

Vi è mai capitato di essere presi da improvvisa infatuazione vedendo la foto di un aereo e di sentire impellente il desiderio di riprodurlo come modello radiocomandato? A me succede con una certa frequenza e dovrei vivere, cosciente, per altri 50 anni almeno per poter modellare tutti gli aerei a cui mi appassionano. Fortunatamente le infatua-

zioni passano con una certa rapidità, specie quando si cominciano a considerare i pro ed i contro modellistici del prescelto: le difficoltà di centraggio, il carico alare, la struttura, le possibilità di utilizzo e via dicendo. Qualche soggetto, però, supera il primo esame ed allora comincio a cercare documentazione ed a valutare con maggiore attenzione come realizzare un mo-

dello che sia accettabile come aspetto nei confronti dell'originale e che sia costruttivamente semplice e razionale. Il Fletcher, a me sconosciuto fino al momento in cui ho visto su una vecchia rivista il disegno di un modello a volo libero, a tavoletta e con propulsione ad elastico, mi ha talmente attratto da spingermi a fare ricerche sul web fino ad arrivare ad iscrivermi

ad un forum neozelandese per trovare un tritico di dimensioni accettabili da poter essere rielaborato e trasformato in modo tale da ottenere un "sensato" trainatore per motori a benzina da 60 cc. Ma perché un trainatore semi-riproduzione? Non hai sempre sostenuto che i modelli "da tiro" devono essere spartani, funzionali e nient'altro? Non sei forse tu quello che

FLETCHER FD-25

Progettato all'inizio degli anni '50 negli Stati Uniti come aereo anti insurrezione, piccolo, versatile e robusto, il Fletcher purtroppo non incontrò il favore degli enti governativi e venne ben presto abbandonato nel dimenticatoio dal quale Beppe Ghisleri lo ho ripescato per offrirgli una nuova occasione in veste di trainatore di aliante. Le insurrezioni possono attendere ancora un po'...

