

# KING ALTAIR

By Vic Husak



King Altair features static aileron balances, nose wheel brake plus individual main wheel brakes driven by ailerons.

Vic's 80" span King Altair uses a Veco 61 for power. Radio equipment is an Orbit 7-14 digital proportional system. Fuselage length is 73". weight 8 pounds 12 ounces.

14

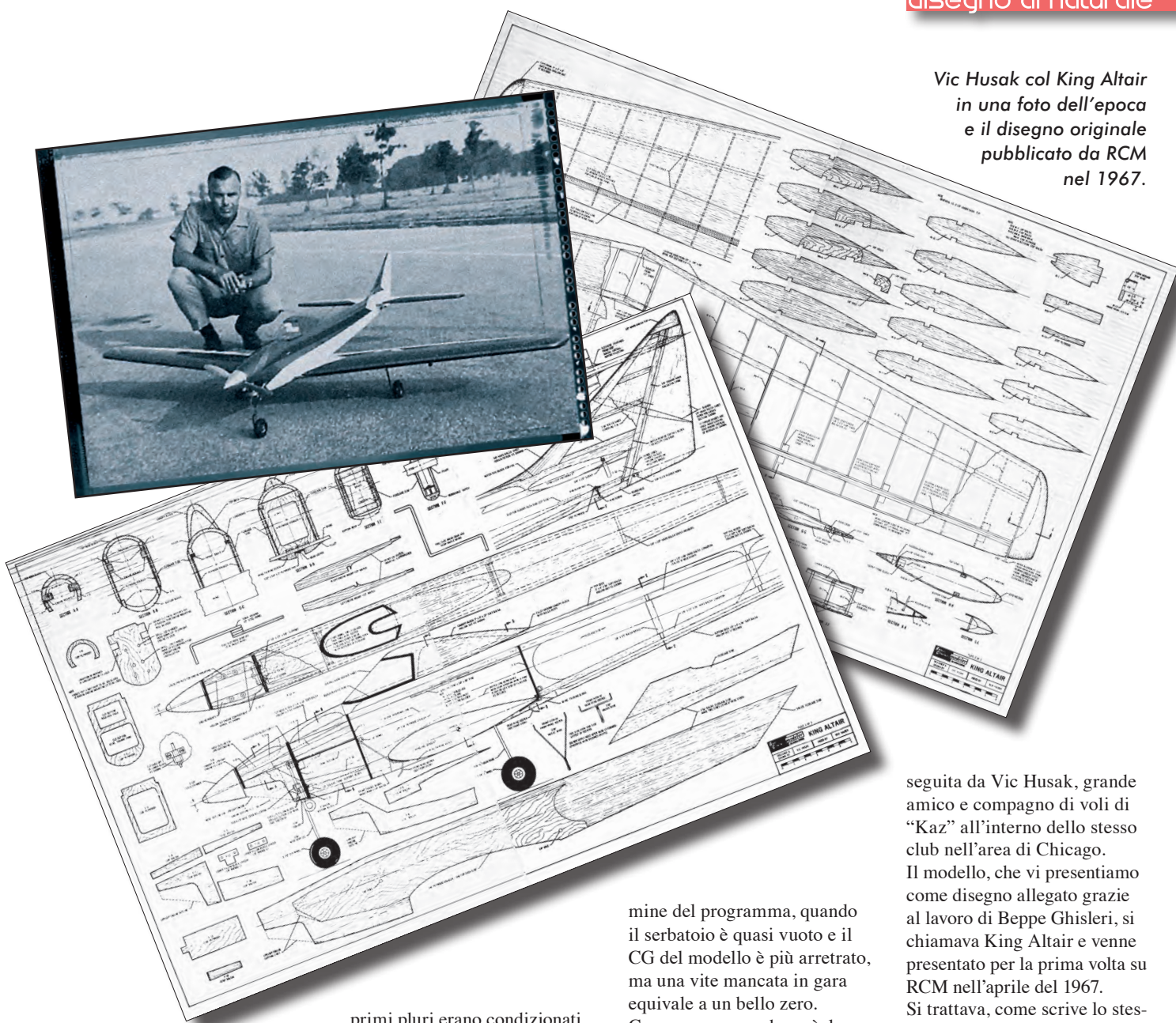
RADIO CONTROL MODELER

*Quando si ha a che fare con l'acrobazia R/C vintage, le riviste e i disegni, soprattutto fra la seconda metà degli anni '60 e gli anni '80, fanno molto presto ad accumularsi. Decine e decine di articoli e progetti, a volte molto belli e originali, a volte un po' meno. Poi, all'improvviso, ecco saltare fuori l'autentico capolavoro.*

Cesare DE ROBERTIS



Vic Husak col King Altair  
in una foto dell'epoca  
e il disegno originale  
pubblicato da RCM  
nel 1967.



