Nuovi progetti in cantiere

martedì 22 gennaio 2008
Ultimo aggiornamento lunedì 11 febbraio 2008

Sabato 19 GennaioE' ora di pranzo quando mi chiama Gianluca. Chiede se salgo al Fasce che ha qualcosa per me. Mi affretto a terminare la frutta e corro. Mi ha portato un Ka6 di quattro metri del quale mi aveva parlato. E' bellissimo, peccato manchi la coda. Me lo regala. Poi mi accenna di avere un'altro modello in macchina, questa volta da "vendere". Si tratta di un DG505 con il quale ha volato molto, non è in buono stato ma facilmente riaparabile. Lo prendo. Comincio a verificare le condizioni del modello. Dopo lo smontaggio e una ripulita questo è lo stato: Fusoliera con alcune fratture al centro e con il trave di cosa quasi staccato. Baionetta piegata. Tubetto per incidenza rotto, attacchi del piano di coda a T da rifare, come da rifare sono le cerniere del direzionale. Le capottine sono da restaurare e la tiranteria del direzionale (pull pull) da rivedere.

Decido di fare un lavoro "mezzo ben fatto" e quindi di revisionare il tutto. Per riparare la fusoliera, consultato il Guru, inizio una riparazione da lui denominata "alla francese". Si asporta materiale lungo le fratture in modo da scavare sempre meno mentre ci si allontana dalle stesse e si riempie poi di fibra e resina lavorando solo dall'esterno, utilizzando molti strati di fibra leggerissima in piccole pezze. Pregi di questa riparazione sono la leggerezza paragonabile alla fusoliera sana e la possibilita di riparare punti irraggiungibili dall'interno. Una volta terminata la riparazione si asporta il materiale in eccesso e poi si stucca con un velo di stucco metallico. Carteggiatina e via. Visto che sono più le parti riparate di quelle sane decido per una carteggiatura totale della fusoliera cui seguiranno varie piccole stuccature di altrettante bottarelle.Capottine: olio di gomito e alcol per togliere vari strati di nastro e colla. Quindi incollaggio dei pezzi rotti. esteticamente si vede che non sono in buono stato, ma almeno stanno insieme.La baionetta, così come il tubetto per l'incidenza, basta comprarle e tagliarle a misura. Timone: una volta smontato è chiaro che la mappa inferiore ha ceduto, probabilmente nella botta che ha scassato la coda. Poichè, sempre pompato dal Guru, ho intenzione di cambiare la tiranteria del quota, lascio stare il timone in attesa di soluzioni valide per il quota e mi dedico alla piastra servi. Questa è realizzata in multistrato da 4 mm in pioppo e decido di montare gli stessi 2 servi avuti col modello, simmetrici. Solo che uno servirà come prima per il timone, mentre l'altro che era utilizzato per lo sgancio nel volo a traino diventerà il servo del piano di quota.