Un progetto di Giuseppe GHISLERI

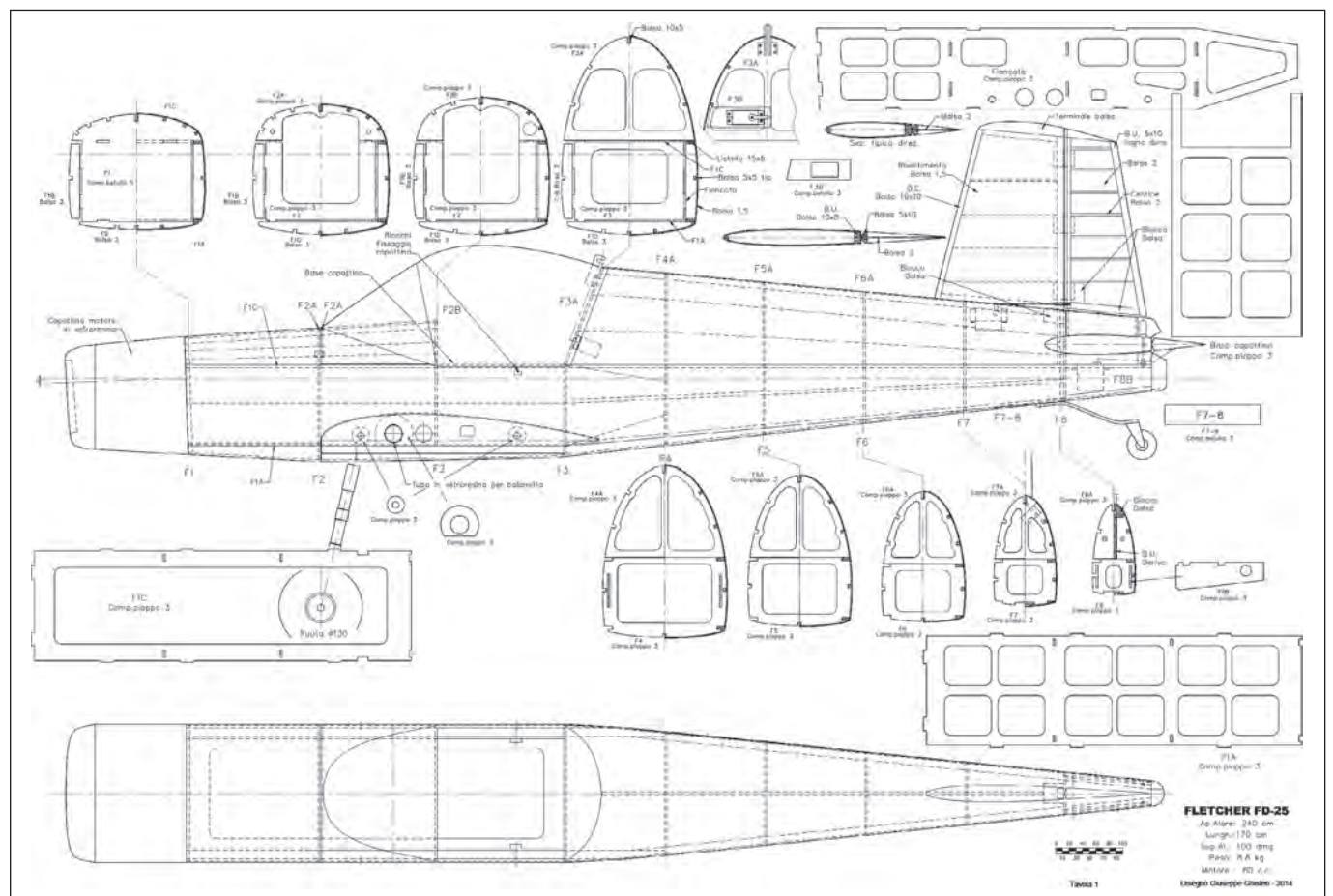
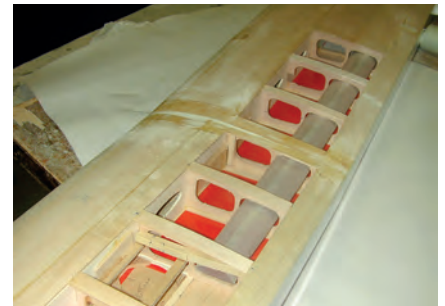


compito che gli ho assegnato. Il direzionale, ad esempio, è alto e abbastanza vicino al punto d'aggancio del cavo, ma è stato dimostrato dal numero di traini da me effettuato e da molti altri trainatori con caratteristiche simili, vedi il Pilatus appena nominato, che raramente questo crea problemi.

Il punto d'aggancio è piuttosto alto sulla fusoliera e questo può creare un momento cabrante che potrebbe essere difficile da contrastare, ma anche questo possibile inconveniente si è manifestato solo una volta in un modo di difficile controllo, ma in un caso-limite: al primo decollo al meeting della Maremma con

attaccato al cavo il Grob di Massimo Maroni, un modello con ventola estraibile dal peso complessivo di quasi 20 Kg. E ancora si potrebbe discutere sul carrello con attacco sulle ali, invece che nella solita posizione in fusoliera, ma anche in questo caso il problema è stato felicemente risolto ricorrendo ad una

In queste due pagine, le fasi salienti della costruzione del Fletcher e il disegno scaricabile in pdf al naturale da nostro archivio.





