

Un progetto di Giuseppe GHISLERI

# Super Corsair

**M**i trovo a scrivere quest'articolo nel bel mezzo della crisi del Coronavirus. Da "diversamente giovane" cerco di stare il più lontano possibile dai miei simili, come consigliato dai virologi, anche se i miei doveri di nonno m'impongono viaggi settimanali a Milano, ma veniamo al modello che è meglio. Il Super Corsair vola da diverso tempo; è, anzi, il modello della serie dei miei racer che al momento vanta il maggior numero di uscite.



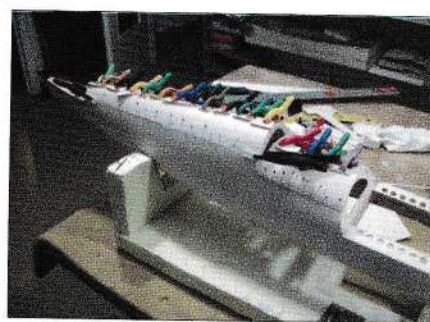
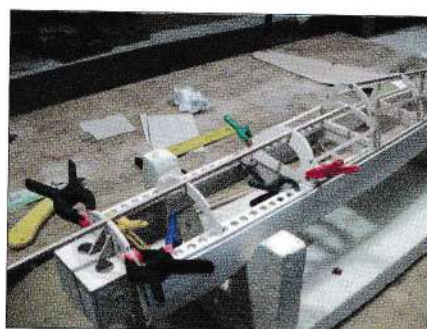
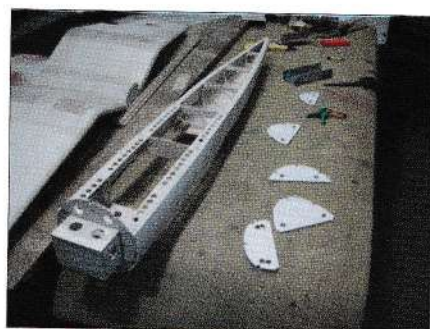
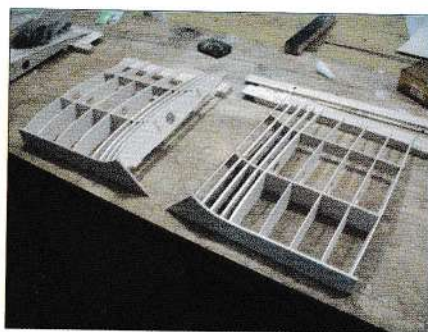
# DORS AIR



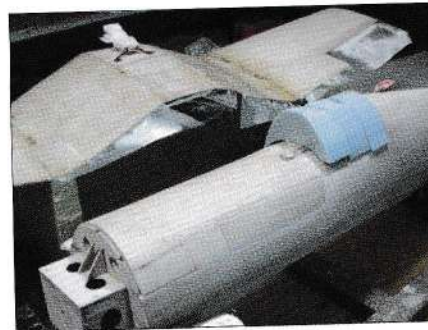
Ha già subito una riparazione dovuta ad un inconveniente in fase di lancio con la catapulta, quando la corda terminale dell'elastico si è avvolta sull'elica trascinando il modello a terra. Pochi danni e ritorno in volo la settimana successiva.

La cosa mi ha preoccupato un po' ed ho quindi pensato di costruire con aste d'abete di diverse misure (tutta roba reperibile nei vari brico) un semplice dolly che si è rivelato molto funzionale e che permette un decollo veloce e sicuro.





L'ala è divisa in cinque parti: una centrale che si appoggia alla fusoliera, le due parti interne con diedro negativo e le parti esterne con diedro positivo. I vari pezzi vengono rivestiti completamente prima della loro unione. I timoni, visto che nell'aereo erano rivestiti in tela, hanno la parte mobile rivestita con Solartex. La struttura della fusoliera ricalca il metodo seguito coi precedenti modelli: si parte con la costruzione di una struttura di forma rettangolare attorno alla bassetta portabatteria; fissando questa parte su un piano è possibile allineare correttamente le semiordinate della parte inferiore rivestendo con listelli di balsa da 3 mm intanto che il tutto è bloccato sul piano di lavoro.



