

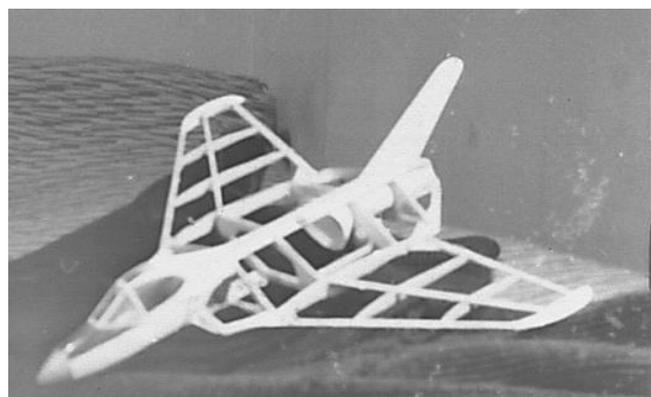
Quelques années après, déménagé à Chalons, ma soif de bricolage prit un tour plus constructif (ou destructif, c'est selon) : construction de canons avec des tubes d'aspirine et des billes, la poudre provenant de divers ingrédients. Ça tirait pas mal, fort recul du tube calé entre deux grosses pierres ! Essais de fusée air-alcool, abandonné après l'envol brutal, entre mes mains, d'une bouteille d'alcool mal nettoyée. Intéressant travail sur les lampes à arc, avec disjonction du transfo du quartier (coincidence?) et tache noire dans l'oeil pendant plus d'un mois. Enfin, moins risqué, réalisation d'un sous-marin à moteur caoutchouc (enfin) qui plongeait très bien dans le canal de la Marne au Rhin, mais dont la course ne s'arrêtait pas toujours à un endroit où on pouvait facilement le récupérer.

Vers 1952 que je découvris à la fois Aviation Magazine et le MRA. Dans le premier je lisais des choses passionnantes, dans le genre : "Le longeron à une flèche de 23°30. Il est réalisé en alliage 24 S et fait d'une âme simple en tôle épaisse raidie par des bords tombés et des cornières verticales en L...". C'était exaltant ! Et les essais en vol de Noétinger qui n'était pas encore "A pas variables". C'était tous les quinze jours (et même pendant quelques temps toutes les semaines) qu'il fallait demander une soixantaine de francs à ma mère (pas d'argent de poche à cette époque). Elle s'exécutait sans rechigner, mais n'en pensait pas moins. Et tous les mois le MRA et les articles de Fillon, quelle attente !

A cette époque, un camarade qui avait eu le courage d'un séjour linguistique en Angleterre (j'avais sèchement refusé au grand dépit de mon père qui aurait tant voulu en faire un dans sa jeunesse) rapporta une boîte de construction, que l'on n'appelait pas un kit, du Luscombe Silvaire (Veron ou KeilKraft?). Bien que n'ayant aucune expérience, il en fit un très beau modèle, ce qui me m'impressionna beaucoup. C'était un garçon fort actif, et à la sortie du film "Le Salaire de la Peur", il s'était piqué de fabriquer de la nitroglycérine. Il est vrai qu'en tapant très fort avec un gros marteau sur une goutte de sa production (comme dans le film), on entendait un petit pet. C'était absolument terrifiant ! La possession de ce produit ultra-dangereux nous angoissait beaucoup et nous avons été un soir vider le flacon dans la Marne. A ma connaissance aucun barrage n'a sauté, en tout cas on n'en a pas parlé.

Mais revenons aux choses sérieuses. En raclant nos fonds de poches, nous avons fait une commande à Modélia qui faisait des annonces dans le MRA. Balsa, enduit, jupon (alu forcément) et un Jetex (c'était la mode, mais un 50 seulement, faute de moyens !). A la réception du colis, au travail ! Faute d'un professeur, nous réinventons le modélisme avec les articles de Fillon sous le coude ! Un planeur CB, qui vola bien mais à la main, car nous ignorions tout du treuillage, un MIG 15 pour Jetex, du moins en principe, car trop lourd il ne vola qu'au sandow, et enfin le Skyray.

Il était de mon dessin, ce dont je n'étais pas peu fier, et je crois, encore maintenant, qu'il n'était pas si mal. A cet âge, on est peu porté sur les compromissions. Le Jetex était donc à l'intérieur, avec un "augmenter tube" (on avait lu ça dans un Aeromodeller) réalisé à partir d'un tube de



médicament et de papier chocolat. L'engin planait de manière encourageante, et après de multiples essais pour allumer le moteur à l'intérieur de la cellule, ce qui n'a rien d'évident, le Jetex se mit à siffler, et le modèle vivement lancé. Il commença une spirale ascendante à la grande satisfaction des constructeurs. En passant au dessus de nos têtes, il prit feu avec un réalisme qui enthousiasma les rares spectateurs. La peinture cellulosique ne fut pas inférieure à sa réputation, et quand l'ensemble arriva à terre, il ne restait guère que le nez, les bouts d'ailes, le Jetex et le tube d'aspirine. Je dois dire qu'un modèle simplifié, avec le moteur pendu dessous, vola parfaitement à de nombreuses reprises, sauf qu'une fois le Jetex détaché se mit à monter tout seul à la verticale pendant 2 ou 3 secondes (et ça paraît long !), au mépris de toutes les lois de la physique et de l'aérodynamique réunies. Heureusement, si on peut dire, il mit le feu à l'herbe sèche en retombant ce qui permit de le récupérer !