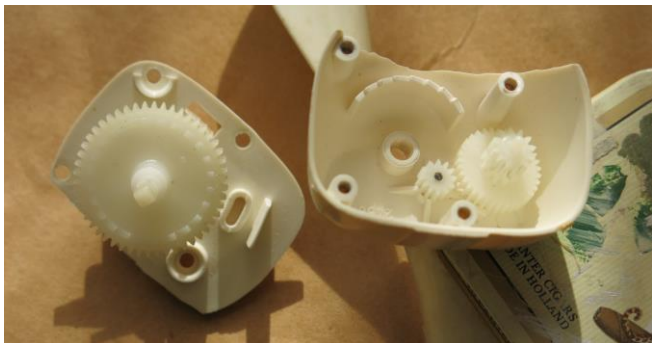


but. Les mêmes problèmes se posent pour les moules des pièces mécaniques et engrenages en Delrin, qui s'avèrent délicats à fabriquer : exigence de température très précise des moules en particulier pour obtenir une précision de l'ordre de 2/100mm dans les engrenages !



La partie la plus originale des modèles. On voit à gauche près du grand pignon le palier allongé qui permet au pignon intermédiaire de reculer pendant le remontage et revenir en place automatiquement pour le vol. JC

Outre la fabrication des modèles bois, je serai après chaque modification, chargé du contrôle des pièces moulées et des essais en vol, et d'établir les nouvelles consignes de modification si nécessaire.

En vue de la présentation des avions au salon du jouet, je prépare deux maquettes de présentation, soigneusement décorées, et un film qui présente les 2 modèles existants, détaille le contenu des kits, le processus original d'assemblage du biplan, et démontre la souplesse de sa structure. Démonstration ensuite du remontage rapide, de l'absence de danger de l'hélice en rotation, et des vols réalistes du Cessna et du biplan. Démonstration aussi de la possibilité de vol circulaire captif, avec l'aide de mon fils ainé Jean François qui sera le pilote. Ces vols captifs seront réalisés sur le terrain de volley tout proche de l'appartement de Courbevoie.



Approximativement : nez-hélice 20 g, moteur 15 g, cellule 30 g.

Le contrat définitif sera signé le 13 décembre 1982.

Les deux modèles seront bel et bien présents au salon du jouet de 1983, et au catalogue Berchet 1983. Présenté également au **Grand Prix de l'Innovation 1983**, le Cessna a obtenu une « mention » pour ses qualités et son originalité.

De nombreux articles paraissent alors dans la presse modéliste et du jouet pour saluer ces nouveautés. L'Usine Nouvelle d'octobre 1983 publie un reportage titré « la naissance d'un prototype » qui retrace le travail de JP Casset dans cette aventure.

A la demande de Berchet pour compléter la gamme, je propose et réalise le Rallye, (qui se distingue des deux premiers avions par son aile basse, de surcroît peu fréquente dans les avions jouets, mais qui a beaucoup de pièces communes avec le Cessna) – ce dernier sera prêt pour le catalogue 1984.

Berchet organise un stand au salon du modélisme 1984, dans le CNIT, qui constitue un lieu idéal pour des démonstrations en vol. Je partage la tenue du stand avec JP Casset - les démonstrations en vol sont spectaculaires : le Cessna grimpe en spirale jusqu'à frôler la voûte, puis descend gentiment pour se poser en général sur la piste après plus de 40 secondes de vol. L'intérêt que suscitent ces



démonstrations s'est concrétisé par la vente sur place de 600 kits ! Un souvenir attendri de ce salon : un petit garçon à qui son papa venait d'acheter un Cessna s'éloigne du stand avec lui. Il tire soudain la manche de son papa qui s'arrête et se penche vers lui – le gamin écrase alors un énorme baiser sur la joue de son père... Puis viendra le Spitfire, qui a été un peu le chef-d'œuvre de la gamme compte tenu de ses formes complexes et parfaites, et qui a été inclus au catalogue de 1985.

Ce fut malheureusement le chant du cygne chez Berchet, car les impératifs de rentabilité des fabricants de jouet exigeaient des cadences de vente de l'ordre de 30.000 exemplaires annuels, et les avions en étaient loin... A titre indicatif, l'ensemble