

HISTORIQUE DES ROBIN DR400

CREATION DE "JODEL"

L'acronyme commercial "JODEL" vient de la contraction des noms d'Edouard Joly et de Jean Délémontez.

Edouard Joly est né le 3 novembre 1898 à Saint-Rémy en Bourgogne. Il entre à 14 ans comme apprenti mécanicien agricole, à Beaune en Côte-d'Or. Mobilisé en 1917 comme mécanicien au camp d'aviation d'Avord puis instructeur technique à Dijon-Longvic. Après la guerre, Edouard Joly prend une part active à la création de l'Aéroclub Beaunois et s'occupe de la section vol à voile à partir de 1932. Il y construit divers planeurs et un motoplaneur. Le 30 mai 1935, Edouard Joly fait voler le Mignet Pou du Ciel n° 26.

Jean Délémontez est né le 9 juin 1918 à Lyon. Il est admissible à l'école des Arts et Métiers de Cluny en 1935, mais il y renonce faute de bourse. Il s'engage alors dans l'Armée de l'Air comme mécanicien et est affecté à Dijon sur Nieuport 62 et Spad 510. En 1936, Jean Délémontez rencontre Edouard Joly pour voir son Pou du Ciel et ils deviennent amis. Jean épousera bientôt la fille d'Edouard et étudie le D1, un monoplace à aile haute puis le D2, un biplace dérivé du D1.

En 1939, Délémontez est affecté à Dijon comme mécanicien sur Morane-Saulnier 406 puis Dewoitine 520. En juin 1941, il rentre au bureau d'études de l'Atelier Industriel de l'Aéronautique à Toulouse-Blagnac. Il y mène diverses études de modifications de bombardiers (et celles des D3 et D4). En 1943, Blagnac est occupé par l'armée allemande et il rejoint Beaune comme adjoint d'Edouard Joly et étudie les D5 à D8. En 1946 est créée à Beaune la société JODEL pour réparer les planeurs du SALS (Service de l'Aviation Légère et Sportive).

LA NAISSANCE DU PREMIER "BEBE"

En janvier 1947, Jean Délémontez dessine les plans d'un petit monoplace directement sur des planches de contre-plaqué. L'aile basse, pour avoir un train court, sera d'un seul morceau pour limiter le nombre de ferrures d'attaches. Le dièdre est aux extrémités où les moments de flexion sont plus faibles. L'efficace profil NACA 23012 est choisi et la surface idéale elliptique est approchée avec des bouts en trapèze où sont encastrés les ailerons. Le moteur Volkswagen de 32 CV sera le plus fiable. Le premier vol du D9 est réalisé par Edouard Joly le 22 janvier 1948. Il est baptisé "Bébé Jodel" en souvenir du "Bébé Nieuport" sur lequel avait travaillé Joly en 1917. Ce prototype à priori unique est en réalité un précurseur en avance sur son temps... La presse aéronautique le fait connaître et des plans sont ensuite tracés et diffusés.



DEUX "BEBE-JODEL" A CUERS-PIERREFEU

Au premier plan, l'appareil de M. Fontin équipé d'un moteur Volkswagen ; au second plan, le « Bébé » d'un groupe de constructeurs-amateurs du Var. Celui-là, équipé d'un Poinard 35 CV., décolle en 50 m. et vole à 130 km.-h. bien que son moteur ne soit pas encore tout à fait au point.

En 1949, Jean Délémontez commence l'étude du D10, un triplace 80 CV dérivé du D9. Il dessine et construit une aile de 8,72 m toujours utilisée aujourd'hui sur le DR400 de Robin... Cette étude sera interrompue pour répondre à une demande de l'état français car, la même année, le Service Technique de l'Aéronautique (STA), décide de financer l'étude de trois formules d'avions différentes. Seront alors commandés les Maurice Brochet 70 (aile haute), l'Indraéro 101 (biplan) et le Jodel D11 (aile basse de 8,20 m). Ce dernier effectue son premier vol en mai 1950 et des centaines d'exemplaires seront construites par des industriels et des amateurs. Quelques D112 (65 CV) et D119 (90 CV) volent à Cuers.

HISTORIQUE DES ROBIN DR400



D112 F-BHVF à l'AC du Var en 1958. Acheté en 1957, il sera revendu en 1964.

