

HISTOIRE DES AVIONS BERCHET

Suite et fin

6 – Les premiers contacts et contrats

Un premier contact est établi avec la société **HELLER** le 21 avril 1978.

Ils semblent intéressés, mais demandent s'il est possible de concevoir une maquette volante d'avion civil : ils sont en effet à cette époque en butte à des critiques concernant les maquettes d'avion de guerre, que certains veulent assimiler à des « jouets guerriers » et interdire aux enfants au même titre que les pistolets... Je crée donc la maquette du Cessna 150, choisi pour ses formes élégantes, et pour lequel j'ai une tendresse particulière, car j'ai appris à piloter à son bord...Le prototype sera une reproduction de l'appareil sur lequel j'ai volé, blanc et rouge, immatriculé F-BUME. Le nez assez exigü sera une gageure pour loger mes engrenages...mais cela rentre dans la maquette au 1/20 environ. Cette maquette que j'ai baptisée « Charlie » dans ma généalogie s'avèrera être une réussite tant esthétique que pour ses excellentes qualités de vol.

Les pourparlers avec Heller n'aboutiront pourtant pas, car la firme préférera rester dans sa spécialité de maquettes fixes.

Un deuxième contact prometteur est établi avec la société CEJI qui vient de créer une filiale **Modelud** pour fabriquer et vendre une gamme assez complète de modèles réduits d'avion, suite à la fin de sa licence de commercialisation en France de la marque allemande Graupner, leader européen.

Une lettre d'accord est signée le 19 juillet 1979, l'année qui suit est consacrée à l'étude de faisabilité : contacts avec les fournisseurs éventuels, mouleurs polystyrène et pièces mécaniques, démos en vol le 29 juillet 1980 avec le staff anglais en particulier, qui la juge « *excellent* » ...en anglais dans le texte...

Le 19 septembre 80, Modelud m'écrit pour confirmer son abandon du projet de fabrication du Se5a, prétextant des coûts de fabrication incompatibles avec le marché. La réalité est plutôt que l'ambition de CEJI de mettre en place une gamme concurrente à Graupner en 1 an s'est avérée intenable et que son marché modéliste s'est effondré, l'obligeant à des économies drastiques dans ses investissements.

7 – l'aventure BERCHET

Après l'échec d'Heller, j'avais pris contact avec l'Anvar (agence nationale pour la valorisation de la recherche) qui avait mentionné ma proposition de licence dans leur publication périodique. Elle est lue par Berchet qui m'envoie un premier courrier le 23 juillet 1979, qui me demande un complément d'info sur la « maquette volante à construire » dont la diffusion en France pourrait les intéresser. Ce n'est qu'après la fin des accords avec Modelud que les contacts rentreront dans le concret, avec un premier protocole d'accord signé le 8 septembre 1981, prévoyant une série précise d'étapes, dont la première est, dès le 14 septembre la décision ou non d'inclure les maquettes volantes à leur catalogue de 1983, et l'étape 2, la collaboration visant à inclure 3 modèles à ce catalogue 1983.

La collaboration sera très efficace et agréable, grâce à l'atmosphère de la firme d'Oyonnax et aussi et surtout à la gentillesse, la compétence et je dois dire aussi la persévérance du technicien qui est en charge de la mise en place de la fabrication des avions, Jean-Pierre Casset.

Je réalise dans un premier temps une maquette de biplan Se5a (baptisée Yankee) aux couleurs des avions du corps expéditionnaire US en France et à la même échelle que le Cessna. En octobre 81, les 2 maquettes sont testées par le Centre Pédagogique du Jouet, auprès d'un échantillon d'enfants et sont adoptées avec quelques recommandations. Anecdote amusante : Devant l'incrédulité des enfants qui ne croyaient pas qu'elles puissent réellement voler, le responsable du test a cru bon faire une démonstration de vol en plein Lyon, place Bellecour – le Cessna F-BUME a parfaitement rempli sa mission et a pris la poudre d'escampette, disparaissant au dessus des toits pour ne jamais être retrouvé...

Après acceptation définitive des 2 maquettes, je réalise des modèles bois pour la réalisation des moules. C'est un travail minutieux car les formes doivent être rigoureusement identiques aux futurs avions, y compris les profils d'aile, vrillage, dièdre, calage du stab, etc. De nombreux problèmes ponctueront ensuite la mise au point des moules pour obtenir des modèles et des vols parfaits. Les moules seront tous modifiés plusieurs fois pour atteindre ce

