'implique, par conséquent, pas de défense au palonnier, donc, pour ainsi dire, pas de mouvement. Il m'a été impossible d'évaluer la longueur du roulement au décollage, tant elle est courte : beaucoup moins de cent mètres, en tout cas. Le badin indiquait à peine plus de quarante lorsque je quittai le sol. On a tendance à ne pas assez pousser sur le manche, queue haute, et ceci s'explique par le profil fuyant du capot moteur.



J'adopte ensuite une vitesse de montée à 80 km/h au badin, qui me donne, au vario, environ de 1,90 à 2 m/s. L'appareil est très stable et je suis immédiatement tenté de le remuer un peu. Aussi, à peine à 200 mètres, je mets le moteur au régime de croisière, à 2600 t/mn. J'effectue un virage en ligne de vol, suivi d'un léger piqué qui me permet un passage vent arrière au-dessus du terrain de Toussus, suivi d'une ressource en virage. De ces manœuvres, il résulte que, immédiatement, je prends, comme me l'avaient fait prévoir divers témoignages, le « Bébé » Jodel très au sérieux. C'est un avion excessivement agréable à piloter, très fin, où les commandes sont admirablement conjuguées, qui ne nécessite aucune action exagérée sur le palonnier ou sur le manche. Toutes les manœuvres ne demandent que de simples pressions sur les commandes et l'appareil répond avec une précision immédiate.

En ligne de vol à 2600 t/mn, j'obtiens, à 500 mètres, une vitesse de croisière au badin de

l'ordre de 115 à 120 km/h. Les virages de 180° à faible inclinaison s'effectuent sans avoir à se défendre aux commandes. A grande inclinaison, pas plus de difficulté à conserver la bille au milieu.



Revenant à la ligne de vol, je constate qu'en abandonnant pieds et manche, le Jodel conserve bien sa stabilité, son cap et sa ligne d'horizon, ce qui prouve que le centrage de l'appareil a été bien étudié et que le couple moteur en croisière n'a aucun effet, Après ce qui vient d'être dit, on peut imaginer que le lazy-eight est une figure particulièrement agréable à réaliser sur cet avion. A aucun moment, les commandes ne sont lourdes ou molles, bien que j'effectue la manœuvre avec des écarts de vitesse qui oscillent entre 60 et 145 km/h., en me trouvant aux deux extrémités supérieures en virages légèrement dos.



Pour les pertes de vitesse, je constate que, d'une façon générale, en cabrant sensiblement le Jodel, la vitesse tombe assez rapidement, ce qui prouve qu'à l'atterrissage il est préférable d'avoir une vitesse d'approche assez supérieure à celle du décrochage, pour que l'arrondi ne risque pas de mettre l'avion en perte de vitesse, avant qu'il ait atteint le sol. Sans moteur, le décrochage a lieu à peu près à 50 km/h. et il prévient par un léger tremblement. L'avion salue et se rattrape de lui-même, sans perdre une altitude appréciable. Avec moteur, mêmes caractéristiques, mais le décrochage n'a lieu que vers 40 km/h., indiqués au badin.

Après cette première prise en main, il est temps que je regagne Toussus pour me poser. Descente en virages plus ou moins accentués, S ; enfin, me voici à cent mètres d'altitude, face au terrain, moteur réduit, 80 km/h. indiqués au badin. Je me rapproche du sol, j'arrondis, l'avion touche avec beaucoup de souplesse, perd très vite sa vitesse qui, au contact du sol, ne devait plus être que de 40 km/h. Cet atterrissage confirme l'impression favorable que j'avais éprouvée au sujet du train et des amortisseurs.

Je reviens vers Moulène, pour un court arrêt, avant de repartir pour un second vol, à l'occasion duquel sera fait le reportage photographique en vol par Dengremont. Moulène me précise le rayon d'action : 3 à 4 heures d'autonomie, selon le régime.

