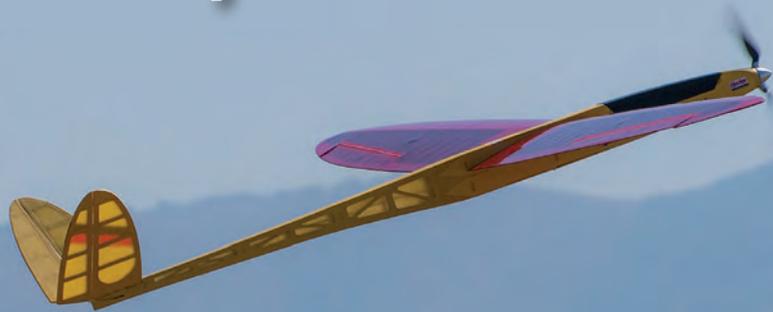


TRIPLE Speed



A cura di Cesare DE ROBERTIS

Se è vero che "chi fa da sé fa per tre", con questo veleggiatore da "far da sé" c'è davvero parecchio. E per ben tre volte!

AeroNaut è una azienda con una lunga tradizione ed una filosofia commerciale decisamente controcorrente. I titolari non si sono mai lasciati ammaliare dalle sirene del mercato e piuttosto che cedere al "mainstream gonmmolare" hanno sempre preferito dedicarsi ad un modellismo aeronautico e navale (da qui il nome dell'azienda) tradizionale e di qualità, privilegiando i modellisti costruttori rispetto agli amanti del pronto al volo e puntando sulla costruzione tradizionale in balsa, oggi aggiornata col taglio CNC-laser, e con una qualità dei legnami che al momento non teme confronti in Europa. Il "Triple", presentato pochi mesi fa a Norimberga, entra a pieno diritto nel solco di questa tradizione con in più il bonus di una trovata di marketing davvero originale: come dice il nome, infatti, si tratta di un modello "triplo" formato da una fusoliera per

un veleggiatore o motoveleggiatore elettrico con impennaggio a V e da tre diverse velature, perfettamente intercambiabili fra loro: "Speed",

per un modello veloce e maneggevole da 178 cm di apertura alare, "RES" per un modello a due assi (l'acronimo sta per Rudder, Elevator,

Spoiler) da 199 cm ed infine "Thermic" per un motoveleggiatore da termica a tre assi con aerofreni, da 255 cm. Il modellista può acquista-



Un kit tradizionale, fatto di tante tavolette e listelli con un taglio CNC-laser di qualità eccelsa ed un manuale di una chiarezza esemplare.



La costruzione inizia col montaggio della fusoliera, dei relativi portelli e della capottina. Dopo aver installato i bowden per i comandi di coda, si procede a rivestire il fondo e il dorso. La sagomatura del naso è l'ultima operazione prima della carteggiatura finale. Noi abbiamo optato per la versione elettrica che prevede un motore da 28 mm.

re il kit per una di queste versioni a sua scelta e poi, se soddisfatto del risultato, può decidere di acquistare anche un set di ali per una seconda versione che, una volta costruita, risulterà perfettamente intercambiabile con le altre. Noi li abbiamo ricevuti tutti e tre e uno alla volta ve

li presenteremo cominciando dalla versione "Speed". Come nostra abitudine non faremo un test della serie: "Uh che bello, come vola bene!" ma piuttosto un'analisi approfondita della costruzione e del volo, con l'aggiunta di qualche suggerimento utile anche al di là del modello specifico.

Il kit e il montaggio

Una doverosa premessa: questo non è assolutamente un modello da principianti. Per quanto il montaggio sia semplice e con incastri perfetti, si tratta di un modello molto leggero e di costruzione delicata che richiede una buona pratica e "mano di fata".

