

Roger Allier

Plus de 50 ans de vol circulaire... Sa passion intacte pour le modélisme est exemplaire...

[...une réflexion sur l'évolution de notre loisir...]

La Cigale, l'avion-école qui a formé des dizaines de modélistes depuis 1960.

Le Vol Circulaire
Contrôlé, vous connaissez ? Mais si, vous savez, le gars est au milieu d'un cercle et tient, à l'aide d'une poignée, deux câbles qui agissent sur le modèle. Les deux câbles actionnent la commande de profondeur, l'un pour monter et l'autre pour descendre. Ainsi, l'avion évolue sur une "surface" égale à la demi-sphère dont le rayon équivaut à la longueur des câbles...



Ce modèle est un OK. Le plan a été dessiné par Henri Doré en 1948. L'avion présenté ici a été également construit en 1948 par Roger ! La motorisation est confiée à l'excellente mécanique du Micron 5cm³ diesel mais aujourd'hui transformé en glow.



Le Miles Magister surnommé "Ping & Pong" (les passagers sont construits avec des balles de ping-pong. Plus léger, ce n'est pas possible !) Ce modèle date de 1975 et un OS 25 se charge de la motorisation.

Qu'est ce qu'un modéliste ?

Mais alors, les possibilités du VCC étant restreintes, me direz-vous, il n'a plus lieu d'être à l'heure actuelle ? La radio commande avec la multitude de modèles tous faits que l'on peut piloter à distance et un domaine de vol nettement plus large, n'a-t-elle pas remplacé ce système ? Hé bien oui, dans les faits vous avez raison, mais il est dommage de constater que la descente aux enfers du VCC va de pair avec l'émergence de modélistes qui n'ont jamais touché un tube de colle et une planche de balsa.

En fait, c'est certainement l'inverse qui s'est produit. Et c'est malheureux. Néanmoins, à l'heure de la suprématie du "prêt à voler" et autre "ready to fly", il existe des gens qui pratiquent encore le modélisme à l'état pur.

Dans cette catégorie-là, Roger Allier fait figure d'emblème parmi les quelques modélistes qui l'entourent depuis longtemps. Mais au fait, avant d'aller plus loin, quelle est la définition du mot modéliste ? D'après Le Petit Robert (il est tout petit mais il en connaît un rayon), un modéliste est une "Personne qui fabrique des modèles réduits de véhicules, avions ou trains". Par ex-

tension bien évidemment, l'aéromodélisme est la construction de modèles réduits d'avions. J'en vois déjà qui grincent des dents : "Mais alors, je vole tous les week-ends avec les copains et je ne serais donc pas un modéliste ?"

Malheureusement, ceci n'a rien de nouveau. Déjà en avril 1976, dans

le MRA N° 437, nous pouvions lire dans la rubrique "Libres Propos" d'Emmanuel Fillon, ses craintes (justifiées) sur l'avenir du modéliste. En effet, le modélisme est une merveilleuse école dans toutes les disciplines qu'elle regroupe et se procurer un kit chez tel ou tel revendeur et vanté par telle publi-



Ce Derviche est un biplan issu d'un plan de Jacques Bluzat dessiné en 1949. Roger en a construit un la même année, mais son manque d'expérience de l'époque fut fatal à la durée de vie de son modèle. Reconstitué en 2000 (nostalgie, quand tu nous tiens...), celui-ci vole parfaitement avec un Fox 35.

cation était, il y a bientôt plus de 35 ans, la vision d'Emmanuel Fillon qu'il espérait et je reprends ses termes, "vision exagérée et pessimiste !".

