



L'outil façonné par Vittorio pour mettre en forme les blocs de balsa des karman.

ment du "caisson central", qui se raccorde avec les ailes, bien défini, le reste vient s'aligner parfaitement sur le chantier en respectant les plans de Paolo Severin. Chaque couple dispose de son "talon" pour être automatiquement aligné.

Initialement, l'alignement avait été mis exactement dans l'axe avant du fuselage. Une telle position ne correspondait cependant pas parfaitement au vrai, qui avait un alignement plus bas et cette inattention nous a amenés à corriger la partie avant.

Dans le livre de Rinaldi, Ali misterieuse, dédié à Teichfuss et ses créations, il fait référence pour le Borea à un "train central avec roue pneumatique de petit diamètre semi-

noyée et amortie", comme Teichfuss l'avait déjà fait sur son monoplan de hautes performances "Turbine". Je ne sais pas si sur le Turbine la roue était amortie, mais je peux assurer que sur les dessins originaux du Borea, la roue est rigidement fixée, en utilisant la technique reprise sur le modèle... une petite correction "historique" au travail de Rinaldi, qui en l'absence des dessins originaux, avait dû se baser sur la similitude de dessin entre les deux planeurs. La canopée est un assemblage complexe d'éléments aux lignes curvilignes, recouvert à l'extérieur d'un coffrage qui sert de base à la fixation des divers "vitrages" réalisés comme à l'époque avec du plexiglas. La réalisation des pièces en plexiglas n'a pas été facile, car elles avaient tendance à retrouver une forme plane, déformant en conséquence la structure.

Le problème a seulement été résolu en réalisant pour chacune un moule en bois sur lequel le morceau de

plexiglas a été déformé à chaud avant d'être mis en place.

Pour l'application du coffrage en contre-plaqué de 0,8, Vittorio a poncé le bord des panneaux de quelques millimètres en les amenant à zéro, favorisant la superposition panneau/panneau ("biseau"); cela permet un assemblage beaucoup plus solide des panneaux qui ne sont pas seulement collés bout à bout, mais sur une surface bien plus grande.

Très beaux, mais demandant beaucoup de boulot : le karman. Il a été obtenu en plein, en travaillant des blocs de balsa, avec un outil spécialement réalisé par Vittorio (un hémisphère recouvert de morceaux de papier de verre), qui a permis de façonner de façon assez efficace les superficies externes du karman. Deux grands trous sont présents. Ils sont horribles à voir mais ont une fonction précise !

Les attaches de l'aile viennent s'insérer dans le fuselage avec celle-ci reposant par terre (on a besoin de moins de monde pour assembler le

modèle, et c'est aussi vrai pour le réel que pour le modèle) ; une fois enfilées les deux broches externes, les demi-ailes peuvent être soulevées vers le haut pour se solidariser au point de jonction des longerons. Cette procédure "en arc de cercle" demande l'ouverture qui est décrite dans le projet original. Vittorio a cependant étudié un bouchon en balsa pour masquer ces trous, qui jureraient quand les ailes étaient en place.

Vittorio c'est d'ailleurs ainsi amusé à trouver plein de solutions "d'ébéniste" dont on ne peut pas donner ici la liste complète par manque de place ; entre toutes, le coffrage intérieur en bois de la roue est une vraie sophistication !

Finition, radio

Le Borea a été entièrement recouvert d'Oratex antique ; dans la cabine il y a deux sièges coulissants (le vrai avait donc des pédales réglables, mais nous n'avons pas été jusque là sur la maquette)

La peinture : la faire ou pas ?

Le majestueux premier décollage, qui annonçait un vol parfait !