soluzione costruttiva usata sui pluri d'annata e cioè longherina in faggio incollata a diverse centine in modo da distribuire il più possibile i carichi e barra di torsione in acciaio da 6 mm annegata in questa, in modo da assorbire gli urti longitudinali, per finire poi con la gamba portaruota ammortizzata. Il Fletcher era stato disegnato con l'intenzione di montare lo Zenoah 62 col relativo canister e, se l'editore le pubblicherà, potete vedere nelle foto il motore montato sulla fusoliera durante la fase di

costruzione della capottina. Durante la costruzione il motore dovette subire un terribile impatto col terreno e, nonostante fosse stato verificato e ripulito, una volta montato sul modello si rifiutò per diverse volte di andare in moto. Arrivai quindi alla conclusione di metterlo da parte per una revisione più accurata e di montare un motore consigliato da un amico romano: l'AGM 60 bicilindrico. Anche questo, pur avendo avuto un rodaggio con facile messa in moto e senza problemi, una volta montato sul

modello rifiutò ostinatamente di far sentire la sua voce. Alla terza volta in cui doveti riportare a casa il modello dal campo senza essere riuscito neanche a fargli fare un rullaggio, cominciai a pensare che il Fletcher opponeva una accanita resistenza ad andare in volo sentendo nelle proprie centine la possibilità di perdere rapidamente la forma... Si stava mettendo male anche il rapporto col "padre del Girino", quello che mi aveva consigliato il motore, senonché mi venne in aiuto un amico bergamasco procurandomi

una lamina di carbonio con cui rifare le lamelle di aspirazione, cosa che risolse il problema. Fatto questo l'AGM, pur restando sempre di non immediata messa in moto, si è dimostrato un motore decisamente potente e senza problemi di carburazione. Tira una Fiala 24x8 a 7000 e passa giri al minuto, ma quello che mi rende leggero il difficile avviamento è l'urlo rabbioso con cui si presenta nei passaggi davanti al pilota. Il modello presenta caratteristiche di volo ideali per un trainatore sia per velocità sia per facilità di controllo. La velocità di atterraggio è molto bassa e lo stallo molto dolce e prevedibile, inoltre è in grado di eseguire le semplici manovre acro di base con estrema facilità e precisione. Il peso finale è di circa 8,5 Kg, le parti in legno più importanti sono state tagliate a CNC da Alberto Restelli. Nell'archivio disegni è scaricabile il disegno in Pdf, ma chi volesse il .dwg può farmene richiesta via e-mail o sul Forum Baronerosso, è



sottinteso che non se ne dovrà fare uso commerciale se non preventivamente autorizzato. A questo punto ho già detto praticamente tutto e non scriverò note relative alla costruzione perché chi volesse mettersi in ballo con un modello come questo non dovrebbe averne proprio bisogno. Comunque, in caso di estrema necessità, potete contattarmi nei luoghi e coi metodi sopra indicati.

gghisle@libero.it



Il Fletcher FD-25 nasce nei primi anni '50 come homebuilt progettato da John Thorp, conosciuto anche per una lunga serie di progetti che spaziano dai primi anni '30 fino agli anni '70. L'aereo venne successivamente rielaborato in collaborazione coi fratelli

Fletcher per diventare un velivolo COIN, acronimo di "Counter Insurgency", in grado quindi di assicurare supporto aereo alle operazioni antiguerriglia. Nessun ordine venne dal governo degli Stati Uniti e i diritti di costruzione passarono ad una ditta giapponese che ne co-

UN BREVE PROFILO DEL FLETCHER FD-25

struì poco più di una decina vendendoli in Cambogia e in Vietnam.

I diritti passarono poi alla Fletcher in Nuova Zelanda, ma non risulta che ne furono costruiti altri.

Un esemplare arrivò negli Stati Uniti dove venne immatricolato civilmente.

Una caratteristica peculiare di quasi tutti i progetti di Thorp è l'ala con le estremità rialzate, del tipo dei più conosciuti Jodel, ma senza l'elevata rastremazione di questi ultimi e, anzi, a corda costante. ➔

CARATTERISTICHE TECNICHE

Ap. alare	9,14 m
Lunghezza	6,38 m
Altezza:	1,60 m
Sup. alare	13,9 m ²
Peso a vuoto	645 Kg
Peso totale	1223 Kg
Motore	Continental E225-8 da 225 hp
Vel. max	300 Km/h
Armamento	Due mitragliatrici da 7,62 mm e 230 Kg di carico bellico sotto ad otto piloni alari