

## P40 Warwhak – Il collaudo...

...è proprio vero che i collaudi dovrebbero essere sempre fatti subito dopo il completamento dei modelli, così almeno non si rischia di dimenticare dove hai messo la valvola di carico della miscela, dove il collegamento della candele, come funziona il carrello ecc. ecc.

Già, perché a me è proprio successo così la sera del 13 settembre 2007, giorno deciso per il collaudo del P40 Warwhak, completato e pronto al primo volo da ben 6 mesi, da marzo...



Ebbene, dopo che Gianni ha effettuato il collaudo del suo nuovo modello della Graupner Bf 108 "TAIFUN" la settimana prima, che è andato strabene, mi son detto: "...beh! qualcosa da provare ce l'ho anch'io!" e, d'accordo con Gianni, ho deciso per il P 40 nella settimana successiva.

Arriva il pomeriggio faticoso del 13 (numero fortunato!!! oppure ???) e ci troviamo al campo.

Mentre preparo il tutto, dalla sua auto compare il Bf 108 che allestisce per un voiletto, costretto a rimandarlo a più tardi perché ho bisogno di aiuto.

Collego la batteria riponendola nel suo alloggio, collego i cavi alettoni-flaps-carrello e chiudo l'ala.

A radio accesa il carrello deve posizionarsi in apertura; macchè, non esce e non si schioda...perché?

Giù l'ala e controlliamo, non si muove una foglia, non sarà forse il servo birichino? Potrebbe, visto che apparentemente gli altri comandi rispondono.

Ok, corsa a casa a recuperare un altro per la sostituzione, ritorno e rimontaggio. Macchè, di nuovo niente.

Batteria? che sia quella? provo e...**MA CERTO!!!** è quella maledetta nonostante la carica di tutt'oggi...è "andato" un elemento. Meno male che abbiamo controllato tutto, figuriamoci se avessi volato in quelle condizioni e che fine avrebbe fatto il modello!

Cambio pacco ed è tutto OK.

Pieno di miscela. Ma dov'è il tubetto di carico? Non lo trovo! Per forza, ho installato una valvola di carico ad inserto e non me lo ricordavo, dopo sei mesi...

Ora, prova motore. Riempio il cilindro con qualche giro dell'elica (una tripala 11x7) ed innesto la spinetta predisposta per il contatto.

Avviatore elettrico e...nessun segno di accensione! Insomma, non la faccio lunga più di tanto, il sistema che avevo installato è risultato inaffidabile, ho dovuto smontare il muso del modello, eliminare il circuito e portare esternamente i due cavi di collegamento alla candele.

Riprovo e...**EVVIVA!** Il motore canta!!!

"Gianniiii, prepara la macchina fotograficaaaa!!!, facciamo un paio di foto-ricordo, non si sa mai!"..



...e la tensione sale, palpabile.

Mi metto in testata pista, motore su di giri perchè non vorrei si spegnesse, sono già le 19,00 passate ed imbrunisce decisamente, fra poco non ci si vedrà più.

Poco gas alla volta, alza subito la coda, non sbanda e non sente la coppia più di tanto, lo faccio correre per mezza lunghezza pista e, delicatamente tiro lo stick in cabra: si alza meravigliosamente rombando!

Leggera virata a destra pronto per una virata a sinistra, lo metto in linea per notare eventuali sbandamenti, correggo leggermente in picchia ed alettoni a sinistra, un'inezia.

Vola benissimo, docile, stabile e preciso ai comandi.

Voglio provare il carrello retrattile, con quel suo movimento particolare. Comando e rientra perfettamente, sia quello alare che quello di coda.

Due o tre passaggi rasente pista, un paio di tonneau e decido per l'atterraggio non avendo idea di quanto carburante ancora mi sia rimasto.

Comando al carrello a scendere e...**BASTARDO!** quello alare non scende completamente!

Due o tre tentativi a vuoto e la decisione da prendere è una sola, atterraggio d'emergenza a carrello chiuso, sull'erba lato pista, come nel vero...

C'è il Professore presente e mi fa notare che è meglio il campo adiacente, c'è erba medica (!!!) alta abbastanza da far rischiare meno la pancia dell'aereo.

OK, ha ragione, due o tre passaggi per verificare il miglior allineamento ed alla fine piano con il motore al minimo assoluto per fargli perdere velocità il più possibile, lo faccio galleggiare ancora un po' quasi al limite dello stallo e...è giù, appoggiato sull'erba senza alcun danno, salvo un paio di sfregi sulla vernice sotto il musone e ad una delle carenature alari del carrello.

E' fatta, sono le 20,00 passate al limite del buio e posso dire che, scaricando la tensione accumulata, **ANCHE QUESTO HA VOLATO...**con i complimenti dei presenti.

Grazie!

Un aneddoto: questo modello, da kit TOP FLITE, è identico a quello costruito anni fa da MANICA, sbriciolato al collaudo, riparato con tanto di scherzo (finto funerale), ri-collaudato e ri-schiantato (stavolta senza gravi danni) ed infine pilotato un po' qua ed un po' là fino alla sua cessione, avvenuta non si sa dove e a chi. Qualcuno, leggendo queste ultime righe, si ricorderà di certo i fattacci...

Ciao.

Silvio "the builder"