L'acrobazia R/C nacque ufficialmente all'alba degli anni '60 del secolo scorso. I modelli, pilotati con radio ad impulsi e quindi non proporzionali, si dividevano in due classi: i "mono" (ebbene sì, si può fare acrobazia anche col solo comando del direzionale!) ed i "pluri", dove a prezzo di notevoli complicazioni elettroniche e meccaniche (per non parlare dei costi) si riusciva a pilotare il modello sui canonici tre assi. La definizione di "pluri" ha sfidato il tempo ed è giunta intatta sino ad oggi anche se di fatto non ha più alcun senso se non quello d'indicare una precisa categoria di modelli. Il progetto e l'architettura dei

primi pluri erano condizionati da due fattori fondamentali: la non esaltante potenza dei motori di allora (la cui cilindrata per molti anni a venire fu limitata ad un massimo di 10 cc) e la necessità di trovare un compromesso fra la manovrabilità indispensabile all'esecuzione delle figure e la stabilità necessaria a compensare i limiti di un sistema di controllo dove il comando poteva essere solo o tutto o niente. Linee estetiche a parte, le proporzioni dei modelli erano abbastanza standardizzate: aperture alari intorno ai 155-165 cm, diedro non trascurabile per la stabilità e bordi d'entrata spesso appuntiti per la ragione opposta. Un modello molto stabile ha infatti difficoltà ad entrare in vite anche se questa viene eseguita al ter-

mine del programma, quando il serbatoio è quasi vuoto e il CG del modello è più arretrato, ma una vite mancata in gara equivale a un bello zero. Come spesso accade però, le menti più vivaci non si contentano di seguire la corrente e cercano sempre di percorrere nuove strade anche a costo di ricavarne qualche delusione. Fu questo il caso di Ed Kazmirski, il primo "eroe" dell'acrobazia che girando il mondo con i suoi Orion e Taurus fece veramente epoca, soprattutto dopo l'avvento dei radiocomandi proporzionali. La ricerca di un qualcosa di diverso, di un modello dal volo più lento, plastico ed armonioso lo condusse a progettare il "Simla" (vedi MODELLISMO 134) un modello di grande eleganza, ma troppo in anticipo sui tempi dato che le motorizzazioni disponibili all'epoca lo penalizzavano pesantemente. Una strada simile, anche se meno estrema, venne

seguita da Vic Husak, grande amico e compagno di voli di "Kaz" all'interno dello stesso club nell'area di Chicago.

Il modello, che vi presentiamo come disegno allegato grazie al lavoro di Beppe Ghisleri, si chiamava King Altair e venne presentato per la prima volta su RCM nell'aprile del 1967.

Si trattava, come scrive lo stesso Husak nella presentazione di una versione ingrandita del suo Altair, con proporzioni "quasi" da pluri dei giorni nostri: due metri di apertura, per uno e ottanta di lunghezza. A mio avviso si tratta di un modello di grande eleganza che con le motorizzazioni attuali (elettriche o a scoppio che siano) può offrire prestazioni fantastiche e fare una splendida figura su tutti i campi di volo e nei raduni vintage. Ma sentiamo cosa scrive Husak nella sua presentazione: *"Forse vi chiederete perché io abbia deciso di costruire un modello più grande dell'usuale nel campo dei pluri R/C, ma credo che un modello di queste proporzioni offra una notevole serie di vantaggi rispetto ai modelli più piccoli: un serbatoio più grande, una maggior facilità-*



*tà d'installazione dell'impianto radio, una maggior carreggiata del carrello con una conseguente miglior maneggevolezza a terra, una minor suscettibilità alle raffiche di vento, una risposta più dolce ed aggraziata*

*ai comandi e poi... è più bello!"*

Alcuni dei punti elencati da Husak, oggi non hanno più un'importanza cruciale. Con l'attuale



