

# Trainer .40

Da Jonathan, un modello-scuola con un rapporto prezzo/qualità decisamente elevato

Un test a cura di Simone Berardi



**C**ominciamo subito con le dovute premesse: il sottoscritto è entrato nel "magico mondo dell'aeromodellismo" da poco più di un anno, quindi cercate di leggere queste righe senza troppe pretese, coscienti che, visto anche il mezzo che dobbiamo esaminare, sono destinate a chi si trova al mio stesso livello d'abilità tanto nel pilotare quanto nel "costruire" (se così si può dire). Il modello è un trainer classico che più classico non si può. Strutture robuste, fusoliera "a cassetta", ala alta, alettoni con unico servo centrale, motore "scoperto", carrello triciclo anteriore (rigorosamente in tondino d'acciaio armonico) con ruotino sterzante, ecc... La caratteristica vincente di questo modello distribuito da Jonathan è senza dubbio il prezzo (76,90 Euro) che è a dir poco senza precedenti; può sembrare un messaggio pubblicitario, ma se considerate che oltre all'aereo ed al fatto che è già (ben) costruito e rivestito, nella scatola troverete tutta la minuteria e gli accessori per finirlo capirete che non sto esagerando! All'apertura della scatola, forse un tantino anonima, come d'altronde la marca, ci si trova infat-

ti di fronte ai seguenti pezzi:

- Una fusoliera già montata e rivestita in termoretraibile (nella colorazione che vedete nelle foto), con all'interno la bassetta servi e la piastrina per il fissaggio dell'ala già posizionate ed incollate.
- Due semiali già rivestite, da unire con una "baionetta" di legno duro e con i comandi degli alettoni già pronti!
- I piani di coda, anche questi rivestiti, e con le parti mobili già pronte.
- Un sacchetto stretto e lungo con la tiranteria.
- Un sacchetto più consistente con all'interno squadrette, forcelle dadini, vitine, collarini, ruote e tutto il resto.
- Un terzo sacchetto con serbatoio e tubetti vari.
- I carrelli in acciaio armonico già piegati a dovere.

La qualità generale è buona; il termoretraibile, la costruzione centinata delle ali, i colori usati e le rifiniture sono ottimi. Valido è anche il legno scelto, probabilmente molto economico, ma robusto e più che adeguato a questo tipo di modello. Una nota negativa sui piccoli accessori, in particolare quelli in metallo, come le forcelle, i tondini dei bowden e le viti.

Si tratta di leghe troppo dure e che quindi si spezzano facilmente quando si cerca di piegare le astine o aprire le forcelle e troppo morbide nel caso di alcune viti che hanno "perso la testa" quando ho cercato di stringerle. Per tagliare la testa al toro, io le ho direttamente sostituite, ma se fate più attenzione di me potrete utilizzarle tranquillamente. La costruzione comincia con l'unione delle semiali con colla epoxy 5 minuti, usando anche la baionetta che nel mio caso non ha richiesto grosse

carteggiate per entrare alla perfezione con la giusta resistenza. Si passa poi all'installazione delle superfici mobili con le classiche cerniere di mylar che s'infilano in feritoie già fatte mettendo una goccia di ciano per fermarle. L'operazione è facile e non c'è il rischio d'incollare tutto. C'è da dire che le istruzioni sono praticamente inesistenti e si limitano ad un elenco figurato di quel che bisogna fare. Questo, per uno pieno di domande come me, può rappresentare una perdita

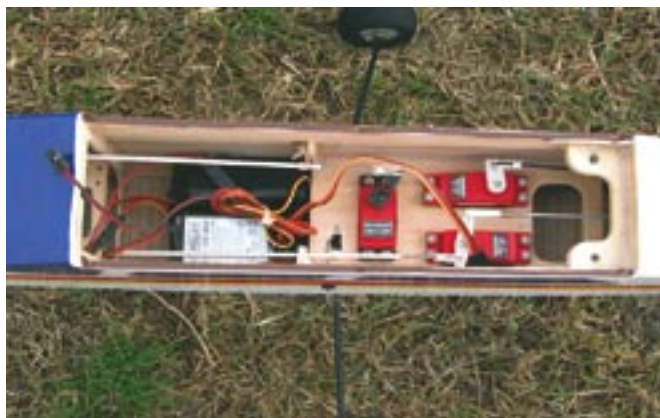


*L'impavido autore ed il suo "Trainer .40". La giornata è decisamente invernale e poco adatta ad un servizio fotografico, ma anche a Roma non sempre splende il sole...*



di tempo a pensare o a chiedere consigli a qualcun altro; in caso contrario, si rischia di fare le cose troppo di fretta, sbagliando l'ordine dei passaggi. Ad esempio, io ho messo le squadrette di comando prima d'incollare i piani di coda in sede perché mi sembrava più comodo.... Insomma, errori senza possibilità di uscita non se ne fanno e poi, come si dice: sbagliando s'impara! Penso che i miei commenti avranno fatto già morire dal ridere i costruttori più esperti, ma ricordatevi sempre le premesse. D'altra parte, ad affidare la prova di un modello di questo tipo ad un "superesperto" si rischierebbe soltanto di ricavarne un'idea falsata e poco aderente alle esigenze di un principiante. Un altro consiglio che posso darvi è quello di ripassare tutti gli spigoli interni della fusoliera con una colla tipo epoxy o vinilica (quella che ho scelto io) perché in fabbrica di colla

ne hanno messa davvero poca e i pezzi non mi sembravano particolarmente solidi, soprattutto considerando le vibrazioni cui saranno sottoposti dal motore e dai primi "atterraggi" di un principiante! A proposito di atterraggi: i tondini del carrello posteriore vanno infilati in due buchi rinforzati internamente con blocchetti di legno duro; i fori erano un po' piccoli e con la smania di far entrare tutto a pressione (per stare più tranquillo) ho fatto saltare i blocchetti. Non tutto il male viene per nuocere: infatti, ho scoperto che erano stati incollati con una goccia di ciano (credo) e non penso che avrebbero retto a lungo... Li ho rifissati con epoxy ed ho ripassato i fori col trapanino. Per mettere bene le viti nel legno (quelle del carrello e dei servi) ho usato il vecchio consiglio del foro più piccolo della vite, indurito con una goccia di ciano colata



