

Mejoras en el Bossanova

Cambio de posición del depósito

Como ya describí en el apartado Informe de vuelo, los primeros intentos de ajuste de la carburación del motor fueron deprimentes. Después de unas consultas en foros especializados la causa fue encontrada y ahora, a posteriori más que lógica. El depósito se encontraba demasiado alto, con el efecto, de que en posición invertida del modelo, es decir el motor estaba en posición normal, el nivel del depósito se encontraba ligeramente por debajo del carburador, como es aconsejable. En cuanto el modelo se ponía en posición normal, el motor estaba invertido y el nivel del depósito por encima del carburador, con la consecuencia de que se ahogaba. Total, si ajustaba el motor en posición normal, al levantar el morro del modelo el motor se quedaba sin combustible y se paraba. En cambio si ajustaba el motor en posición invertida del modelo, al darle de nuevo la vuelta a la posición de vuelo se ahogaba y también se paraba.

Por cierto, un compañero del club vuela el Bossanova con un Thunder Tiger 46 con la posición original del depósito sin ningún problema! Se lo achacamos al combustible que utiliza, uno de competición con 10% de nitrometano.

Para poder bajar la posición del depósito lo suficiente es necesario utilizar uno diferente al original, puesto que éste es demasiado largo. Yo tuve la inmensa suerte de tener uno a disposición en ese momento de otro modelo que estaba a espera de ser montado, el Acro Trainer, que cabía perfectamente. A su vez el depósito del Bossanova lo podía utilizar en el otro avión.



Para conseguir la posición más baja posible, decidí posicionar el depósito inclinado sobre su eje longitudinal evitando así los refuerzos laterales del tren de aterrizaje.



Para fijar el depósito en esta posición se recortan unos cuantos tacos de foam que hacen de cama dentro de la parte delantera del fuselaje.



En esta imagen se aprecia perfectamente la nueva posición de la salida del depósito, para la que será necesaria taladrar un agujero en la cuaderna cortafuegos.



Otro detalle de la nueva posición del depósito. Por encima también se le pondrá unos trozos adaptados de foam para evitar que baile.

Más potencia para el Bossanova

Tras varios vuelos con plena satisfacción con un O.S. 46 AX tuve una experiencia clave. Sería con el F3A de Ikarus, que tras su finalización pasaría a ser el modelo con la mejor relación peso/potencia tomando el relevo al Bossanova. Ambos modelos están diseñados para un vuelo 3D, sin embargo el F3A es extremadamente ágil por su reducido peso y cualidades indoor. Mi experiencia en este tipo de vuelo era (y de momento es) bastante reducida no echando de menos mayor potencia en el Bossanova, pero desde el momento que piloté el F3A, que con media potencia es capaz de trepar en vertical, la cosa cambiaría bastante. Es más, fue un día que aproveché para hacer un vuelo con el F3A en la pista antes de montar el Bossanova y acostumbrado a la agilidad del F3A el Bossanova me resultó pesado y perezoso. Además que me estaba acostumbrando a hacer "el cabra" (denominación de la destreza de vuelo previo al dominio del 3D). Así pues decidí proporcionarle más potencia al Bossanova para hacer mejor "el cabra" (...y confiar que algún día eso se convierta en vuelo 3D). Mi elección de motor sería el O.S. 61 FX.



La posición de montaje del O.S. 61 FX es idéntica al O.S. 46 AX. Sin embargo es necesario utilizar una nueva bancada que tuviera los agujeros de fijación a la cuaderna cortafuegos claramente distintos para no debilitar demasiado dicha cuaderna con nuevos agujeros ligeramente desplazados al ajustar el ancho de la bancada original (de dos piezas). Por otro lado será necesario adaptar la carena a la nueva salida del escape y aumentar las aperturas para una mayor refrigeración de este motor.



Con el motor de mayor peso también será necesario cambiar de posición las baterías, pasando en mi caso de estar alojadas en la posición más adelantada posible, encima del depósito con el O.S. 46 AX a la más atrasada que es pegada con velcro en la cuaderna a la altura del borde de salida del ala. Aun así el centro de gravedad se sitúa algo por delante de lo recomendado, por lo que será necesario añadir un poco de plomo en la cola según el gusto del piloto.