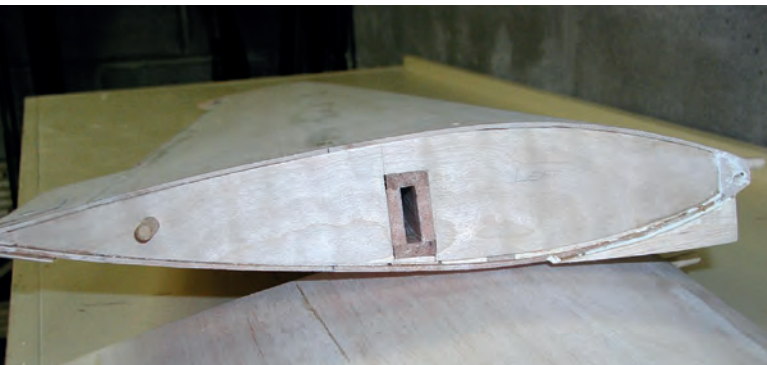
*Il King Altair a scoppio di Charlie Myers. Il modello è motorizzato con un Saito .91 a 4 tempi ed ha le semiali separate con diedro ridotto ed un servo per ciascun alettone.*



miniaturizzazione di servi e riceventi, problemi d'installazione dell'impianto radio non ce ne sarebbero comunque e la maneggevolezza a terra non ha più l'importanza dell'epoca, dove in gara venivano valutati anche decollo e atterraggio. Il progetto originale prevede il motore invertito per una maggior pulizia estetica, ma come scrive lo stesso Husak, nulla vieta di metterlo in altre posizioni. Peraltro, ricostruendolo oggi in versione elettrica, sarà facile mantenere le linee originali. Il modello è completamente in struttura. Husak scrive che pur non avendo nulla contro le fusoliere in fibra e le ali in polistirolo rivestito (tecnologie che cominciarono ad affacciarsi all'epoca) lui è abituato a costruire in maniera tradizionale e quindi si trova meglio a lavorare così. In tempi recenti negli Stati Uniti il King Altair è stato proposto anche come kit CNC e oggi ce ne sono numerosi esemplari che volano fra USA e Canada. Uno dei costruttori più entusiasti del



modello è Charlie Myers, un modellista del Tennessee che ne ha costruiti diversi esemplari, sia a scoppio sia elettrici e che gentilmente ci ha mandato alcune foto delle sue realizzazioni. Nel suo sito ([www.threeckennel.com/king-home.htm](http://www.threeckennel.com/king-home.htm)) potrete trovare anche diverse foto





delle fasi costruttive che non possiamo pubblicare qui perché sono a bassa risoluzione. Il sito ha qualche anno e gli originali purtroppo sono andati perduti.

La modifica più importante apportata da Charlie al progetto originale riguarda l'ala che per ragione di trasportabilità è stata suddivisa in due semiali



*Charlie Myers con la sua versione elettrica del King Altair. Il modello ha le semiali separate come quello a scoppio e la linea del muso è decisamente più vicina all'originale che aveva il motore a scoppio, ma in posizione rovesciata.*



*Dite la verità: è forse poco bello?*

smontabili con un longherone passante in fusoliera e un diedro ridotto rispetto all'originale. Dei due modelli che vi mostriamo uno è motorizzato con un Saito .91, mentre per la versione

elettrica Myers ha adottato uno Scorpion 4020-12 con 6 celle. Lo stesso discorso vale per il canadese Bill Hurst ed un suo amico che hanno costruito un King Altair a testa motorizzandoli entrambi con lo Scorpion 4020-10 e 6 celle. Tutti quanti questi modellisti

*Il Canadese Bill Hurst ha studiato un paio di differenti soluzioni per il raffreddamento del motore elettrico dei suoi King Altair e si sono rivelate entrambe soddisfacenti.*



hanno la stessa opinione del modello: bello ed elegante in volo, senza vizi nascosti o brutte abitudini ed estremamente piacevole e rilassante, sia a scoppio sia elettrico.

Cosa aggiungere a questo punto, se non invitarvi a costruirne uno? E' un modello di una tale bellezza che non si può restare indifferenti, non vi pare?

Per ragioni tipografiche (il formato massimo ammesso può essere 70x100 cm) il disegno è stato ridotto, ma basta farne una fotocopia ingrandita al 150% per trovarsi di fronte al King Altair in tutta la sua regale magnificenza.

Datevi da fare, allora. C'è già

chi ha costruito il Novi Arrow che abbiamo presentato un paio di numeri fa, in Germania c'è in preparazione una versione ARTF del Banshee e quindi la competizione è davvero aperta. Riscopriamo il piacere di volare con modelli che appagano il nostro senso estetico e facciamo sì che gli incontri vintage diventino una gioiosa tavolozza di forme e colori diversi invece di trascinarsi stancamente nella noia e nella monotonia. ➔