Se siete in possesso di entrambe queste qualità, allora vi divertirte sicuramente. Come vedete nella pagina accanto, la scatola contiene tante belle tavolette di legno con i pezzi pretagliati, un mazzo di listelli, un foglio di decals, il manuale, qualche accessorio e una dima in Depron per

l'ala della quale parleremo più avanti. Il taglio laser, eseguito in atmosfera povera di ossigeno, è precisissimo e assolutamente privo di bruciature. Nonostante ciò, comunque vi sconsiglio l'uso del cianacrilato se non per eseguire qualche impuntura. La colla ideale (salvo dove serve l'epossidica) è una vinilica rapida oppure un'alifatica che si carteggia meglio. Lavorate con calma. Molti pezzi sono su tavolette di balsa da 1 mm ed occorre staccarli sempre con cautela tagliando i ponticelli col cutter piuttosto che spezzarli.

La fusoliera

La costruzione comincia dalla fusoliera e, grazie ad un manuale illustrato benissimo dove i pezzi in lavorazione sono sempre evidenziati in rosso, procede spedita per quanto gli incollaggi lo consentano. Il manuale è davvero eccellente. Prima di scoprire che era pronta anche la versione in inglese (www.aero-naut.de/en/downloads/instructions/) ho costruito la fusoliera e parte dell'a-



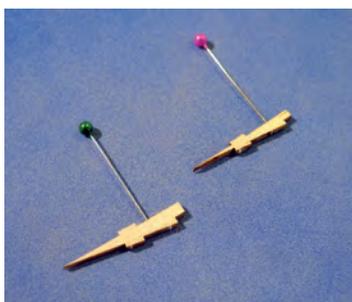
la con l'originale tedesco (lingua di cui conosco venti parole in tutto) senza alcuna difficoltà. In altre parole, le illustrazioni sono talmente chiare ed inequivocabili che il testo è solo un di più. Sulla costruzione c'è davvero poco da dire, se non che una volta assemblata la struttura a cassetta, bisogna decidere se proseguire con la versione pura o motorizzata.

Io, per la maggior versatilità che offre ho optato per la versione elettrica che richiede l'impiego di un motore da 120-150 W e 28 mm di diametro. Lo spazio interno (ma questo lo scoprirò poi) è davvero esiguo e occorrerà un po' di cautela per tenere lontani i cavi dalla cassa rotante, ma nulla d'insormontabile. Oltre alla capottina, la fusoliera è provvista anche



di tre portelli: due posti sul ventre (vano-batteria e vano-servi di coda) ed uno sul dorso (vano-ricevente). La capottina è fermata in posizione con dei magneti molto potenti, mentre per i portelli (eccetto per quello della batteria chiuso con una vite) non è previsto alcun sistema di chiusura. Io ho optato per il semplicissimo scotch trasparente.

In alto: il montaggio del piano di coda a V. Per irrigidire i terminali basta praticare un'incisione diagonale e infilarci un pezzetto di laminato di carbonio da 2/10 bloccandolo col ciano. Qui sotto: L'ala a pianta ellittica si monta all'interno di una cornice di Depron che impedisce di sbagliare gli allineamenti. Alcuni pezzi, come le microscopiche centine di estremità degli alettoni (a sinistra) richiedono attenzione e precisione chirurgica. I tubi portabaionetta vanno incollati con resina caricata di fibre di vetro tagliate. Per portare alla giusta altezza il bordo d'entrata senza danneggiare il profilo, il trucco è quello di rivestire la parte anteriore delle centine con dei pezzettini di nastro di carta e fermarsi non appena il tampono intacca il nastro.



Il piano di coda a V

Per il piano di coda nel kit viene fornita una semplice dima in compensato (tre pezzi da assemblare) che permette di unire le due parti fisse col giusto angolo di apertura. Il montaggio è semplicissimo ma come spesso accade nei kit a taglio laser, l'orientamento della vena di alcuni pezzi non è ideale. E' il caso dei terminali, che avendo la vena posta in senso trasversale tenderebbero a flettere ed arcuarsi una volta rivestiti. Nelle foto vedete la mia semplicissima soluzione per aggirare il problema, ma ce ne possono essere altre mille altrettanto valide ed efficaci.



