

Aldo Toni, Vittorio Negri et Paolo Severin posant pour la postérité lors de la première sortie du modèle terminé....



Laisser la belle toile Oravover qui montre par transparence la texturée du bois (mais aussi quelques petits défauts) ou alors le peindre en blanc ivoire comme (on le pense) était le réel ?

Finalement, nous avons décidé de donner une seule couche de vernis tendeur transparent (acquis auprès de la «Bottega dell'Aquilone») pour stabiliser l'Oratex et éviter qu'il ne se plisse.

Côté poids, nous sommes arrivés à 28 kg, auxquels nous avons ajouté à peu près 4 kg de plomb dans la proue. La surface alaire est de plus de 3 m<sup>2</sup>.

L'installation embarquée, sur les conseils de Dimitri Mazza, a été conçue autour d'un système à double récepteur 2,4 GHz Weatronic, et nous avons été assistés par Gianluca Ciartpella, l'importateur italien de ce matériel.

Les batteries utilisées sont des Lipo de 6700 mAh de capacité totale. Je les pensais largement suffisantes, mais comme nous le verrons, je me trompais !

## Dénouement... tragique

Désormais, le but était proche... Le modèle était déjà centré avec deux pilotes Axel à l'échelle 1/2,5 habillés comme à l'époque, le tableau de bord était près avec ses instruments Axel installé en place dans leurs ouvertures en creux. J'avais pris contact avec Cornia pour faire un vol à Pavullo, mais avant je voulais faire un essai au calme (à Paluvvo, la présence de l'hélicoptère des secours impose des restrictions horaires), je me suis donc tourné vers mes amis de Nervesa, qui me garantissaient également le remorquage.

C'est seulement après ce premier essai que nous avons décidé d'essayer également le remorquage avec le Fieseler, que j'avais demandé à Paolo de construire à l'échelle 1/3 pour pouvoir réaliser un attelage d'époque...

Nous sommes ainsi arrivés au mois de février et tout était prêt, mais

divers contretemps m'ont amené à reporter le premier essai à Nervesa jusqu'au 5 mars. Enry Altoè, Mario Amato et Alessandro Milano se sont montrés comme toujours très disponibles et ils m'ont aidé à organiser cet essai.

Après le montage et la nécessaire mise au point finale (comprenant une vérification du centrage et un essai de portée), le temps passé au sol était déjà de 70 à 80 minutes, avec la radio tantôt allumée, tantôt éteinte, la « symphonie » des servos digitaux étant un peu fastidieuse à supporter... En fait, elle était non seulement fatigante, mais elle consommait aussi de façon inattendue les batteries !

Nous l'avons apporté, avec Mario aux commandes du remorqueur, jusqu'au seuil de piste, et la place ne manquait certes pas ! Ultime contrôle des commandes : tout était parfait ! Roulage... après quelques mètres sans une bavure, le Borea s'est soulevé de terre bien avant le remorqueur, répondant bien à la correction de l'assiette avec un pe-

tit coup d'ailerons. Puis une montée jusqu'à 450 m sans problème, un vol parfait !

Mario m'a dit par la suite qu'il n'avait même pas « senti » le Borea, la faible charge alaire rendant son vol léger et assez peu contraignant pour le remorqueur, malgré nos préoccupations sur son poids. J'ai commandé le décrochage en bonne position et je l'ai laissé aller... peu après, 10 à 15 secondes, il a eu une tendance à virer à gauche et j'ai subitement réalisé que je ne le contrôlais plus !!!

Décrire ce moment n'est pas facile et j'ai laissé passer presque deux mois avant d'appréhender le processus, si ce n'est la bataille... Je ne savais pas quelle était la raison, mais il m'était évident que les commandes de l'émetteur étaient devenues toutes inutiles. Le Borea a poursuivi son large virage, qui s'est rapidement resserré, jusqu'à devenir une longue plongée qui a entraîné le grand planeur de 400 m d'altitude à la rencontre de la cime des arbres qui avois-

