

modellismo

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



Fiat CR-32



Disegno al naturale



Anno XVII numero 100 (XXVII - 172) Luglio - Agosto 2009 € 7,00

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

Steigeisen



Un DLG senza compromessi
per le competizioni F3K
progettato e messo a
punto dal prestigioso
“LOGO Team”

A cura di Carlo Poli

Ho visto per la prima volta questo modello durante il campionato F3K tedesco, a Monaco l'estate scorsa. Per chi non lo sapesse, attualmente è la gara in cui si può incontrare il non-plus-ultra dell'F3K mondiale: più di 100 concorrenti da tutti i continenti. Ma torniamo al modello che mi ha subito impressionato: ha un

allungamento alare elevatissimo per un F3K, piani di coda molto piccoli e la fusoliera è stampata in un solo pezzo. E' stato sviluppato dal LOGO Team e dopo gli esemplari di pre-serie (il mio è uno di quelli) la commercializzazione è passata a StratAir, che ha aggiunto delle bellissime coperture termoriflettenti per il trasporto.

Il modello sotto la lente

La costruzione dell'ala è in Rohacell fibrato internamente ed esternamente da stampo, con longheroni e sub-longheroni in balsa/carbonio. Tra il Rohacell e

l'ala è inserita una tramatura di roving di carbonio a 45° (chiamata "Disser" dagli F3Kappari) per impedire torsioni al lancio. Le versioni disponibili sono 5:
-Disser da 1k, per un peso di 110 g dell'ala completa;
-Disser da 3k (120 g);
-Disser da 3k + D-box in carbonio (123 g);
-full Carbon (137 g);
- la nuova ala in Kevlar + Disser da 1 k per un peso di 120 g. La coda è molto particolare ed è anche il punto su cui si deve sudare maggiormente al momento della costruzione. Il piano di quota tutto-mobile

su cuscinetti è montato direttamente sul direzionale e la squadretta che lo aziona è contenuta all'interno dello stesso. Servono pazienza e mani precise per l'assemblaggio, ma la precisione di movimento e la rigidità del tutto alla fine ripagano della faticaccia. I piani sono in Rohacell fibrato da stampo. La fusoliera è



STEIGEISEN - DATI TECNICI

- Ap. alare:	1.494 mm
- Lunghezza:	1.101 mm
- Profilo:	WO-322/WO-325
- Sup. alare:	20,88 dm ²
- Carico alare:	13,1 g/dm ²
- Peso in odv:	271 g
- Reperibile presso:	www.stratair.com

un pezzo unico dal naso alla coda e comprende anche le due guancette che andranno a fissare il direzionale ed a contenere il meccanismo di movimento del piano di quota.

La costruzione è in carbonio, con uno strato esterno in carbonio unidirezionale.

La sede per l'ala permette di annegare completamente la stessa nella fusoliera: un sistema con due riferimenti e due viti in metallo con boccole già montate all'interno della fusoliera permette un montaggio aerodinamicamente pulito.

La particolarità della fusoliera è che la capottina si trova sotto, questo per permettere che i rinvii che vanno dai servi degli alettoni (in fusoliera) non vadano a toccare contro la sede dell'ala.

I servi, come avrete capito, sono tutti e 4 in fusoliera. Servono 3 digitali Graupner DS 281 per alettoni e quota, mentre sul direzionale va montato un D47 Dymond. La scelta dei servi è praticamente obbligata, così come lo è quella di usare due celle lipo da 300-450 mAh. Anche sulla disposizione dei servi non si può far nulla. Io ho provato a scervellarmi per cercare di avvitarli in qualche modo e renderli smontabili, ma l'unica opzione è incollarli dopo averli avvolti col termoretraibile. Fatto questo, rimane appena lo spazio per una ricevente micro. Io sono riuscito a farci stare una Graupner R-16 senza l'involucro in plastica. Come si è capito, spazio non ce n'è e serve una dose elevata di pazienza per lavorare dentro alla fusoliera. Il comando degli alettoni è ottenuto con due aste di carbonio con uniball sia sul

servo sia sulla squadretta.

Dal lato alettoni il montaggio dell'ala si effettua avvitando le sfere (già inserite nell'uniball) su dei tubicini filettati già incollati alle barre di torsione nell'ala. Il tutto attraverso due fori microscopici sul fondo della fusoliera. Per fortuna il modello entra nella mia auto già montato perché ci vuole parecchia pazienza per trovare la sferetta nella fusoliera, farla combaciare con la filettatura e avvitare il tutto, mantenendo l'ala appoggiata alla sua sede ma non ancora avvitata. Fra quelli che ho costruito finora, è il modello che richiede la più elevata dose di self-control per evitare di perdere la pazienza e saltarci sopra a piè pari!

Lo Steigeisen in volo

Una volta finito, però, basta prendere in mano il modello per rendersi conto della rigidità impressionante che ha.

La sensazione al lancio è diversa da qualsiasi altro modello che ho provato e la paletta "cornuta" aumenta questa sensazione.

Con le indicazioni da manuale, il modello esce preciso dalle mani, ma il problema è che tutti gli altri modelli perdonavano una mia sbavatura al lancio... questo no! Mi sono accorto che tendo a chiudere il braccio al lancio e questo con lo Steigeisen mi obbligava a dare un po' di trim a destra. Inizialmente credevo fosse il modello, ma poi mi sono accorto che ero io a sbagliare, piano piano ho corretto questa tendenza ed ora lancio un po' (poco) più in alto anche con gli altri modelli.

Non ho fatto misurazioni, ma è evidente che questo è il modello che riesco a lanciare più in alto.



Sul manuale sono indicate tre fasi di volo classiche (speed-normale-termica) ed io ho aggiunto solo la possibilità di variare il profilo in maniera continua tramite cursore nella fase "normale", giusto per usare la possibilità di accelerare appena il modello nel caso di rientri da lontano.

Diversamente da come sono abituato, il modello va pilotato molto di alettoni e corretto poco col direzionale. La sensazione è che sia parecchio più aggressivo di altri in commercio, che richiedono l'impostazione della spirale in termica con il direzionale e la correzione con gli alettoni.

Ho notato che si è diffusa l'idea che il modello sia specifico per il vento forte o comunque condizioni potenti e che vada male nel caso di giornate piatte, nuvolose o con poca attività termica.

La mia impressione invece è stata che lo Steigeisen vada sempre pilotato in maniera aggressiva ma pulita, mantenendolo sempre appena più veloce degli altri modelli, in modo da tener buoni sia

Mr. Reynolds sia le corde alari veramente ridotte. Inutile flap-parlo e farlo volare lento-lento per non scendere quando in giro non c'è nulla; al contrario, è un modello che va fatto correre in modo di fare molta strada alla caccia di ascendenze.

In definitiva è un ottimo modello: rigido, robusto e leggero, ma va pilotato sapendo bene cosa si ha tra i pollici per tirarne fuori tutto il carattere da purosangue. E che sia un purosangue lo si capisce già dal montaggio, complicatissimo e lungo, ma alla fine non c'è nulla che sporge dal modello e ne sporca l'aerodinamica. Faccio inoltre notare la serietà di una ditta che, accortasi di un problema di usura a lungo termine sui modelli di pre-serie, li ha ritirati tutti inviando nel giro di poco tempo i modelli riveduti e corretti. Inoltre, per esperienza personale, so che per chi usa il modello nelle gare è prevista una "corsia preferenziale" che permette di avere parti di ricambio nel giro di 15 giorni da un eventuale crash. ➔