La struttura della fusoliera è sufficientemente rigida a flessione e torsione tanto da permetterne il completamento incollando in aria le semiordinate superiori col relativo rivestimento. La parte più "rognosa" dell'ala è il rivestimento con balsa da 2 mm della zona di raccordo tra le parti esterne ed intermedie. Il rivestimento è realizzato con vari pezzi di balsa lasciato in ammollo per un bel po' di tempo. Quasi tutti questi pezzi hanno vena parallela ai longheroni e la loro messa in opera richiede pazienza. Capottina e musetto sono in polistirolo sagomato a tampone e rivestito in fibra, mentre la grossa ogiva in scala è stampata in 3D.

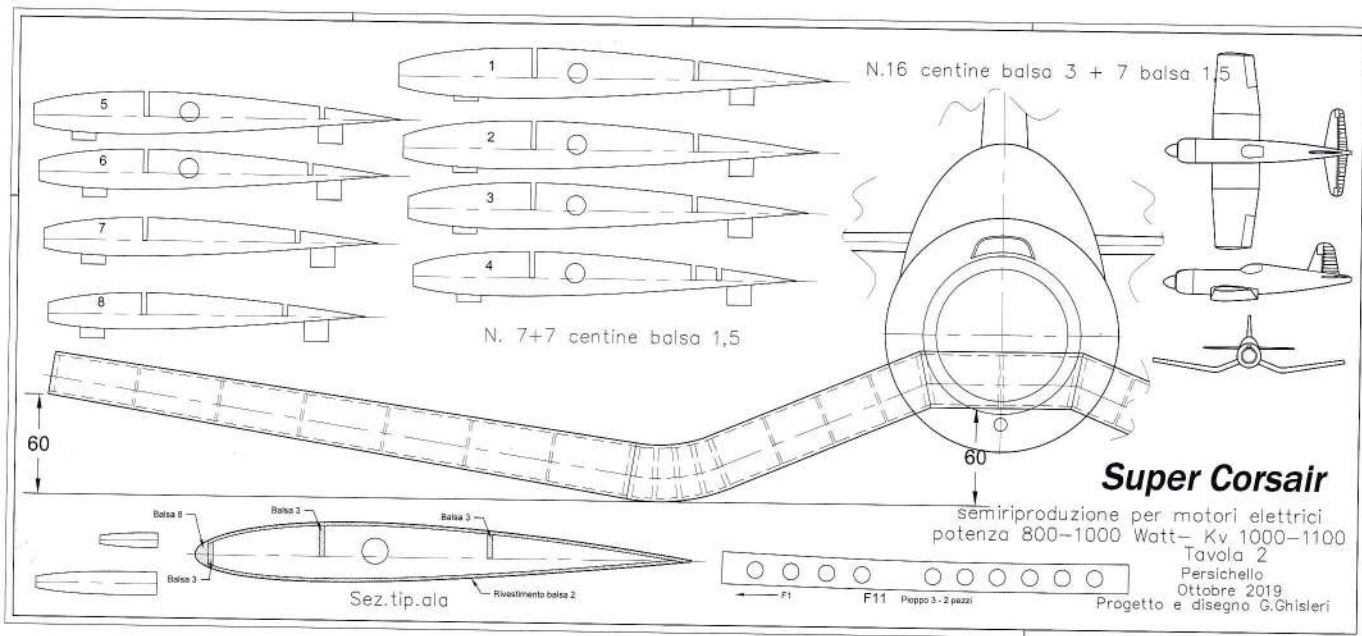
Il dolly è stato collaudato usando i modelli che vi ho già presentati: King-Cobra, Mustang Stiletto e Sea Fury Furias. Il suo dimensionamento è tale da adattarsi senza problemi alla loro configurazione ed anche al Corsair nonostante la presenza della particolare ala a gabbiano. La motorizzazione è ancora una volta diversa da quella dei predecessori. Il fatto è che al completamento del modello il motore montato su quello precedente non era ormai

più disponibile. Il nuovo è un Sunnysky X2820-III da 1250 Kv, monta la stessa elica dei precedenti e cioè una APC-E 11,5x5 ed è alimentato da pacco LiPo da 3 celle e 4200 mAh di capacità. In queste condizioni l'assorbimento è di circa 70 A, la potenza di 700 W e i giri, 11.000 al minuto. Il modello è, forse, il più veloce della serie. La durata del volo è di circa quattro minuti e mezzo per una carica residua del pacco variabile tra il 25 e il 30%.

