

Les seules et uniques photos du Borea lors de son premier et dernier vol... Hélas, quelques instants plus tard, il va échapper au contrôle de son pilote, accusé vides !



► naient le Piave. Avec un peu de retard par rapport à ce que nous avions vu, le bruit glaçant des ailes se disloquant dans les branches est arrivé, un long déchirement des branches, du contre-plaqué et de la structure luttant pour leur survie... Aucun boum final, seulement un silence un peu atone et le long "noooooooooonnn..." de Vittorio qui m'a serré le cœur... Nous avons eu peur que le Borea n'ait fini dans le fleuve et nous sommes partis à sa recherche. Nous avons tout de suite compris que le planeur était tombé de l'autre côté du Piave, mais où ? Après une heure de recherches, grâce également aux photos de Cesare Zanon (que je remercie pour les photos en vol que vous pouvez trouver dans cet article), qui permettait d'identifier les arbres parmi lesquels s'était infiltré le modèle, il a été possible de retrouver ce qui restait du Borea... Les ailes, irrémédiablement détruites, avant cependant freiné la chute et le fuselage et les empenages étaient récupérables. Non sans fatigue et grâce à l'aide des vrais amis de Nervesa, nous avons réussi à remonter les collines abruptes qui séparaient la route du fleuve, revenant tristement au "camp de base"...

Analyse

Que s'était-il passé ? Comme souvent dans les accidents aériens, une "chaîne d'erreurs" a déclenché l'incident. Pour des raisons esthétiques, nous avons laissé les afficheurs et l'interrupteur du Weatronic à l'intérieur du fuselage, accessibles à travers une trappe. Je ne savais pas qu'il était possible de doter le module récepteur du Weatronic d'un buzzer qui pouvait reproduire en temps réel l'alarme des capteurs imprudemment cachés dans le fu-

selage. Je ne pensais pas qu'il était possible de consommer quasiment 6,5 A lors d'essais au sol ! En général, je fais une journée de concours GPS avec des planeurs de plus de 6 m (avec 9 à 10 servos de 24 kg) en ne consommant que 2,5 à 3 ampères. Les systèmes de renvois des servos des ailes étaient configurés de manière défavorable du point de vue des bras de levier et cela peut avoir contribué à élever la consommation comme aurait dû m'y faire penser la "symphonie" décrite plus haut... Ainsi, l'alarme du Weatronic doit avoir correctement averti de l'épuisement de la première batterie et de la perte de la seconde (je fais un usage séquentiel des batteries, justement pour être averti de la progression de la consommation) mais personne de l'a vue ou entendue ! En fait, comme vous l'avez compris, à 60 secondes après le début du décollage, la radio est devenue muette par manque de batterie à bord. J'ai aussi pensé qu'une des deux batteries pouvait avoir eu un défaut, mais la recharge à la maison a montré un fonctionnement parfait

de deux packs, qui avaient bien été rechargés, à fond la soirée précédant l'essai... En vérité, il aurait suffi d'attendre encore un peu pour que la liaison radio se soit arrêtée avant le décollage... Mais comme chacun sait : si la chance est aveugle, le sort s'acharne...

Je ne veux pas dire par là que le désastre du Borea est dû à la malchance : il s'agit exclusivement d'erreurs, desquelles nous devons au moins apprendre !

Quoi qu'il en soit, après m'être pansé les plaies pendant un bon petit mois, je me suis payé un bon dîner avec Vittorio, et, d'accord avec Paolo également, nous avons décidé que la volonté de faire revoler le Borea devait être plus forte que les contrariétés : "per aspera ad astra" (NDLR : "Par des sentiers ardu jusqu'aux étoiles"), c'était et je crois que c'est encore, la devise de mon premier aéroclub à Forlì. J'ai décidé qu'était arrivé le moment de la mettre en pratique...

Durant la reconstruction du Borea (nouveau Phoenix qui renait des cendres... de ses ailes !), nous apporterons quelques modifications :

nous allons changer les renvois des dix servos d'aile, on dotera le modèle de deux batteries de 10 à 12 ampères (au total des deux batteries), on installera un système de surveillance visuel et sonore du niveau des batteries, on conservera probablement le système Weatronic (qui fonctionnait encore parfaitement après le crash, même si on l'a renvoyé en usine pour vérification). Nous avons également décidé de faire appel à des «consultants» pour une installation radio aussi compliquée (du fait de la définition informatique complexe des différents mixages et de la synchronisation entre servos maîtres et esclaves, ainsi que pour bénéficier à plein des différentes possibilités de réglages des alarmes disponibles dans le système). Paolo a déjà découpé en CNC les pièces des nouvelles ailes et les longerons en cèdre, et Vittoria a déjà remis en état le fuselage...

J'espère revivre rapidement le reste de ce vol qui m'avait tant plu pour le peu que j'en ai vu et que j'ai tant regretté de ne pas avoir vu jusqu'au bout...

Le plongeon final et la triste récupération de ce qui a pu être sauvé...

