

Fin da ragazzino sono sempre stato attratto dagli aerei definiti in gergo americano "Unorthodox" o meglio "Experimental", e così; appena Cesare de Robertis mi ha chiesto di recensire il modello della Hype "Grob Cf 200", non ho esitato due secondi a confermarli la mia piena disponibilità. *(Anche se a portarlo in ordine di volo, di secondi ce ne hai messo qualcuno di più... eh?! n.d.e.)* La fotografia sulla scatola non rende giustizia alla qualità del kit. La fusoliera è molto ben rifinita e gelcottata bianca (forse un po' troppo leggerina), le ali in espanso rivestite in balsa sono ricoperte in Oracover bianco con gli alettoni già incernierati a scotch. Il piano di coda è in balsa tamburato ed anch'esso rivestito in film bianco. Purtroppo le istruzioni sono completamente in tedesco, ma spero che con quest'articolo e le foto fornite sia nel kit che quelle scattate sul mio modello si possa procedere ad un assemblaggio lineare e senza grossi inconvenienti. Si parte in principio dalle ali, che vanno incollate insieme e, una volta essiccata la colla, si procede col montaggio degli spinotti di tenuta sul bordo d'entrata. Centrata l'ala con la fusoliera, occorre fare i buchi per la viti di tenuta. Personalmente ho scelto la soluzione di forare il compensato in fusoliera e di filettarlo M5. Dopo la prima maschiatura ho passato nel foro filettato della ciano liquida e, a colla asciutta, ho rimaschiato ulteriormente. Come secondo passo si procede al montaggio dei servi nell'ala, aiutati da degli splendidi contenitori in Abs. I cavetti tripolari sono già installati all'interno della struttura alare, cosicché il lavoro di saldatura e di montaggio dei servi avviene senza grossi traumi. I servi li ho incollati con ciano dopo averli prima avvolti con il classico termoretraibile da batterie. Finita questa fase si passa all'installazione

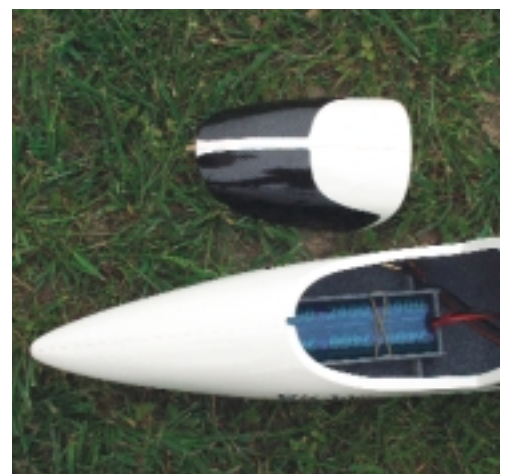


Grob Cf 200

Dalla Hype una semiriproduzione con motore elettrico propulsivo dalle eccezionali doti di volo

delle squadrette sugli alettoni e alla corretta calibratura della tiranteria. A questo punto riponete le ali in un luogo tranquillo, lontano da mogli con mania di pulizia, fidanzate gelose del vostro hobby (dato che per cinque domeniche al mese le bistrattate per giocare con gli "aeroplani..."), o da altri pericolosi animali domestici e passate alla fusoliera. Consiglio ai più raffinati una piccola modifica da apportare prima di procedere e cioè quella d'inserire un longherone in balsa da 5 mm nella deriva (sia in quella sopra, sia in quella sotto) perché necessitano di un minimo di robustezza.

Fatto questo, non resta che decidere il motore da montare. Io personalmente ho scelto lo Jeti Phasor 15/4 Brushless con regolatore Jeti 3Ph40. Questo motore, con 7 celle da 2400 mAh ed un'elica 8 x 6, consuma soltanto 22 A a terra: incredibile quanto poco assorba! Nel caso che anche la vostra scelta cada sul brushless, bisogna ricordarsi di mantenere i tre cavi che vanno al motore il più corti possibile e di allungare (sigh!) quelli che vanno alla batteria perché quest'ultima si trova nel naso dell'aereo. Mai fare il contrario, perché il regolatore non riuscirebbe a trovare la fase del motore per l'avviamento.



Da sinistra: un particolare del motore, montato nel cono di coda. Il modello in piena velocità ed un particolare del vano-batterie.



Il lavoro più grosso è quello di posizionare il servo dell'elevatore e d'installare il tirante per la parte mobile. Il portabatterie è prefustellato e lo si costruisce in 5 minuti con colla ciano, ma per il momento non incollatelo ancora alla fusoliera.

Per quanto riguarda l'apertura della capottina, ho optato per il classico piolo da 5 mm in legno davanti ed il cricchetto a molla dietro. Una volta fatto questo, assemblate il modello e sostenetelo a 10 cm dal bordo di entrata per il baricentro.

L'esatto bilanciamento lo si trova muovendo avanti o indietro il portabatterie (ovviamente con la batteria...) e, una volta trovato il punto giusto, basta fare un segno per l'incollaggio. Il "tocco di classe" finale lo si ottiene incollando le decals fornite.

Il giorno del collaudo avevo diversi dubbi sul volo, ma sono svaniti al momento del lancio da parte dell'amico Alberto.

Il modello ha incominciato una "rampata"

quasi infinita verso il cielo con un suono rabbioso, amplificato dall'elica propulsiva. Così, dopo il primo minuto di acclimatazione, non mi sono risparmiato certo le affondate e le acrobazie più spinte!

Il modello in volo è bellissimo perché sembra un caccia moderno camuffato da aereo "executive". La velocità varia dagli 80-100 km/h in affondata, ai 15 km/h in volo lento, planato. Dopo ben 8 minuti di volo sono atterrato con le batterie che spingevano ancora ed emanavano solo un lieve tepore, sintomo di scarso consumo.

In conclusione, a mio parere, il Grob CF 200 è un modello inconsueto, capace di dare molte soddisfazioni ad un pubblico aeromodellistico semiesperto che punta a stupire gli amici del proprio club, ad attrarre attenzione durante una manifestazione aeromodellistica o, più semplicemente, a divertirsi da matti con un modello diverso dal solito!

Carlo Cobiانchi

air control

La nuova generazione di regolatori «control» (regolatori di numero di giri)

- Funzioni: avanti-freno avanti-stop (air control 118)
- equipaggiati della nuova tecnologia di regolazione ultra semplificata "aps" fino al regolatore air control 830
- equipaggiati con i più moderni transistori FET "little foot"
- dimensioni ridotti di circa il 40-50% rispetto ai suoi predecessori (a parità di prestazioni)

robbe
modellspor
www.robbe.com

robbe Modellspart GmbH & Co.
Postfach 1108
D-38355 Grebenhain
Tel.: +49 (0) 6644 87-0
Fax: +49 (0) 6644 7412

n. 8610
 n. 8611
 n. 8612
 n. 8613
 n. 8614

Concorde
n. 3079

motori 400
15A/35A
n. 8608

motori 500/600
18A/40A
n. 8609

Preparati i tuoi modelli con i nuovi motori a 15A/35A e 18A/40A. La grande gamma di accessori e componenti ti permette di realizzare i tuoi modelli con il massimo della competenza. Vieni a trovarci!