### La fusoliera

La struttura della fusoliera ricalca il metodo seguito coi precedenti modelli: si parte con la costruzione di una struttura di forma rettangolare attorno alla basetta portabatteria; fissando questa parte su un piano è possibile allineare correttamente le semiordinate della parte inferiore rivestendo con listelli di balsa da 3 mm intanto che il tutto è bloccato sul piano di lavoro. La struttura risultante è sufficientemente rigida a flessione e torsione tanto

da permettere il completamento della fusoliera incollando in aria le semiordinate superiori col relativo rivestimento. I timoni, visto che nell'aereo erano rivestiti in tela, hanno la parte mobile rivestita con Solartex, uno dei migliori tessuti termoretraibili che siano mai stati in commercio. Ora non viene più prodotto, ma avevo ritagli giacenti nello scatolone da almeno una decina d'anni o forse più che ho potuto applicare senza problemi.



il loro allineamento. La giunzione è rinforzata con tessuto di vetro da 100. Quest'ultimo è doppiato nella zona d'unione inferiore delle parti esterne. Il motivo è semplice: è qui che il modello tocca il terreno in atterraggio. La parte più "rognosa" è il rivestimento con balsa da 2 mm della zona di raccordo tra le parti esterne ed intermedie. Avrei potuto progettare il modello prevedendo una giunzione testa a testa senza raccordo visto che stiamo parlando di una semplice semiriproduzione, ma mi è sembrato che questa soluzione

### L'ala

Qui c'è da divertirsi. L'ala è divisa in cinque parti: una centrale che si appoggia alla fusoliera, le due parti interne con diedro negativo e le parti esterne con diedro positivo. I vari pezzi vengono rivestiti completamente prima della loro unione.

Nella parte centrale verranno incollate, in corrispondenza dei longheroni e sporgenti per almeno un paio di centimetri, quattro linguette in compensato di betulla che servono anche per il rinforzo del collegamento, ma che risultano particolarmente utili per







goma del profilo dell'ala verrà ricavata in modo che la distanza della sua mezzeria dal piano di lavoro corrisponda al diedro richiesto. E' importante infilare

la prolunga per il servo degli alettoni prima dell'unione dei vari pezzi; farlo dopo sarebbe impossibile. I servi sono degli HS 225 BB per profondità e direzione e HS

125 MG per gli alettoni. L'ogiva, di notevoli dimensioni è stata stampata in 3D dall'amico Adelio, sempre disponibile per queste incombenze. Per quanto riguarda la

finitura, fate riferimento agli articoli precedenti. Il modello è verniciato con bombolette e le insegne sono realizzate da Stefano Corno, il famoso "Tato" di Bottega Creativa. ➔



Il Super Corsair, del quale si trovano solo poche e brutte foto, era un F4U Corsair standard che nel 1982 venne modificato per competere nelle Reno Air Races. All'aereo, sul quale venne montato un potentissimo P&W R4360, vennero tagliate le estremità alari e modificata la cabina

e la capottina. Le origini della cellula del Super Corsair sono abbastanza oscure. Si sa che venne utilizzato come elemento scenografico nel cinema per alcuni anni prima di essere aggiunto alla collezione dell'Air Museum in Ontario, nel 1959. James Maloney ed il Planes of Fame Air Museum di Chino, California, registrarono il Super Corsair come NX31518 nel 1982 e lo fecero correre come Race #1. Steve Hinton e Fighter Re-



builders lo rilavarono nel 1984 ed Hinton vinse la Gold Unlimited Race del 1985 a Reno ad una velocità media di 438,186 miglia orarie, stabilendo un nuovo record. ➔