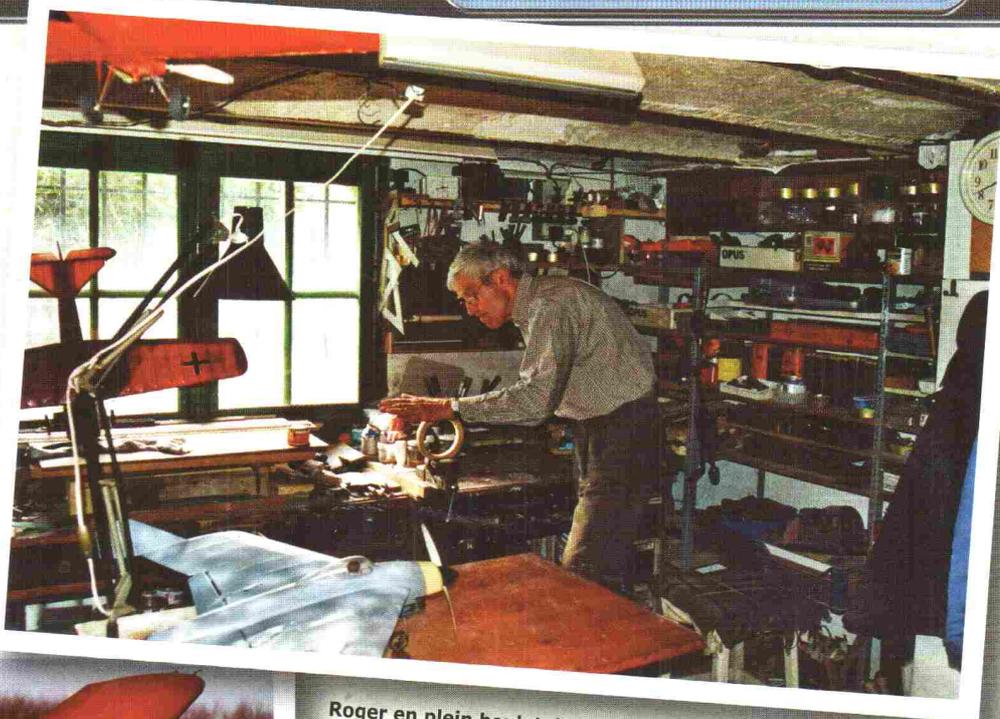
Il concluait d'ailleurs son article par cette phrase :

"Le pilotage, et il s'agit là d'un art difficile, doit rester un moyen de contrôler à distance le vol d'un modèle et non un but".

Emmanuel Fillon se demandait également où est le travail personnel, ce travail qui instruit éduque, passionne, élève et permet de pratiquer autre chose qu'un jeu ou qu'un passe-temps.

A méditer...

Pourquoi Roger Allier est-il un vrai modéliste ?



Roger en plein boulot dans son atelier.



Le célèbre Caudron bimoteur Typhon. Deux Enya 19 se chargent de lui assurer des évolutions à trajectoires très tendues. Construit vers 1970, ce modèle est un vrai régal !



Avion de la Seconde Guerre Mondiale, le De Havilland Hornet (à ne pas confondre avec le Mosquito) est propulsé par deux Enya 09.

Ce n'est pas la discipline du VCC en tant que telle qui lui vaut cette qualité. C'est sa passion depuis plus d'un demi-siècle à tout dessiner, concevoir, fabriquer dans les moindres détails pour ensuite faire évoluer son modèle le dimanche matin. Sans oublier bien sûr, sa volonté inébranlable depuis des décennies de former des jeunes et des moins

jeunes aussi. La transmission de son savoir-faire au travers de sa passion, qu'il estime par-dessus tout, est primordiale. Ayant quasiment tout appris seul, et ce dès l'âge de quinze ans, et après avoir cassé quelques avions (ses premiers étaient motorisés par un Micron 5 cm3 à auto-allumage et ont été pulvérisés à Nice en 1948 sur le stade

municipal !), dès qu'il a pu être le professeur de nouveaux élèves, il l'a été. Je pense qu'aujourd'hui il aurait été le directeur de cette fameuse école dont parlait Emmanuel Fillon.

Combien en a-t-il formé des pilotes, au juste ? Lui même ne sait répondre à cette question et d'ailleurs, peu importe. Ce qui est sûr, c'est qu'à "la belle époque", à Brunoy au début des années



Un super voltigeur par excellence : le Bi-queues motorisé avec un Super Tigre G20/23. Le volet de profondeur qui est largement soufflé par l'hélice, rend ce modèle très maniable.



Aile volante construite sur la base d'une aile de Nobler. L'excellent Micron 29 est monté tête verticale.



Aile volante elliptique à profil dégressif. Conçu en 1995, ce modèle est motorisé par un Webra 3.5 cm³ et se pilote tout en douceur.



L'un de mes préférés qui ont marqué mon enfance : le Mig 250 motorisé avec un Enya 15 IV. Vers 1975, ce modèle fut désintégré en vol à cause des vibrations excessives. Aujourd'hui, il vole parfaitement bien. Le vieillissement naturel de la structure lui donne encore plus de charme.

▶ soixante-dix, nous étions parfois une vingtaine à nous retrouver chaque dimanche matin dans cette clairière. Cette fameuse clairière qui a animé une grande partie de mon enfance. J'attendais avec hâte le dimanche matin pour essayer le modèle que j'avais cassé la semaine précédente et réparé dans la semaine après les dévrais du soir ; séquence nostalgique... A cette époque, Roger Allier a vraiment formé beaucoup de monde, le hasard de la vie a fait que je l'ai

rencontré et je l'en remercie. Il a donné des milliers de conseils, passé des centaines d'heures à expliquer ou à montrer telle ou telle chose, réparé des avions qui ne lui appartenait pas, prêté des moteurs et des "taxis" afin qu'un petit jeune sans trop de moyens puisse démarrer et enfin, passé un temps fou à tenir la poignée en double commande pour enfin la lâcher, et admirer un futur modéliste dans son élément naturel. Aujourd'hui, il y a moins de monde

