

modellismo

rivista bimestrale di tecnica e cultura aeromodellistica - www.edimodel.com



*Numero speciale
96 pagine!*



Anno XVI numero 91 (XXVI - 163) Gennaio - Febbraio 2008 € 7,00

Poste Italiane SpA - Sped. abb. post. D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/04 n° 46) Art. 1, comma 1 - OCB Roma



Dal paese della cioccolata e degli orologi a cucù, Simon Cocker ci ragguaglia sulle ultime "grosse" novità in materia di volo silenzioso. O quasi...



superalianti e non solo...

Tun Modellbau (www.tun.ch) è il più grande distributore specializzato in Europa di modelli ad alte prestazioni con un'ampia gamma di alianti in scala in grado di soddisfare anche il modellista più esigente. Negli ultimi quattro anni, Ueli e Trudi Nyffenegger, i proprietari della Tun, hanno organizzato un week-end di prove e dimostrazioni all'inizio di giugno con l'assistenza di un team di bravi modellisti. Per coloro che partecipano, quest'occasione è preziosa per "toccare con mano" prima di acquistare. Ciò significa provare personalmente in volo questi costosissimi modelli nello splendido sce-

nario di Butwil che è un campo di volo privato sul fianco di un altipiano sulle Alpi svizzere. Se ricordate, ho partecipato al primo week-end e, nel corso degli anni, l'idea ha avuto talmente successo da essere stata recentemente copiata anche in Austria. Durante il week-end, per i produttori esiste anche la possibilità di presentare dimostrazioni delle proprie novità e Ueli invita sempre molte aziende specializzate. Quest'anno hanno partecipato la H Modell che presentava il nuovo Duo Discus da otto metri d'apertura alare, la Tangent con tutta la sua produzione compresi i nuovi Alpina ed Alpina Electro da cinque metri e la Paritech.

Il team Paritech, guidato da Matthias, ha presentato i nuovi alianti in scala, fra i quali un Fox 1:2 ed un gigantesco DG 1000 1:2,25. C'era anche il DG 303, è completamente realizzato in carbonio e Kevlar, in scala 1:2,3. Il modello che ha catturato l'attenzione più di tutti è stato senza alcun dubbio il DG 1000 motorizzato a turbina, sebbene il DG 303 con analogo motorizzazione fosse ugualmente notevole. Il DG 1000, comunque, colpisce per le sue dimensioni con un'apertura di 8,8 metri fuori tutto o con i tips corti che la riducono a 8 metri. Il modello, secondo il sistema di telemetria montato a bordo, ha raggiunto la

massima velocità di 320 km/h e durante un passaggio di ritorno con la JetCut retratta, 290 km/h. Un modello fantastico in tutti i sensi, ed il suo proprietario Fabian Wiedemann lo ha pilotato in maniera assolutamente ineccepibile. Nel caso del DG 1000 e del DG 303 la turbina era montata su di una pinna retrattile prodotta da Florian Schumbeck che produce anche il nuovo sistema "Electro SLS" utilizzato su molti dei modelli presenti. Per i modelli più piccoli Florian aveva una nuova pinna fissa che viene avvitata direttamente sopra all'ala. Nonostante tutto, l'elica propulsiva ripiegabile permette di mantenere il sistema aerodinamicamente pulito



In alto: il Duo Discus pronto per il traino e le enormi proporzioni del Fox della Paritech. Qui sopra: Phil Hoegger col Vortex da 5 m della Tangent che è un eccezionale modello all-round e con il Kult, le cui prestazioni lo hanno già reso famoso.

e nel corso del week-end lo abbiamo visto utilizzato parecchie volte sui modelli da F3B.

La pinna viene fornita completa di motore ed elica in due diversi livelli di potenza. Viene avvistata direttamente sopra all'ala, usando, ove possibile, le stesse viti. Le turbine sono state montate sulla nuova pinna retrattile su entrambi i DG e riavviate in volo per dimostrare praticamente con quanta facilità la turbina possa essere nuovamente estesa quando viene richiesto. Il complesso ha sempre funzionato in modo ineccepibile e l'interno delle fusoliere non presentava alcun segno dovuto al calore sviluppato immediatamente dopo la retrazione.

La nuova pinna retrattile "Electro SLS" utilizza un'elica monopala ed un meccanismo

totalmente nuova, è anch'essa molto robusta, ma più semplice perché non richiede movimenti particolarmente complessi per portare la turbina in posizione fuori dalla fusoliera.

Per ulteriori dettagli potete visitare il sito www.klapptriebwerk.de. Vi converrà visitare la sezione in tedesco perché quella in inglese è meno completa.

Il Fox non utilizzava una turbina e quindi veniva aerotrainato in quota. In aria è praticamente indistinguibile dal vero perché vola con enorme energia, ma non scorrazza qua e là per il cielo come un tipico modello. Quando si arriva a queste scale, il modellismo assume un'altra dimensione in tutti i sensi. Il DG 303 non è troppo grande per entrare in una macchina, ammesso che si tratti di una



I prodotti di punta di Florian Schambeck sono la pinna "avvita e vai" per i modelli da F3B/J ed il complesso retrattile SLS che è così potente da portare in volo un aliante da 8 m e 30 kg con grande facilità.



station wagon, ma il Fox ed il DG 1000 erano originariamente troppo grandi per entrare anche in un'Audi A6. La Paritech ha quindi progettato la fusoliera del DG 1000 in modo tale da poterla dividere in due sezioni, circa 750 mm dietro alla sede dell'ala.

