



RAZOR!

Dal 1996 ad oggi, la moda degli "schiumini", nata sulle pagine di **MODELLISMO**, è diventata una vera mania. Questa volta ve ne presentiamo uno originale "Made in Usa", ma comodamente reperibile in Italia. Un tuttala praticamente indistruttibile, sia che lo usiate per il combat in pendio, sia che ci facciate i matti in pianura volando col motore elettrico.

Cesare de Robertis

Se qualcuno scriverà mai la storia dell'aeromodellismo italiano di questi anni, Beppe Ghisleri verrà sicuramente ricordato oltre che come progettista poliedrico e geniale, anche come colui che, dalle pagine di **MODELLISMO** (n° 28 e 34), fece conoscere agli aeromodellisti italiani i "foamies" (da lui opportunamente ribattezzati "schiumini"), ovvero i modelli costruiti in polipropilene espanso (EPP), una schiuma sintetica che, contrariamente al polistirolo, ha la capacità di riprendere la forma originale dopo un urto, anche violento. Di "schiumini" ne esistono molti tipi (anche semiriproduzioni), ma la categoria più popolare, alla quale appartiene anche il nostro Razor, è quella dei tuttala da combattimento con i quali ci si può dare la caccia, abbattendosi a vicenda, senza rompere nulla.

Il Razor, prodotto negli Stati Uniti dalla FMA Direct e importato in Italia da Jonathan, nasce come tuttala elettrico propulsivo per motori tipo Speed 400-480, ma chi lo desidera può fare a meno della motorizzazione ed utilizzarlo esclusivamente in pendio.

Il kit è semplice, ma completo. Nella scatola mancano solo le colle (epossidica o cianacrilato non fa differenza: l'EPP non fonde come il polistirolo!), la motorizzazione e l'impianto radio. Il manuale d'istruzioni merita una nota a

parte: venti pagine piene di testo e fotografie, con una sequenza di montaggio passo-passo che potrebbe sembrare addirittura eccessiva per un modello semplice e spartano come questo. Meglio così, tantopiù che Jonathan ha provveduto ad integrarlo con una traduzione in italiano (una volta tanto!), chiara ed esauriente. L'assemblaggio non richiede più di una mezza giornata di lavoro.

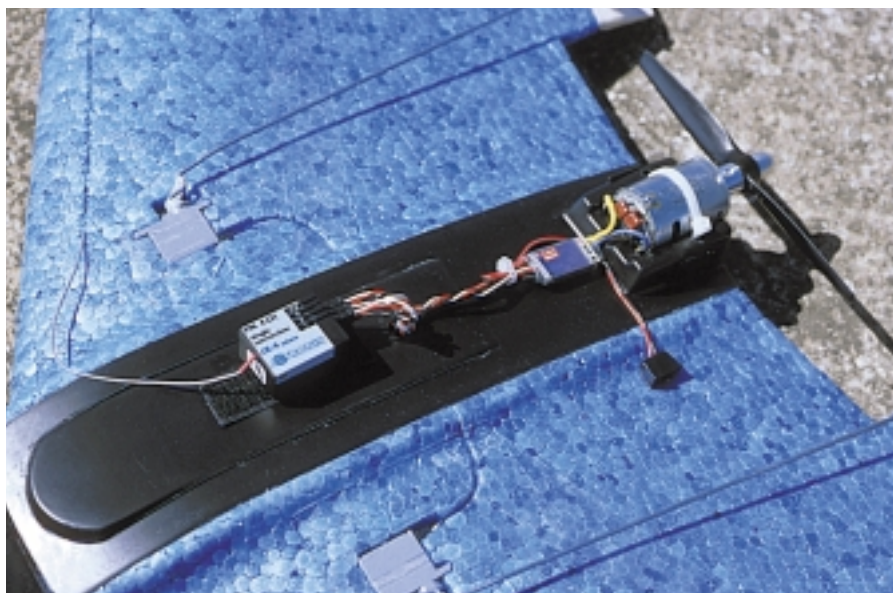
Si tratta di unire le due semiali, stampate ad iniezione, montare il pozzetto centrale con il castello motore, i longheroni di rinforzo in Lexan, gli elevoni, i servi, le winglets e l'impianto radio/elettrico. C'è davvero poco da dire, salvo qualche considerazione pratica ora che il modello è stato provato a fondo, sbattendolo anche qua e là (più o meno volontariamente...) per saggiarne la robustezza. Innanzitutto, i servi. Le ali del Razor hanno già pronti gli alloggiamenti per i classici submicro da 9 grammi che vanno benissimo per un uso "tranquillo" (la potenza è più che sufficiente), ma in caso di collisioni violente, hanno gli ingranaggi che si sgranano facilmente.

Vi consiglio di sostituirli (basta allargare i pozzetti col tagliabalsa) con un paio di miniservi con ingranaggi metallici oppure, se non volete spendere, con un paio di servi standard che sono comunque sufficientemente robusti. In questo caso però, il prezzo da pagare è un di-

screto aumento di peso... fate voi.