Il rivestimento

Per rivestire fusoliera e piani di coda ho scelto una soluzione

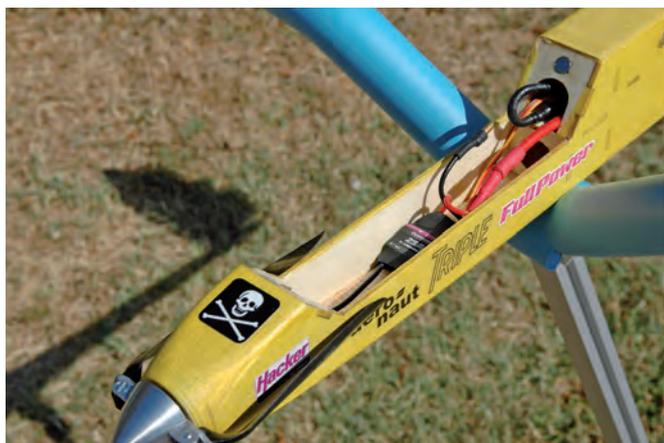
ne che amo molto e che ho già descritto sia su **MODELLISMO** sia sul recente Manuale per i principianti. Sto parlando

del rivestimento in mylar e carta o, nel caso specifico, in Oracover Air trasparente e carta gialla. La tecnica è

semplicissima ed estremamente veloce, ma la riassumo qui. Dopo aver carteggiato perfettamente le parti da rive-



In alto: il modello completo, pronto per essere rivestito. Nella sequenza qui a fianco, la tecnica di rivestimento in termoretraibile e carta. Si comincia a ricoprire il piano di coda e le fiancate aperte della fusoliera con l'Oracover Air e poi si passa alla carta. L'aumento di peso è irrilevante: solo un grammo di più per una parte mobile.



La capottina, che nella versione pura è destinata ad accogliere la batteria e la zavorra, nella versione elettrica ospita solo il regolatore e i cavi del motore e della batteria. I portelli inferiori sono dedicati ai servi di coda e alla batteria, mentre quello superiore è per la ricevente. A destra: un servo alare, l'esageratissima ma ottima FullPower Platinum ed il motore col regolatore FullPower da 25 A.

stire ed aver dato due mani di collante diluito carteggiando dopo ogni mano (carta 600-800) si spennellano tutte le strutture aperte con l'adesivo termosensibile (in questo caso le fiancate della fusoliera e il piano di coda) e le si rivestono in Oracover Air teso col ferro da stiro. Ora si può ricoprire con la carta che aderirà perfettamente sia al legno sia al termoretraibile. Due o tre mani di collante diluito carteggiando con carta di grana 1000 dopo ogni mano e avrete finito. Un rivestimento perfetto e a prova di buco o strappo ed estremamente durevole.

La costruzione dell'ala

Nel kit viene fornito anche un foglio di Depron pretagliato con la forma dell'ala. La parte che serve è la cornice, che va fissata sul piano di montaggio dopo averla protetta col Domopak. L'ala viene montata all'interno di questa e ciò garantisce un perfetto allineamento delle singole parti. Si comincia posando il rive-

stimento inferiore del D-Box sul quale vanno preventivamente incollati il longherone in pino da 2x8 e l'anima interna in compensato da 3 mm. In basso si mettono i tre elementi inferiori del bordo d'uscita (quello centrale formerà l'alettone) e si cominciano a posare le centine. Si procede col longherone superiore, i bordi dell'alettone, il box del tubo portabaionetta, il bordo d'entrata e il rivestimento superiore. I terminali sono formati da tre strati di balsa da 3 mm sovrapposti, ma sono tagliati tutti con la stessa vena. Sarebbe invece opportuno rifare quello centrale in modo da ottenere un blocchetto a vena incrociata. Dopo aver montato anche i servi nell'ala (ho usato quattro FullPower D2019M) non resta che rivestire le semiali, nel mio caso in Oracover rosso trasparente. Attenzione allo spessore dei servi. Io non ci ho fatto caso e l'aletta posteriore fa una leggera gobba sul rivesti-

mento perché esce un po' dal profilo. Se l'avessi tagliata... ma col senno di poi non si risolve nulla e comunque non è un grave problema. Il metodo impiegato per unire le ali alla fusoliera è semplice, ma decisamente efficace: due potenti magneti per parte nelle fiancate, due nella semi-

ali, una baionetta in fibra di vetro da 6 mm e l'innesto è immediato e sicuro. L'importante è dividere i magneti a coppie e marcarli in sede con gli stessi poli messi faccia a faccia e vedere le ali che invece di unirsi alla fusoliera schizzano via.