ROBIN ET LA SERIE DES DR100 ET DR200

Né le 14 août 1927 près de Tours, Pierre Robin construit en 1946 un dérivé de Pou du ciel puis devient instructeur planeur et avion à Blois en 1952. Il y construit un Bébé Jodel. En 1953, il rejoint Dijon comme pilote professionnel IFR et instructeur. Il crée le terrain de Dijon-Darois puis devient pilote d'essai occasionnel pour Délémontez. Robin construit un D112 puis un D119 pour son club. En 1956, Pierre Robin achète l'aile du D10 inachevé et construit un fuselage triplace dérivé du D11. Un Continental 90 CV motorise le "Jodel-Robin" qui vole en 1957.

L'intérêt suscité par cet appareil pousse Pierre Robin à créer la société "Centre Est Aéronautique" à Darois en 1957 (elle deviendra plus tard "Avions Pierre Robin") et il étudie avec Jean Délémontez le DR 100 (90 CV) qui vole le 14 juillet 1958. Suivront les DR 105 et 1050 (100 CV) et DR 1051 (105 CV Potez) "Ambassadeurs". En 1963, de nouvelles carènes de roues, verrière et entrée d'air donnent les DR1050 et 1051 "Sicile". En 1964, la dérive en flèche et l'empennage monobloc du biplace D150 Mascaret remplaça l'empennage hérité des D11, cela donna les DR1050M et 1051M "Excellence" ou "Sicile Record". Tous ont une aile sans volets mais avec aérofreins. A Cuers volent les "Sicile Record" F-PYTI et F-PZSM.



HISTORIQUE DES ROBIN DR400

En 1964, Pierre Robin lance l'étude du quadriplace DR200 - Potez 125 CV et demande à Jean Délémontez de travailler avec Chris Heintz qu'il vient d'embaucher pour affiner l'ensemble de l'aérodynamique et adapter des volets d'atterrissage. La série viendra avec le DR250 - 150 CV "Capitaine" en avril 1965. En seront dérivés le DR220 "2+2" (100 CV) pour l'école (dont le F-BNVB privé à Cuers), puis le DR221 "Dauphin" (115 CV) avec chacun des fuselages ou des profils d'ailes très légèrement différents.

Le DR253 "Régent" tricycle de 1967 comporte le fuselage du DR250 élargi de 10 cm, des trains oléopneumatiques et un 180 CV. C'est toujours aujourd'hui le plus efficace des quadriplaces.

Jean Délémontez étudiera aussi pour se faire plaisir des trains d'atterrissage escamotables. Mais compte tenu que "cela ne fait gagner environ qu'une minute par heure de vol et par roue", il optera logiquement pour des trains fixes bien carénés.

LES SERIES DES DR300, DR400 ET DR500.

Pour simplifier la production, Heintz et Délémontez dessinent une cellule unique commune à toute la gamme DR300 qui comporte les DR315 "Petit Prince" (115 CV) de 1968 (dont le F-BPRM privé à Cuers), le DR340 "Major" (140 CV), le DR360 "Chevalier" puis "Major 160" (160 CV), le DR380 "Prince" (180 CV). Après 1970, les avions sont rebaptisés en DR300/108 "2+2 tricycle", DR300/120, DR300/125 et DR300/140 "Petit Prince", DR300/180R "Remorqueur". La verrière, héritée des DR100, est toujours à portières.



DR300/140 Major F-BSPN (acheté neuf par l'AC Var en 1971, vendu en 1976, basé à Annecy en 2013)

Heintz conçoit aussi les HR100 (1969) et HR200 (1971) dont la verrière coulissant vers l'avant est très appréciée. Elle est adaptée et donne le nouveau DR400 avec un fuselage plus bas au niveau de la cabine donnant une plus grande visibilité. Le premier vole début 1972 et, à part des changements de noms de baptêmes, de capots, d'aménagements intérieurs et quelques séries à fuselage élargis (DR400 NGL puis DR500), ils sont toujours construits en ce 21^e siècle par la société "Apex Aircraft". Les surnoms sont variés et on a pu trouver au début les DR400/100 "2+2", DR400/140B "Major", DR400/160 "Chevalier", DR400/180 "Régent" ou "Remorqueur", puis à partir de 1980 les DR400/100 "Cadet", DR400/120 "Dauphin 2+2", DR400/140B "Dauphin 4", DR400/160 "Major", DR400/180 "Régent" ou "Remo". En 1988 apparaît la verrière allongée en option.