à former... D'abord parce que le vol circulaire ne passionne plus personne et vous l'avez bien compris, il pourrait être néanmoins l'anti-chambre de la radio-commande. Mais surtout parce qu'après avoir utilisé cette magnifique clairière de Brunoy pendant dix-neuf ans, un représentant de l'ONF nous a tout simplement viré un certain week-end de Pâques en 1985. Depuis, pour pouvoir voler, il faut appliquer ce qui est la devise favorite de Roger : "Pour voler heureux, volons cachés !". Du coup, il n'y a plus de spectateur improvisé et par là même, de nouvelles recrues à former ; c'est dommage... mais c'est ainsi.

Mais au fait, qui reste-t-il de cette belle époque au sein de l'équipe ? Hé bien, nous sommes trois autour de notre père spirituel. Bernard, tout d'abord, qui crée beaucoup de nouveaux modèles et originaux. Patrice ensuite, qui dans sa vie professionnelle a évolué au sein de l'aviation et a été copilote sur Concorde à Air France. Après la terrible catastrophe de Gonesse dont tout le monde se souvient, il est passé sur long-courrier et depuis, sillonne la planète de long en large. Sa vocation serait-elle née dans cette clairière en forêt de Sénart en 1970 à Brunoy ? Peut-être... Pour finir, votre serviteur qui pratique bien entendu la radio commande. Contrairement à Roger, chacun d'entre nous n'a pas pratiqué durant ces trente dernières années de manière non-stop. Il y a eu des in-

terruptions liées aux aléas de la vie : service militaire, mariage, j'en passe et des meilleures. Toujours est-il qu'aujourd'hui nous nous réunissons le plus souvent possible le dimanche matin pour pratiquer le modélisme d'antan autour de Roger. La seule différence est le nombre de kilomètres à parcourir pour certains d'entre nous pour s'y rendre. Après s'être fait interdire l'accès de nombreux terrains depuis vingt ans, il faut s'éloigner pour appliquer la devise de Roger. J'en profite ici, puisque l'occasion m'en est donnée, pour remercier le propriétaire de la jachère sur laquelle nous évoluons le dimanche, terrain aimablement prêté par Monsieur Godinot, résident de Seine et Marne.

Roger, un créateur de modèles réduits

Il est intarissable sur le domaine. Comme on le dit souvent, une seule vie est trop courte pour réaliser tous nos fantasmes de modélistes mais là, c'est réel ! Chaque année, il nous sort de nouveaux modèles de maquettes de réalisation entièrement personnelle. Bien entendu, il est également l'auteur de tous les plans de ses avions. Les plus anciens d'entre vous s'en souviendront peut-être. Rappelez-vous dans le MRA N°167 de février 1953 (je sais, ça ne rajeunit personne et en plus, je n'étais même pas né !), son article sur la théorie des ailes volantes



Acro-Bi : un biplan d'acro dessiné par Roger et construit il y a tout juste 15 ans.



Une vue impressionnante du sous-sol où sont entreposés quelques-uns des avions de Roger.



Fokker D8. Sous le capot se cache un diésel 21 Taifun Zyklon. Notez le vieillissement non artificiel de l'entoilage !



Dessiné par Roger, l'excellent AR 75 est un modèle d'acro très vif et motorisé par un OS 15. Celui-ci a été construit en 1976.

et la mise en pratique de tels engins. Plus près de nous, si j'ose dire, en mai 1966 dans le MRA N° 325, la présentation de son Caudron bimoteur, une pure merveille. En janvier et février 1963, les MRA N° 285 & 286 présentaient son fameux « canard », le Canasym. Mais que s'est-il passé dans la tête de Roger ce jour-là ? Un avion complètement fou à réaliser et à faire voler. Et ça vole, ça vole bien, très bien même ! D'ailleurs, la photo de l'unique exemplaire construit en 1963 est toujours présente dans le Catalogue de Plans MRA. Pour avoir piloté cet engin plusieurs fois, une certaine montée d'adrénaline (pour ne pas dire de méthanol) vous envahit vu le caractère historique et extraordinaire de ce modèle.

