

Da SCHOOL FLY a COOL FLYER

Massimo Camellin

Ho iniziato tardi l'aeromodellismo (avevo circa 32 anni, ora ne ho 46) ed all'epoca decisi per un elettrico!

Avendo sempre apprezzato la costruzione ed avendo una certa pratica di modellismo statico, anche se di altro genere, decisi per una scatola di montaggio della Carl Goldberg ed il modello si chiamava "Electra".

Molti anni sono trascorsi da quella esperienza, e nel succedersi degli eventi sono passato, come molti, attraverso modelli con il motore a scoppio, che però non hanno avuto su di me lo stesso fascino di un modello silenzioso e pulito.

Dopo aver apprezzato le migliori nei motori e nelle batterie (fino alle recenti LiPo) ho continuato a sostenere il volo elettrico in questi quasi 17 anni di "carriera", quasi in quanto vi è stata una pausa di riflessione di qualche anno nel frattempo.

Ovviamente ho accumulato nel mio "hangar" modelli di varie tipologie, dagli hot-liner agli slow-flyer, ma mi è rimasta comunque la voglia di adattare e modificare ogni modello al fine di aggiornarlo alle più recenti tecnologie.

Avendo acquistato e montato circa 10 anni fa lo "School Fly" di Bertolani, e dopo averlo (malamente) utilizzato con un motore a scoppio, il modello è rimasto tristemente alloggiato sulle staffe nel mio laboratorio per diversi anni.

Un bel giorno decisi di elettrificarlo, visto che



School Fly in volo elettrificato (inizialmente con Aveox + riduttore).

ormai motori e batterie sembravano all'altezza della situazione, e l'idea era di avere un onesto trainer ad ala alta, con una durata di volo di 8-10 minuti adatti ad un "pilota di linea" quale amo definirmi (i miei modelli raramente vedono il cielo a testa in giù e gli ipotetici passeggeri ancora applaudono dopo l'atterraggio).

Dovendo fare i conti con un modello costruito da un allora modellista statico (per lo più ferroviario), mi trovai nella necessità di avere una potenza sufficiente a far volare un modello pesante.

Il risultato fu inizialmente di 10 celle NiMH, 300W di potenza assorbibile da un Aveox ridotto, poi sostituito da un ultra 930-7 con 8 celle NiMH per un peso di 2600g.

Il modello volava onestamente (Fig.1) ma rimaneva comunque "bruttino" o quanto meno rientrava in quella pleora di "Tifini" e fac-simili con i quali ha volato mezza Italia e che personalmente non hanno mai attirato la mia attenzione. Il modello era dunque da riporre sull'apposito trespolo in attesa di nuove idee.

Non avendo avuto ultimamente altri modelli da riparare per carenza di rotture (questo è in realtà il mio hobby principale!), è scattata la molla della trasformazione dello School Fly. La prima cosa era migliorare l'efficienza del vecchio motore a spazzole (che funziona ancora benissimo in quanto al neodimio, e poi comunque non si butta via niente)



Particolare del gruppo motore/riduttore prima e dopo la modifica della parte anteriore con l'ordinata tonda atta ad alloggiare la nuova naca. Si evidenzia il supporto motore realizzato in nylon tornito.



Particolare della naca motore in fibra di vetro.