

BB JODEL

Un modèle très amusant à faire voler

Christophe Husson-Charlet



En 1946, naît à Beaune,
un petit monoplace de construction amateur,
le Bébé Jodel conçu et réalisé par Messieurs Joly et Délémontez.
Construit sans plan, tracé directement sur le contreplaqué, il se révéla
immédiatement être une réussite. Le besoin d'aviation légère est tel, à l'époque,
que les amateurs, l'Etat, les industriels s'intéressèrent à cet avion, le firent
évoluer vers le biplace, D 112, le tri-place, Jodel Sicile, etc., et le quadri-place,
Mousquetaire. L'aile caractéristique de ces avions
fait toujours la joie et le bonheur des pilotes
de DR 400 et autres.



cintrer et coller (cyano) l'un des champs sur le fuselage et enrouler progressivement sur C7 en maintenant par des points de colle. Découper la plaque au cutter suivant le bord supérieur du flanc sur lequel viendra se placer le champ de la dite plaque et coller.

L'aile

Pas de grosses difficultés si ce n'est le vrillage de l'aile qui nécessitera un calage parfait. J'ai procédé de la façon suivante : collage des nervures sur les longerons en pin, le bord de fuite, le bord d'attaque, le support de train, le coffrage inférieur. Le tout étant maintenu parfaitement à plat sur un chantier. Le vrillage est obtenu en retournant l'aile sur l'intrados, les cales sont mises en place, un poids est placé au centre de l'aile pour la faire fléchir ensuite, vaporisation d'eau sur toute l'aile et enfin, je chauffe le tout modérément au décapeur thermique.

Pourquoi le D 9 ?

Etant passionné d'aviation légère, je ne pouvais pas passer à côté de cet avion qui pour moi, en est un des symboles les plus représentatifs. Pestant à trouver la documentation, je retrouvai quelques photographies d'un D9 en visite sur le terrain de Sallanches Mont-Blanc, ainsi que les dimensions et un triptyque minuscule.

En partant de ces documents, je travaillais sur le plan en respectant quelques impératifs : approcher au mieux le respect des critères maquettes, faire léger et pouvoir loger quatre servos de taille standard et enfin, le plus important, qu'il soit maîtrisable par un modéliste qui ne fait plus (trop) d'erreur d'inversion de commande, c'est-à-dire de mon niveau !

LA CONSTRUCTION

Le fuselage

Rien que du très classique. Je ne m'étendrai pas sur le découpage du flanc et des flancs gauche et droit, mais je préciserai simplement que le ctp est de type ordinaire, c'est-à-dire disponible dans toutes les boutiques de bricolage. Pour le dos du fuselage, coller à la cyano sur champ deux planches de balsa, tremper dans de l'eau bien chaude, au moins cinq secondes, puis mettre en forme sur un tube rond Ø 30 à 40 tout doucement et maintenir avec des pinces à linge, laisser sécher ou placer contre un radiateur, vous pouvez manipuler au bout d'environ une demi-heure. Pour l'assemblage, il faut coller le couple C7 sur le fuselage. Découper approximativement la plaque,





L'installation radio

Il faut impérativement faire la chasse à tout frottement excessif des commandes, bien vérifier le retour au neutre de la profondeur. Un petit modèle répond vivement à toutes sollicitations des commandes, si le retour au neutre n'est pas parfait, il faut être bon pilote ou très chanceux pour ramener le fruit de vos efforts en un seul morceau. Donc, pour limiter les frottements, éviter des gaines trop coudées, plus elles sont droites et mieux cela marchera. Huiler légèrement ce qui devra coulisser dans les gaines. Ce qui est encore plus efficace, c'est le montage de commandes rigides par l'intermédiaire de carré en balsa, ce que je conseille pour la profondeur.

La finition

J'ai entoilé au Solartex, puisque j'utilise cet avion principalement en hiver, vu les températures le solar éclaterait au moindre petit choc, en revanche, ce serait sûrement plus léger. La décoration est d'inspiration libre !

Le premier vol

La motorisation d'origine était assurée par un Enya 19 sans doute un peu trop essoufflé. Le premier vol se déroula à la

limite du décrochage et l'altitude maximum atteinte d'environ 5 m me permit tout juste d'en déduire qu'il volait, et même bien, hormis le problème de puissance bien entendu. Après avoir monté un OS 15 FP, je disposais enfin d'une puissance plus appropriée. Le vol pu être entrepris avec plus de sécurité. La réponse aux commandes est vive, la vitesse de vol n'est pas excessive pour un petit modèle. Le Naca 2415 est décidément un profil sans surprise, le décrochage arrive tardivement, mais la perte d'altitude est conséquente. L'avion peut tourner deux axes, ailerons, profondeur, mais se servir de la dérive est préférable car le vol est ainsi plus coulé et il n'est pas nécessaire d'avoir une grande inclinaison pour faire des virages de faibles rayons. Ce petit Jodel tourne pratiquement sur place. La dérive est très efficace au roulage. Il faut être vigilant, la moindre "salade de pouces" peut lui être fatale, il ne s'adresse en aucun cas à un débutant. Lorsque les réglages sont affinés, c'est un modèle très amusant à faire voler.

Je l'ai déjà planté plusieurs fois ! Mais comme je vole sur une pente où l'épaisseur de neige est d'environ un mètre en hiver, je suis obligé de poser à contre pente et bien sûr, vent de cul. Je l'ai récupéré plusieurs fois avec comme seul point de repère dans l'immensité blanche, le bout de la dérive orange. Je n'ai encore rien cassé. C'est vrai qu'il faut être un peu fêlé pour voler dans de telles conditions, mais je ne me lasse pas de voir ce petit avion évoluer sur fond de montagnes enneigées. Encore un petit mot qui soulagera sans doute la plupart d'entre vous. Si vous le désirez je peux vous fournir le capot moteur et la verrière en m'appelant au 50 90 15 45. **Bons vols !** ■

