

Mémoires modélistes

Suite et enfin fin ! JC

La ville de Montreuil étant une des rares à fournir un local, nous nous y réunissions de temps à autre, puis de plus en plus régulièrement. Nous refaisons le monde du vol libre, en pleurant sur son triste sort et nous ne faisons guère que invoquer des Yaka et des Yfoke.

Le grand mérite de sortir de ces bavardages revint à Edmond Roch qui prit la décision de lancer les Cahiers du CERVIA. Le premier numéro fut tiré en avril 1996, à quelques trente exemplaires sur la photocopieuse de mon labo qui avait besoin de copie pour se rentabiliser ! Pas de PC, pas de scanner, pas de photo numérique à cette époque, Edmond travaillait sur ce qui était le plus moderne, une machine à traitement de texte qui affichait sur écran plusieurs lignes que l'on pouvait corriger. Le rêve !

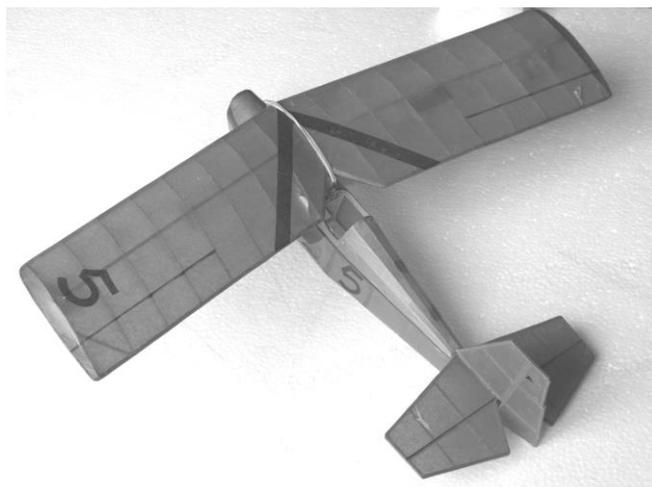


Le moteur à CO2 était à la mode outre-Manche, je m'y lançais, en équipant parfois des Maquettes 66 comme mon Focke Wulf qui volait aussi bien avec les deux sources de puissance.

Espérant contribuer au MRA qui s'éloignait du vol libre, je gribouillais, à la demande de J.M. Augé, une semi-maquette qui vola parfaitement propulsé par un petit moteur Brown 70 à CO2. Un beau jour d'octobre, dans la clairière de Meudon ou Jojo Chaulet essayait (et perchait) ses autogyres, une petite ascendance déposa l'Acro sur le sommet du plus haut peuplier. Tous les week-ends de l'automne je venais tristement faire un pèlerinage au pied de mon arbre, et contempler le modèle dont la couleur orange se voyait de mieux en mieux à mesure de la chute des feuilles. Un jour je récupérai sous l'arbre l'aile pas trop pourrie, mais la perte du rare Brown me chagrinait.

Cette année là, fin décembre, pendant le concours d'Orléans, une véritable tempête était audible à l'extérieur. Le lundi aux aubettes, je filais sous mon arbre favori. Merveille ! Le fuselage de l'Acro s'y trouvait, un peu verdâtre et moussu certes, mais avec son moteur qui démarra après un simple graissage. Le Brown était de très bonne qualité, mais certains de ces moteurs étaient capricieux et irréguliers. Le Telco du FW 190 a fait des centaines de vols, d'autres n'ont jamais été réglés. C'était très amusant à utiliser, mais les petites charges de gaz coûtaient une fortune. Même lorsque la mode des pistolets à gaz rendit accessible des réservoirs plus importants, le

fonctionnement restait aléatoire. Les moteurs électriques se pointaient à l'horizon, et surtout les batteries de plus en plus performantes, et tout cela est devenu de l'archéologie modéliste !



Le CERVIA avait permis d'augmenter les contacts avec des modélistes étrangers qui avaient souvent fréquenté les concours d'Orléans ou de Bordeaux. Les Belges étaient fort actifs, et les rencontres de Chimay (avec pour prix de la bière des Trappistes !) et de Liège nous permirent de rencontrer des modélistes de toutes les nationalités, en particulier les Anglais dont le niveau de construction nous impressionnait. Découverte aussi des classes F4D et F4E, hélas ignorées en France encore maintenant et c'est fort dommage. Le Bearcat de Koutny et le Lancaster de Smart nous écrasaient un peu. André Petit me donna le courage d'aller jusqu'à Nottingham pour le National du BMFA où il était l'égal des meilleurs. Là aussi un peu surpris par la qualité générale des modèles et l'engouement d'un public connaisseur payant assez cher son entrée car les salles, contrairement à la France, ne sont pas gratuites pour les clubs anglais.

A cette époque aussi le concours de Nimègue a commencé à s'imposer comme un vrai Championnat d'Europe. Rencontrer Anglais, Suédois, Tchèques, Grecs et bien d'autres était un vrai plaisir et une excellente source de reportage pour le CERVIA !

En 2000, Edmond pris dans des tâches plus sociales, m'avait confié la rédaction du CERVIA. La retraite approchant je m'y appliquai avec le plus grand plaisir. La suite, vous la connaissez.

Produire un ou deux plans par trimestre a toujours été une douce charge, même si, en l'absence de concours, il est difficile de les régler à fond. Roger Aime ne m'a jamais laissé tomber en période de sécheresse ! Mais maintenant, il faut songer à la relève..... Qui se décidera ? JC