Le winglets originali sono in compensato e forse sono un po' pesanti. Vi consiglio di usarle come dime per tagliarne un po' (usa e getta) in Depron o in polipropilene corrugato, da unire alle ali con del biadesivo, senza incollarle stabilmente. In caso di collisione si staccano senza danni e per rimontarle basta un attimo. La scatola contiene anche uno speciale



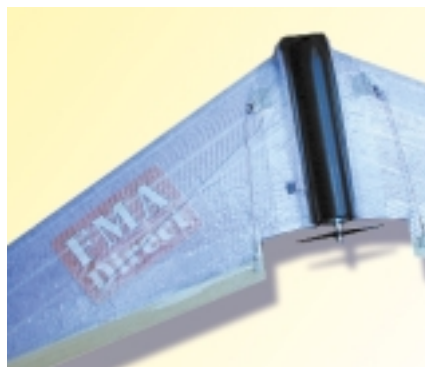


Nel pozzetto in ABS, incollato al centro del modello, è già stampata la sella d'appoggio per il motore, calettata con la giusta incidenza. Il regolatore e la ricevente vanno fissati con un po' di Velcro. Alzando la "linguettina", si accede alla cavità per la batteria. C'è spazio a sufficienza per far scorrere avanti e indietro la batteria in modo da trovare il giusto centraggio.

nastro adesivo in Lexan. Quello più sottile serve per incernierare gli elevoni, mentre quello più spesso va montato sul dorso e sul ventre delle ali con funzione di longherone di rinforzo. L'EPP da solo, infatti, risulterebbe troppo elastico e, pur restando indeformabile, potrebbe fratturarsi lungo i punti d'unione fra le varie "palline" (molto più grosse di quelle del polistirolo) di cui è composto. A questo scopo, sebbene i longheroni in Lexan siano più che sufficienti ad irrobustire le ali per un uso non troppo esasperato del modello, chi ne volesse sfruttare a fondo l'indistruttibilità sarà bene che provveda a rivestirlo in Oracover oppure con del nastro adesivo da imballaggi rinforzato in fibra di vetro. Un pezzetto di nastro di Lexan va usato anche per incernierare la parte anteriore della capottina che, posteriormente, viene bloccata con due pezzetti di Velcro. A lungo andare, e a forza di "apri e chiudi", questo nastro si spezza, per cui vi consiglio fin da subito di usare due pezzetti di Velcro anche davanti. La parte centrale dell'ala presenta un vistoso rigonfiamento che, oltre ad alloggiare la batteria al suo interno, serve

anche, nella parte inferiore, come comodo punto di presa per il lancio e come pattino d'atterraggio. Il castello motore è stampato nel pozzetto superiore in ABS e il motore viene fissato con una semplice fascetta di nylon. Centrato il modello come da manuale, semplicemente spostando la batteria da

La ricetta per un Razor a prova di bomba, assolutamente indistruttibile? Semplice: montate un paio di servi con ingranaggi metallici, poi prendete un rotolo di nastro da imballaggi "Scotch Super Strength" (rinforzato con fibra di vetro) e rivestiteci tutto il modello. A questo punto potrete venire giù in picchiata verticale da 50 metri di quota, vedere il Razor rimbalzare come un pallone, raccogliarlo e lanciarlo di nuovo, come se niente fosse successo! Se invece volete qualcosa di più elegante, allora rivestitelo in Oracover, magari a pois... e tenete il ferro bello caldo. Contrariamente al polistirolo, l'EPP resiste alle alte temperatura e si può tranquillamente incollare col cianacrilato.



7 celle tutta in avanti, siamo andati sul campo per vedere come vola il Razor. Dopo un paio di lanci a mano per regolare il reflex degli elevoni (circa 2 mm in su rispetto alla linea di unione dello stampo visibile sulle estremità alari), ho dato motore. Vista la posizione dell'elica, è bene farsi lanciare il Razor a motore spento e dare gas subito dopo che il modello ha abbandonato la mano del lanciatore... a meno che questo non vi stia molto antipatico, è ovvio!

Sotto motore il Razor sale stabile e sicuro, ma anche in affondata non è mai troppo veloce. Io volo con circa 13 mm di escursione per parte (sia elevatore che alettoni) ed il 60% di esponenziali.

In questo modo il Razor è molto docile, ma se date comando a fondo, i tonneaux sono velocissimi e si riescono a fare loopings molto stretti. Se non avete sufficiente velocità, all'apice del looping il Razor fa una specie di frullino, cosa che fa sospettare un centraggio forse un po' arretrato, ma resta comunque sempre controllabile. Tiene abbastanza bene il volo rovescio, (con meno di metà stick a picchiare) e la manovrabilità è davvero eccezionale. Il fatto poi che in caso d'incidente non rischiate nulla, vi spingerà certamente ad osare sempre di più. Vi renderete conto ben presto che col Razor avrete acquistato una disinvoltura di pilotaggio prima sconosciuta, soprattutto se il modello "a rischio" vi era costato denaro e fatica. E ora fatevi un Razor e divertitevi senza più ansie! ✈