Per l'azzeccatissima colorazione del "Trainer .40", il produttore si è sicuramente ispirato ai modelli di Christophe Paysant le Roux! Nelle foto di questa pagina, alcuni particolari dell'installazione del motore, della radio e dei comandi di coda. Tutto molto comodo e razionale.

all'interno. Proseguendo con la costruzione, bisogna incollare i piani di coda con epoxy (pelando il termoretraibile dove andrà messa la colla), mettendoli bene in asse con la fusoliera (questa parte è illustrata) ed installare carrello e ruote. Per far sì che il carrello anteriore risulti perpendicolare al suolo, ci si può fidare tranquillamente del fondo della fusoliera come riferimento, tanto il sostegno dello sterzo è una piastrina quadrata e va messo proprio al limite inferiore dell'ordinata parafiamma. Ultima parte: l'installazio-

termoretraibile, tanto per stare più sicuri. Il servo alare tende a spuntare troppo, ma basterà metterci degli spessori e non sarà necessario né scavare troppo nella centina centrale, né prendere un costoso servo a basso profilo. In fusoliera, quando fisseremo l'ala, non interferirà con gli altri. Per le batterie e la ricevente lo spazio abbondante, quindi scegliete in base al centraggio che sul libretto non compare, ma potrete posizionarlo tranquillamente al 30-33% della corda alare. L'installazione del motore non darà problemi perché lo spazio è



ne dei servi e dei rinvii. La basetta portaserwi è già installata, le relative sedi sono già fatte e devo dire che sono perfette per i miei servi che hanno dimensioni standard. I rinvii, di tipo rigido, mi hanno dato qualche problema (non c'ero proprio abituato), ma alla fine si sono infilati nelle feritoie di coda senza tante storie. Rinforzateli con roving di vetro o refe ed epoxy (io ci ho messo quei fili che vengono fuori inesorabilmente quando si taglia il tessuto di vetro e che di solito si buttano), nei punti in cui il manuale suggerisce il

tanto e non c'è da lottare per far entrare alette, carburatore e scarico. Inoltre, il castello motore è in legno molto duro e ricoperto d'impregnante, cosa che fa ben sperare per la sua durata. Nell'ordinata parafiamma c'è già un foro per il tappo del serbatoio (fornito) che necessiterà di un po' di spessore per stare il più sollevato possibile. Io, che sono lentissimo, ci ho messo circa tre pomeriggi per ultimare il modello, se non consideriamo alcune rifiniture come la "ripassata" col ferro al rivestimento per togliere gli inevitabili rigonfiamenti qua e là sull'ala. Ultima nota: quando montate i piani di coda, troverete nelle fessure in fusoliera (già fatte, ma ricoperte col termoretraibile) dei blocchetti di balsa messi lì per evitare che queste si danneggino con gli urti nella scatola. Per toglierli basta un colpetto o delle pinze sottili con cui torcerli e strapparli via.



❑ **La prova di volo**

Per me questo è il secondo trainer a scoppio e quindi ho scelto di montare un .51 Supertigre (stesso peso e ingombro di un .40) per avere un motore diverso dal precedente e che potesse essere ben riutilizzato sui prossimi modelli. La sua installazione non ha dato problemi, ma la potenza è davvero eccessiva per questo modello, quindi sconsiglio vivamente questa combinazione. A meno che non abbiate le mie stesse necessità, credo che un .40-.46 un po' tranquillo e regolare sia la scelta giusta. Tenete conto che il modello è un po' più grande del classico trainer .40, ma la sua costruzione lo rende anche abbastanza leggero (tutto è relativo), quindi non esagerate col motore! Un piccolo appunto lo faccio ai piani di coda, che forse sono

anche troppo leggeri visto che quando l'elica spinge li vedo "sfarfallare" nella sua scia, ma in volo non ho avuto problemi. L'ala è comodissima, perché si fissa con due viti e non coi soliti elastici e ha delle caratteristiche (corda, profilo, allungamento) che gli impediscono praticamente di stallare. Pensate che con un filo di motore e il cabra tenuto a fondo corsa per diversi secondi non ha mai messo giù il muso! Questo aiuta sicuramente in atterraggio e in decollo visto che la bassa velocità di stallo permette un avvicinamento quasi da park-flyer. Le ruote del carrello sono leggermente piccole e di spugna dura e questo aiuta a non rimbalzare troppo in pista. Per contro, non dovrebbe facilitare sull'erba, ed infatti il ruotino anteriore rimbalza un po', ma il timone



si fa sentire già a bassa velocità compensando il tutto. Anche la velocità di volo può essere tenuta abbastanza bassa e questo mi porta a preferirlo nettamente all'altro trainer in mio possesso che col carico alare che si ritrova è divertente, veloce, ma trasmette molta più

ansia e per imparare bene è meglio non averne! In volo il "Trainer .40" è veramente tranquillo: virate dolcissime e soprattutto un'ala che aiuta tantissimo nel capire l'assetto del modello istante per istante grazie alla colorazione azzeccata del termoretraibile. ➔

*Jonathan*

**semplicemente  
il miglior catalogo e  
il miglior sito internet  
di modellismo dinamico**

grazie a tutti i clienti, fornitori e concorrenti

**www.jonathan.it**

