

EASY GLIDER E de Multiplex

Escrito por Eduardo Núñez

Miércoles, 13 de Agosto de 2008 12:50 - Actualizado Jueves, 20 de Junio de 2013 12:35



El Easy Glider es quizás la forma mas rápida y económica de iniciarse en el vuelo a vela, se tenga o no experiencia anterior en aeromodelismo

Tiene la ventaja de estar construido en Elapor, que permite que todo el montaje se pueda hacer con ciano, ahorrando mucho tiempo en el proceso, lo mismo que las reparaciones en el campo de vuelo. pero no hay que llevarse a engaños, el Elapor no es EPP ni es irrompible ni es un material en el que no se marquen los golpes, aunque aguanta mas que el poliestireno expandido EPS.

Como este era de las primeras versiones, mas adelante salió la PRO, disponía de motor Speed 400 6V, reductora 3:1 y hélice plegable 9.5x5

El montaje se realizó como indican las instrucciones, prestando atención a algunos detalles:

- Es importante que ajusten bien las tapas del larguero del ala, no debiendo quedar ningún escalón, en mi caso lo comprobé varias veces y tuve que lijar la parte exterior de esa tapa, que formará parte del intradós del ala, para que siga la curvatura del perfil y no pierda rendimiento
- El kit incluye una bola de acero que se coloca en la cola del fuselaje antes de unir ambas mitades. No es recomendable colocarla, porque según qué motorización o batería habrá que colocar plomo en el morro para compensar. En el caso de que sí hiciera falta, se puede colocar plomo adhesivo en la cola sin ningún problema y quitarlo si no es necesario.
- Conviene mover con la mano la parte móvil de deriva, estabilizador y alerones, para que se vaya "soltando" el material y no fuercen los servos.
- En mi caso, llevo la antena del receptor por encima del fuselaje, a otros no les hará falta si llevan 2.4GHz pero en ambos casos es recomendable pegar el tubo de antena que va colocado en la parte inferior del fuselaje, ello aporta rigidez al conjunto.

EASY GLIDER E de Multiplex

Escrito por Eduardo Núñez

Miércoles, 13 de Agosto de 2008 12:50 - Actualizado Jueves, 20 de Junio de 2013 12:35

Los recorridos de mado, son perfectamente correctos, al igual que el centro de gravedad indicado.

El único punto débil del kit es la motorización que trae, en mi caso se alimento con un paquete de 7 elementos 2/3A de 1500mAh de Ni/Mh, el cual tiene una potencia ligeramente superior al paquete de 8 elementos AA Ni/Mh de 1400mAh de Multiplex. Con todo y con eso el empuje es muy bajo, haciendo que la subida sea larga, delicada al ir el modelo casi al borde de la entrada en pérdida.

Con el amperímetro de la mano, el consumo rondaba los 8A, claramente insuficiente, puesto que lo suyo es que esté sobre los 12A, esto se conseguiría con 8, o 9 elementos, pero por no disponer de esos paquetes, se quedó así.

En estas condiciones se optó por evitar peso innecesario, como las pegatinas, y pintura, quedando un peso total de unos 800gr, que unido a una superficie alar de 41.6dm^2 daba una carga alar de 19g/dm^2

.

Semejante carga alar implica que sólo se puede volar en días de muy muy poco viento, ya que al planeador le costará penetrar, y aún sin viento la velocidad de vuelo será lenta, y con una reducida tasa de descenso. Eso permite el vuelo en térmicas, haciendo que pueda subir con facilidad al poder virar a poca velocidad y sin tener que inclinar el viraje para ceñirse. La pega es que con esta carga alar no penetra como para poder explorar el cielo en busca de ascendencias.

Estos defectos son producidos por la motorización que trae de serie, si se modifica o bien se adquiere la versión Pro, con un motor brushless se pueden conseguir subidas casi a la vertical y permite lastrar (algunos pesan 1.200g) para conseguir un mayor coeficiente de planeo para hacerlo mas largos, poder explorar y también poder volar en días de más viento.

EASY GLIDER E de Multiplex

Escrito por Eduardo Núñez

Miércoles, 13 de Agosto de 2008 12:50 - Actualizado Jueves, 20 de Junio de 2013 12:35

Como truco para poder escapar de una fuerte térmica, dada la baja carga alar del modelo, habría que sacar aerofrenos, mover el timón de dirección a tope a un lado y mandar arriba, aproximadamente la mitad, con profundidad. Esto hace que baje en una barrena, perdiendo altura de una forma controlada, cuando ya se esté a una altura prudencial, se meten aerofrenos y se estabiliza el avión. Intentar bajar picando sin más sería muy arriesgado por la velocidad relativa que alcanzaría en el descenso.