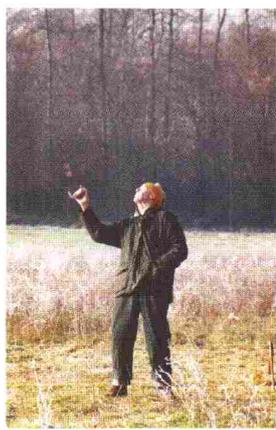
Mais en tant que modéliste, il fabrique et invente tout ce dont il a besoin. Effectivement, les commerçants ne le connaissent pas beaucoup. Ils lui vendent de la colle et du bois, un moteur de temps à autre, et puis ça doit être tout, je crois. Le reste, il s'en charge. Tourner une nouvelle pipe d'admission, fabriquer un pointeau/gicleur ou un pot d'échappement n'ont plus aucun secret pour lui. Je vous passe toutes les astuces dont il est l'auteur. Avec cinquante ans de modélisme dans les mains, je vous laisse imaginer !...

Son atelier est une "annexe" du Musée de l'Air. Une cinquantaine d'avions sont entreposés dedans. Des tout petits, et des très gros sont mélangés ici. La plupart sont des maquettes de modèles ayant existé durant la première moitié du siècle dernier. C'est vrai, son amour pour les biplans ou triplans de la Première Guerre est largement visible après un coup d'œil sur toutes ces merveilles stockées dans son sous-sol. Pour moi, les avions les plus mythiques appartenant à Roger sont des modèles sortis tout droit de son imagination durant les années soixante et soixante-dix et qui bien évidemment, ont émerveillé le gamin que j'étais. Parmi ceux-ci, l'aile volante que l'on appelle la "Chauve souris" avec son aile à double flèche ou encore ce fameux Mig qui se désintégra en l'air il y a environ trente ans, de pures merveilles dont il est difficile de transcrire au travers des mots ce que l'on

ressent en les pilotant ! Sans oublier bien sûr « La Cigale », petit avion à ailes hautes que l'on nomme l'avion-école. Votre serviteur a été formé aux commandes de cet avion vers 1970, mon fils aussi d'ailleurs, mais c'était 20 ans plus tard, en 1990 ! Des dizaines l'ont été aussi avant et après moi. Cet avion a usé plusieurs moteurs, c'est tout simplement incroyable ! La liste n'a pas pour but d'être exhaustive, mais elle serait incomplète si j'omettais de dire que bon nombre d'autres modèles par exemple "le Bi-queue" ou encore le De Havilland bimoteur sont extraordinaires.

Sur tous ces modèles, qu'il fait voler régulièrement et ce quelle que soit la météo, les moteurs font partie de l'histoire. Je vous disais tout à l'heure qu'en 1948, il évoluait avec un Micron 5 cm³ à auto-allumage, que l'on appelle aussi moteur diesel (moteur qui tourne avec un mélange à base d'éther et d'huile et qui est suffisamment explosif pour détonner par la compression sans bougie incandescente, d'où son appellation "Diesel"). Et bien il fonctionne très bien encore à ce jour et emmène tranquillement un "OK", un petit avion-école des années cinquante.

Il ne serait pas raisonnable de parler moteurs sans évoquer Micron, marque qui rend bien nostalgique notre ami Roger. En effet, les moteurs Micron, de fabrication française jusqu'au milieu des années



Roger dans ses œuvres.



Son dernier-né : le Blohm & Voss 212, dessiné en 2001 et construit début 2002. Ce modèle est un prototype allemand. Conçu en 1944/1945, ce chasseur ne dépassa pas le stade de la planche à dessin. Quant au modèle réduit, il a subi de nombreuses modifications de centrage, d'augmentation de surface alaire et de débâtements des volets afin d'obtenir des vols sans histoires mais néanmoins très spectaculaires.



La célèbre Chauve Souris dessinée et construite en 1970, motorisée par un Taifun Bison de 3.2cm³. Il aura fallu trois modifications successives de sa double flèche pour obtenir une stabilité parfaite.



Le fameux Canasym de 1961, motorisé par un Super Tigre G20/15. Le plan est toujours en vente dans le catalogue de plans MRA.

soixante-dix (puis l'atelier a fermé) étaient dotés d'alliages fantastiques. Leur usinage l'était tout autant. Résultat : aujourd'hui ces moteurs tournent à merveille et délivrent toute leur puissance depuis trente ans et n'ont jamais faibli. Nombre de ses avions en sont équipés.

Chapeau !

Voilà, il ne me reste plus qu'à tirer mon chapeau au nom de la petite équipe qui entoure Roger pour tout ce qu'il fait. Il est la preuve que l'essence même du modélisme à l'état

pur n'a pas disparu. Néanmoins, il faut bien admettre que cette situation n'est pas révélatrice de ce qui se pratique à notre époque. Ni rien ni personne ne peut changer le cours des choses, c'est comme ça. N'oublions quand même pas que les modélistes qui conçoivent et construisent des maquettes d'avions peuvent et doivent transmettre leur savoir aux autres et surtout, donner l'envie d'apprendre et de progresser dans ce monde où la réalisation manuelle a, il faut bien le dire, perdu un peu de sa splendeur. Encore bravo Roger, et merci !