La motorizzazione

Ho usato un Hacker A20-22L un'elica Cam Carbon 10x7, un regolatore FullPower da 25 A ed una LiPo 3S da 1300 mAh. Ho voluto provare le nuove FullPower Platinum da 90-180 C, una vera esagerazione dato che il motore assorbe solo 14,5 A a terra, ma perlomeno ho una batteria che non diventa neppure tiepida.

Margiotta che ha sistemato la faccenda in pochi minuti. Prima di riprovare il modello però sono passati tre giorni perché in mezzo sono arrivati i temporali e lo sciocco. Quando il meteo è tornato ad essere "potabile", me la sono presa comoda e approfittando del fatto che nell'enorme campo che ho dietro casa hanno

Il Triple Speed è veloce e vivace pur non essendo un hotliner (pesa davvero troppo poco), ma si comporta bene anche in termica, veleggiando bene e a lungo. I tonneaux sono veloci, ma in rovescio il modello richiede una buona

di spoiler e li ho provati in quota per verificare che la miscelazione con l'elevatore a picchiare fosse corretta, ma confesso che per ora non li ho usati perché il modello atterra a velocità davvero

La prova in volo

Il primo volo è durato un paio di minuti. Durante la salita il motore ha fatto un rumoraccio, si è bloccato e l'elica ha iniziato a girare in folle nonostante il freno-motore. Sono atterrato subito ed ho scoperto che i grani che dovevano bloccare l'albero evidentemente erano stati stretti male dal cinesino di turno, col risultato che il tutto si era sfilato, però senza staccarsi completamente. Fortunatamente la sede di Jonathan è sulla strada fra il campo e casa e quindi ne ho approfittato per affidare il motore alle mani d'oro di Bruno

da poco tagliato il grano, ho preso il modello, la fotografa (Stefania tuttofare...), tre o quattro assistenti felini (i miei gatti) e dopo pochi minuti ero già pronto a riprovarci. Stavolta è andato tutto bene, ma che il modello non avesse problemi me n'ero già accorto durante il primo, brevissimo volo concluso felicemente. Solo una leggera riduzione della corsa degli alettoni, ma per il resto tutto perfetto. Anche il baricentro, cade esattamente dove previsto, a conferma del fatto che siamo di fronte ad un progetto impeccabile con una selezione molto attenta del legname.

quantità di picchia. Alla prova dell'affondata il centraggio previsto appare corretto. Il Triple richiama da solo con dolcezza e quindi non mi parrebbe opportuno arretrare ulteriormente. Se qualcuno volesse un modello un po' più picchiato non ha che due soluzioni: o usare una motorizzazione un po' più pesante o mettere qualche grammo di zavorra davanti. Per l'atterraggio ho programmato gli alettoni in funzione

bassa senza accennare minimamente allo stallo. La motorizzazione che ho scelto si è rivelata perfetta: il Triple Speed sale velocemente quasi in verticale e quindi, montando le ali delle versioni RES o Thermic, avrà magari un comportamento un po' più moderato ma pur sempre molto buono. In conclusione, un kit di grande qualità, ingegnerizzato benissimo e con pochi difetti veniali, ma facilmente rimediabili. Un veleggiatore dalle linee originali ed eleganti con una pianta alare molto bella e prestazioni ineccepibili. A questo punto non resta che procedere con le altre ali, e quindi prossimamente toccherà al Triple Thermic. ➔



Ap. alare:	178 cm
Lunghezza:	118 cm
Sup. alare	ca. 29,5 dm ²
Peso in o.d.v:	742 g
Carico alare	ca. 25 g/dm ²