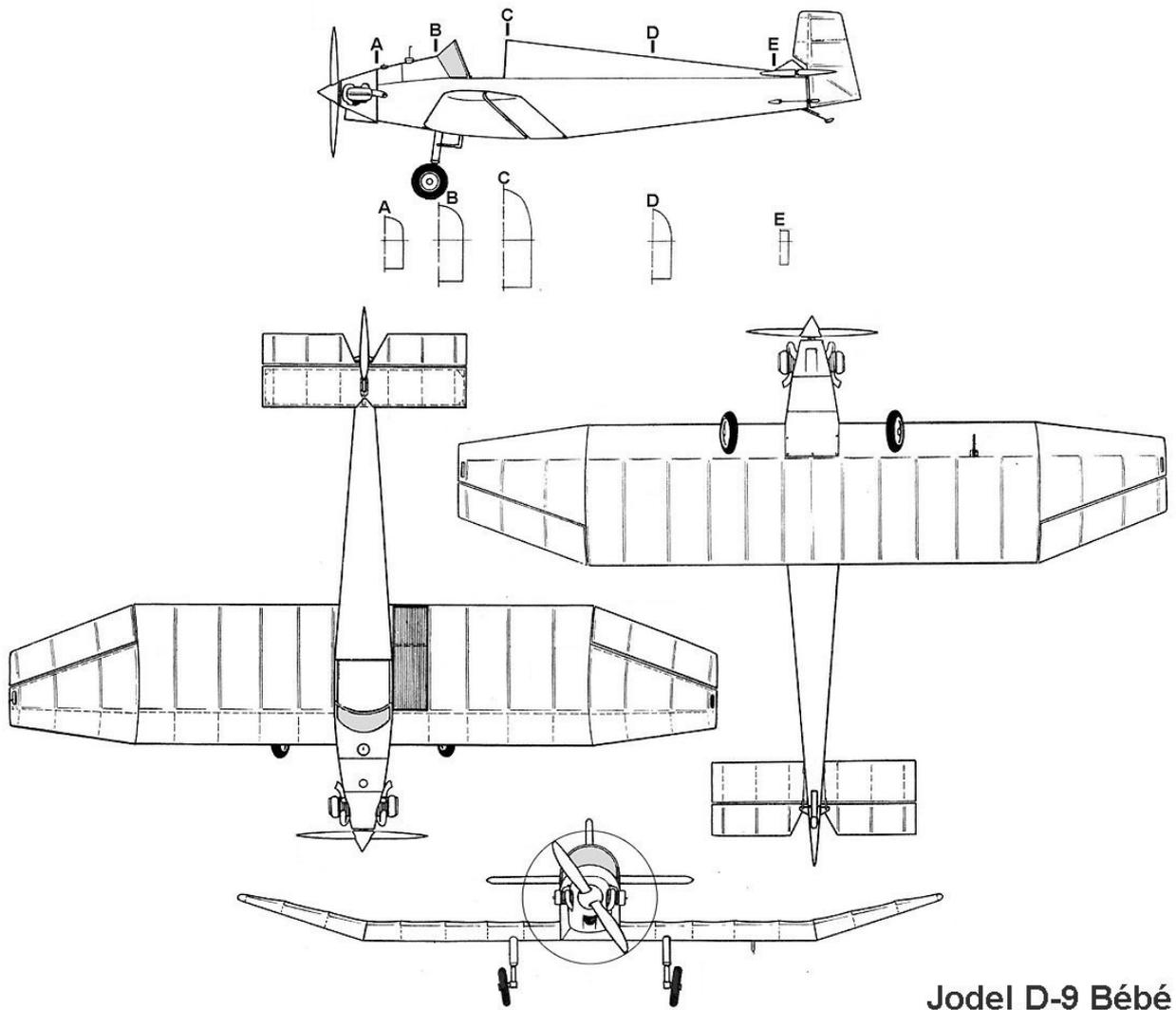
Tout est paré pour un nouvel envol ; il me semble que j'ai piloté toute ma vie le « Bébé » Jodel, tant je nie sens à l'aise aux commandes. Au cours du vol de patrouille, fait en compagnie du Stampe piloté par mon sympathique ami Sautet, président de l'Aéro-Club du canton de Sceaux, qui a emmené Dengremont, je m'amuse à régler ma vitesse et à ne plus toucher aux gaz. J'arrive à tenir très facilement ma place. J'ignorais que l'on pouvait faire la voltige à bord du Jodel, je n'ai donc fait aucune acrobatie ; j'espère combler prochainement cette lacune.

Voici donc les impressions qui m'ont été dictées par le « Bébé » Jodel, ce monoplace, exceptionnellement fin, économique, particulièrement simple, dont l'heure de vol coûte 825 francs, tout compris, et 495 francs pour celui qui l'a construit lui-même. Cet avion miniature, dont le célèbre pilote Fred Nicole me disait récemment encore : « C'est un taxi qu'on a du mal à prendre au sérieux et, pourtant, c'est une étonnante réussite. Avec lui, j'ai tourné toute l'acrobatie. »

Et c'est là, on en conviendra, un témoignage qui compte...



Photo: Jean-Noël Passeloux



Jodel D-9 Bébé