

« seau et pelle » pour la plage est produit à 300.000 exemplaires par an...Par ailleurs la distribution « en grandes surfaces » se prêtait mal la vente de ces avions. Enfin, la gamme « plein air » de Berchet, qui était censée créer un pôle « été » pour compenser l'excessive importance de Noël dans les ventes, n'avait pas rempli les espoirs mis en elle et avait été abandonnée.

Berchet et moi-même recherchons alors un repreneur, qui pourrait louer l'outillage et aurait ainsi tâche facile, mais ce n'est qu'en janvier 1995 qu'un contrat pourra être signé avec **JOUSTRA** que le Cessna intéresse pour compléter sa gamme de « jouets 2000 » en le baptisant « **Aviation 2000** ». Présérie sortie en juillet 1995, et ventes sur le catalogue 1996.

Cette production sera aussi abandonnée car Joustra n'a pas l'expérience de moulages délicats et les mécanismes souffriront de défauts récurrents.

Pour le reste, la qualité de l'emballage, des moulages PSE et des décors-transferts était excellente.

8 – Conclusion (provisoire ?)

Voilà pour l'aventure Berchet...

Le bilan ? Il me reste personnellement beaucoup d'excellents souvenirs, beaucoup de modèles construits à partir de kits Berchet plus ou moins modifiés, pour participer souvent avec succès au concours Duc Dressler réservé aux maquettes à moteur caoutchouc.

Je sais que Jean-Pierre Casset est également

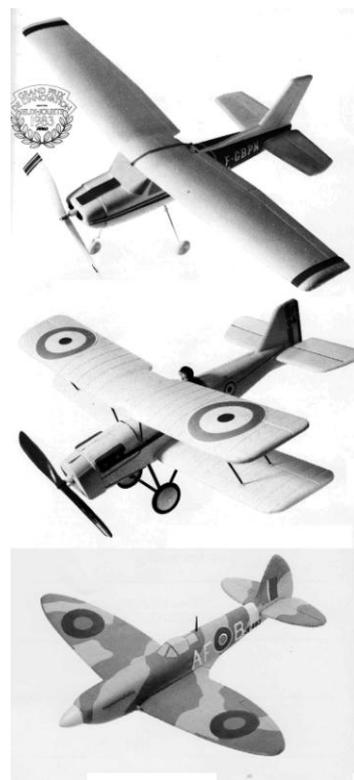
heureux d'avoir choisi de participer activement à cette aventure, que la plupart des acheteurs de kits Berchet ont eu du plaisir à les construire et à les faire voler. J'ai eu plusieurs courriers en ce sens, souvent enthousiastes, ce qui me conforte dans le sentiment que l'objectif a été atteint. La fin précoce de la production ? Elle est vraisemblablement due à plusieurs facteurs :

Je suis arrivé un peu tard, à l'aube des avions radiocommandés prêts à voler. J'ai peut-être aussi fait une erreur d'appréciation quant à l'adéquation au marché potentiel : les modèles Berchet, avec leur masse de 65 à 80 grammes, et leurs longs vols nécessitent de grands terrains dégagés. Ils tiennent toutes leurs promesses dans les grandes prairies, mais ce n'est pas le terrain de jeu le plus fréquent. Par ailleurs ces avions étaient à cheval entre modélisme et jouet, très supérieurs aux avions-jouets existants aux vols courts et peu réalistes, mais d'un prix aussi nettement plus élevé, pas facile lorsque le kit est disponible surtout dans les « grandes surfaces »...

Ils se vendaient par contre très bien lorsqu'une démonstration en vol était possible, comme au CNIT, malgré une concurrence bien présente.

Alors...le bilan définitif n'est pas évident...

Reste une belle aventure humaine partagée avec Jean-Pierre Casset en particulier...et cela n'a pas de prix !



Bruno et moi à la Coupe d'Huc Dressler du 13 septembre 92. Bruno avec son Cessna (3 vols de 59, 45 et 33 secondes). Le duo se distinguera davantage le 11 sept 1994, où Bruno gagnera la coupe des « ailes hautes » avec le même Cessna (3 vols de 62, 68, et 90 secondes), et Philippe celle des « ailes basses » avec le Mooney Ranger (3 vols de 86, 10, et 53 secondes). La coupe et l'avion de Bruno sont soigneusement conservés...

Un échec ?
Quand même près de 100.000
exemplaires vendus !
JC