

## Il SuperEasyGlider di Massimo

martedì 02 dicembre 2008

Ultimo aggiornamento mercoledì 03 dicembre 2008

L'amico Massimo mi ha fornito alcune foto del suo ultimo modello "polivalente". Dopo aver affinato i pollici su un Easyglider ed essere passato poi a modelli ben più impegnativi, sia nella costruzione che nel pilotaggio, ha deciso di tornare a costruirsi il gommolo perchè è il classico modello che:

- 1) vola sempre a vela o a motore
- 2) non ti da "patemi"
- 3) non ti svena
- 4) non ingombra (specie il suo)

Naturalmente da costruttore e pilota fine quale è, non si è accontentato del modello "da scatola" ma ha trasferito in questo progetto diverse idee, sue e non, per avere il massimo della prestazione sotto tutti i profili. La serie di foto che seguono rendono l'idea di quanto radicali siano state le modifiche.

Della coda ha voluto mantenere o migliorare robustezza e rigidità pur non rinunciando alla grande comodità di una "scomponibile". Ecco quindi che ha setacciato la rete in cerca di spunti.... Ha quindi optato per un "incassamento" e quindi ha scavato il trave di coda della fusola, e l'impennaggio di coda, e forato da parte a parte il piano di quota. Ha poi inserito negli scavi fatti una "scatola" in compensato di betulla da 2mm costruita attorno alla "lama" che funzionerà da baionetta

Qui è visibile anche il lavoro in composito (in rosso) realizzato per sopperire all'indebilimento del trave di coda dato dagli scavi fatti per ospitare i servocomandi.

Per la "lama" da inserire nella "scatola" si è utilizzato il carbonio, ma sarebbe sufficiente anche una tavoletta di compensato. Vista della lama inserita nell'impennaggio di coda. Uno dei punti (trave di coda o impennaggio) potevano essere realizzati "fissi" ma Massimo ha preferito una soluzione di gran classe. Come vedete assemblare la coda è molto semplice e una volta montata tutto il lavoro di modifica è pressochè invisibile.

Per chi volesse cimentarsi in un lavoro analogo la sequenza suggerita è questa: Verificare le dimensioni della coda e dimensionare quindi "baionetta" e relativa "cassa". Realizzare la baionetta e usarla come "stampo" per la cassa (legno o composito possono essere usati per entrambi i componenti). Praticare scassi di dimensioni adeguate su trave di coda, piano di quota e parte fissa del timone. Procedere all'incollaggio della "cassa" VUOTA prestando massima attenzione affinché tutte le parti siano correttamente allineate e infine praticare i due tagli alla cassa, sopra e sotto il piano di quota.

Massimo sta ancora valutando su quale sia il miglior sistema per bloccare la nuova coda; spine, magneti, nastro quant'altro. Qualcuno gli ha perfino dato un prezioso consiglio: perchè non la incolli??

Ormai i musetti in fibra applicati alle fusoliera dei modelli "in gomma" sono talmente comuni che non mi soffermo a parlarne.

L'ospite di questo musetto è di gran lunga il più corpulento che abbia mai visto. Se è potente quanto è grosso bisognerà prestare attenzione allo stick del motore....

Il regolatore utilizzato è un 60 Ampere.....

Altra bella modifica "importata" è il tubo in carbonio solidale con l'ala. a fronte dell'aggravio di peso dato dalla baionetta (anch'essa in carbonio quindi il peso citato non si misura in grammi ma in euri) questa soluzione offre maggior rigidità e elimina giochi e usura da "smonta monta".

Un altro "must" per avere il modello "vivace" è mandarlo dal parrucchiere a dare una spuntatina alle ali senza la quale i tonneau ed altre figure acro non riescono molto bene.

In questo frangente Massimo vorrebbe sperimentare ciò che già esiste in molti modelli e cioè le "winglet" smontabili.

Sta quindi studiando il sistema per "mettere/togliere" il pezzo d'ala tagliato. Solo dopo, se la cosa non porterà vantaggi, arrotonderà la parte terminale delle ali e butterà i pezzi tagliati.

Questa foto mostra già quanto sia comodo avere un modello pronto al volo da impilare insieme agli altri bagagli e portare con sé in ogni vacanza.