Anche la parte anteriore del Fox è separabile e quindi può entrare in una normale station wagon. Il più lungo pannello alare del DG 1000 (quello interno) misura 2,9 metri e quindi è abbastanza gestibile, ma le ali del Fox possono rappresentare comunque un problema. Quello che colpisce di più è che il DG 1000 ed il Fox pesa-

no solo 25 chili ed il DG 303 circa 18 chili in versione non motorizzata. Per modelli di queste dimensioni e robustezza, vi posso garantire che non è assolutamente molto. Il Fox ha un'apertura alare di 7 metri con una lunghezza di fusoliera di 3,7 metri ed un'altezza alla deriva di 1,56 metri. Il profilo è il collaudatissimo RG15 al 12% di spessore. Il DG 303 ha un'apertura di 6,52 metri con una lunghezza di fusoliera di 2,96 metri. Il profilo MH32 ridotto all'11% di spessore dona a questa macchina un ampio campo di velocità e capacità di restituire energia.



assolutamente originale per portare il motore e la pinna stessa in posizione eretta attraverso la fusoliera. In pratica esegue una specie di movimento ad "S" e sguscia fuori come un serpente. Questo permette di ridurre le dimensioni dei portelli a circa un terzo di quelle richieste dalle pinne convenzionali e ciò significa che questo sistema è più semplice da installare e non indebolisce in maniera sensibile la fusoliera. L'unità retrattile per la turbina, che è di concezione

Il Fox della Paritech vola sempre come se fosse sui binari: stabile e potente. A fianco, un capolavoro di perfezione in stampa: il bellissimo Duo Discus X della H Modell.

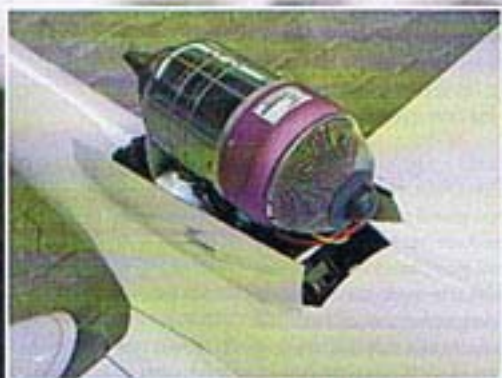


Il DG 1000 ha un'apertura variabile fra 8 ed 8,8 metri con una lunghezza di 3,84 metri e un'altezza alla deriva di 1,42 m. Il profilo è un HQ 3 al 13%. Per ulteriori dettagli potrete visitare il sito www.paritech.de e vedere anche il resto della loro produzione che ha dimensioni più facilmente gestibili. Il team Tangent ultimamente è stato molto impegnato nello sviluppo di nuovi modelli ed io sono stato particolarmente colpito dal nuovo Vortex a turbina che ha dimostrato di

essere praticamente indistruttibile in volo. Mi ha fatto anche piacere rivedere le evoluzioni dell'Alpina e la nuova versione da 5 metri è davvero impressionante. E' anche molto robusta ed in grado di sopportare i rigori dei pendii di tutta Europa e del mondo. Si tratta di un modello considerevolmente più grande della leggendaria versione da 4 metri e dà chiaramente l'idea di essere uno dei più versatili modelli da pendio dell'ultima generazione. Fa quasi impres-

sione vedere che i tradizionali modelli da 4 metri ormai sono ritenuti piccoli quando invece fino a non molto tempo fa erano considerati grandi ed imponenti. La Tangent non produce modelli tuttofibra, ma seppur tradizionali le ali sono molto robuste ed anche più facili da riparare quando prima o poi arriva il momento... Il rivestimento utilizzato dalla Tangent è un vinile autoadesivo molto resistente e che

non fa bolle se esposto al sole come a volte accade con alcuni materiali termoretraibili. Il rivestimento viene applicato professionalmente in fabbrica ed il risultato finale è una superficie analoga a quella di un modello tuttofibra. La cosa più interessante è che il vinile ora viene stampato con una speciale stampante a getto d'inchiostro che permette di avere decorazioni persona-



Imponente ed aggressivo, ecco il DG 1000 durante un passaggio basso a tutta velocità. Il complesso retrattile per la turbina prodotto da Schambeck (vedi dettagli) ha funzionato sempre alla perfezione.

Anche sul Dg 303 della Paritech era stata montata una JetCat retrattile.



Il sistema semplice ma efficace per



lizzate su richiesta del cliente. La Tangent produce ali rinforzate in carbonio a vari livelli e a seconda delle necessità di ognuno. Il D-box in carbonio è sufficiente per la maggior parte delle necessità, ma per chi volesse un modello a tutta prova, c'è la possibilità di avere ali completamente rivestite

in carbonio. Tutte le ali sono in polistirolo rivestite con uno strato di legno ed un longerone. Per chi non lo sapesse, alla Tangent hanno una lunga esperienza perché per molti anni sono stati i produttori dei modelli Multiplex come il Flamingo, il DG 600, l'ASH 26, l'Alpina, ecc.

La differenza ora è che la gamma di modelli si è ampliata ed è possibile ordinarli su misura e farveli spedire direttamente a casa in tutto il loro splendore. Per maggiori dettagli: www.tangent-modeltechnik.de →



I puristi inorridiranno, ma il Vertex a turbina è davvero spettacolare!



Fusoliera del DG 1000.

Simon e Matthias con l'enorme DG 1000 dopo un fest flight. Il sorriso la dice lunga...

