



# Messerschmitt

## Bf-109

KYOSHO

**Dopo lo Spitfire, nella serie SQS della Kyosho, non poteva mancare il suo grande antagonista per eccellenza. Giuseppe Fascione lo ha provato per noi.**

**A**lcune settimane fa uno dei soci del nostro club si è presentato sul campo con il nuovo Spitfire della Kyosho, e ne ho potuto apprezzare sia le qualità estetiche che di volo. Mi è venuto naturale pensare ad un modello tedesco equivalente (un Focke Wulf oppure un Messerschmitt, per intenderci), in modo da poter organizzare qualche evento di combat. Potete quindi immaginare la mia eccitazione quando l'editore mi ha proposto di costruire per la rivista il Kyosho Messerschmitt Bf 109 E della serie Super Quality Warbirds.

La scatola non è particolarmente ingombrante, ma in compenso contiene molte più parti di quante non mi aspettassi, data la ricerca della rifinitura massima, compatibile con un ARF, per realizzare una piacevole e, per quanto possibile fedele, riproduzione. La cosa che colpisce immediatamente l'occhio, all'apertura della scatola, è la finitura del rivestimento, con colorazione mimetica in grigio, azzurro e verde oliva. Sul colore di fondo sono poi riportati un numero infinito di rivetti, pannellature varie, scritte e, naturalmente, la croce tedesca. La carenatura motore ha la solita alta qualità Kyosho, ed è gialla come la parte anteriore della fusoliera, e come l'ogiva, anch'essa fornita nella scatola. E' un peccato che nella foto della scatola l'ogiva sia presentata "in scala", con la parte appuntita rientrata, mentre quella fornita è di forma classica. Nella scatola è fornita una stupenda cappottina in acetato trasparente, dove occorre evidenziare i montanti con una accurata ver-

niciatura di nero fatta dall'interno ed un paio di prese d'aria da rifilare ed incollare al posto giusto. Vengono anche fornite le carenatura il plastica stampata per rifinire l'ala nel caso si voglia usare il carrello retrattile (da comprare separatamente), come pure le carenatura delle gambe carrello, peraltro con soli fini estetici, da rimuovere prima del volo! Tutta la minuteria è inclusa, come di consueto, ed è prevista la solita bacchetta ad Y per il comando e la regolazione indipendente delle due parti mobili dell'elevatore.

Riguardo alla scelta del motore, il panorama è estremamente ampio, dato che la fascia .40-.48 è una zona di elevata competizione: più o meno tutti i costruttori di motori per aeromodelli hanno uno o più motori disponibili, ed i prezzi sono incredibilmente bassi, segno evidente che il ".40" viene considerato una specie di "biglietto da visita" per farsi conoscere.

Come anticipato, seguo pari pari la sequenza suggerita dal manuale di assemblaggio. Per i più pignoli segnalo che occorre limare un po' uno dei supporti del servo, che interferisce con il fazzoletto di compensato dove si avvita la piastra porta-servo. In compenso togliendo il rivestimento dell'ala per montare le piastre portaservi ed i carrelli si ha la conferma del livello eccezionale di industrializzazione raggiunto dalla Kyosho: il tutto è realizzato in modo perfetto, con un uso oculato del materiale giusto. E' da segnalare l'estrema comodità della predisposizione per il carrello retrattile: chi volesse procedere, trova già realizzata la predisposizione strutturale, ed ho già accennato alla plastica stampata per rifinire il vano ruota. La costruzione procede speditamente e senza problemi, sempre che si seguano le istruzioni: volete ridere un po' alle mie spalle? Ne avete ben diritto: colto da "raptus da incollaggio cerniere", quando ho incollato quelle degli alettoni ho pensato bene di incollare anche quelle delle parti mobili dei timoni. Sbagliato! In entrambi i casi! Intanto il profondità si incastra nella parte fissa del direzionale, non va direttamente in fusoliera, quindi almeno una delle parti mobili dev'essere montata dopo aver unito tra loro i timoni; inoltre la parte mobile del direzionale dev'essere montata insieme al complesso del ruotino di coda, e quindi anch'essa dev'essere unita alla parte fissa al momento giusto! Una maggiore attenzione da parte mia non avrebbe certo guastato... Beh, inutile piangere sul latte versato; con un po' di pazienza in più si rimedia a tutto! L'assemblaggio precede spedito, e non ci sono da segnalare particola-

### CARTA D'IDENTITÀ

Nome:	Messerschmitt Bf-109E
Tipo:	semiriproduzione sport
Produttore:	KYosho Japan
Distribuzione:	Kyosho Deutschland*
Apertura alare:	1420 mm
Lunghezza:	1210 mm
Sup. alare:	34 dm <sup>2</sup>
Peso dichiarato:	2500 g
Peso effettivo:	2460 g
Carico alare:	72,35 g/dm <sup>2</sup>
Profilo alare:	biconvesso ass.
Canali radio:	4
Funzioni:	elevatore, alettoni, timone, motore.
Motorizzazione:	Thunder Tiger PRO .46

#### MATERIALI UTILIZZATI

Balsa, compensato, riv. serigrafato

\*Claudia Draeger Tel. 0774/604095

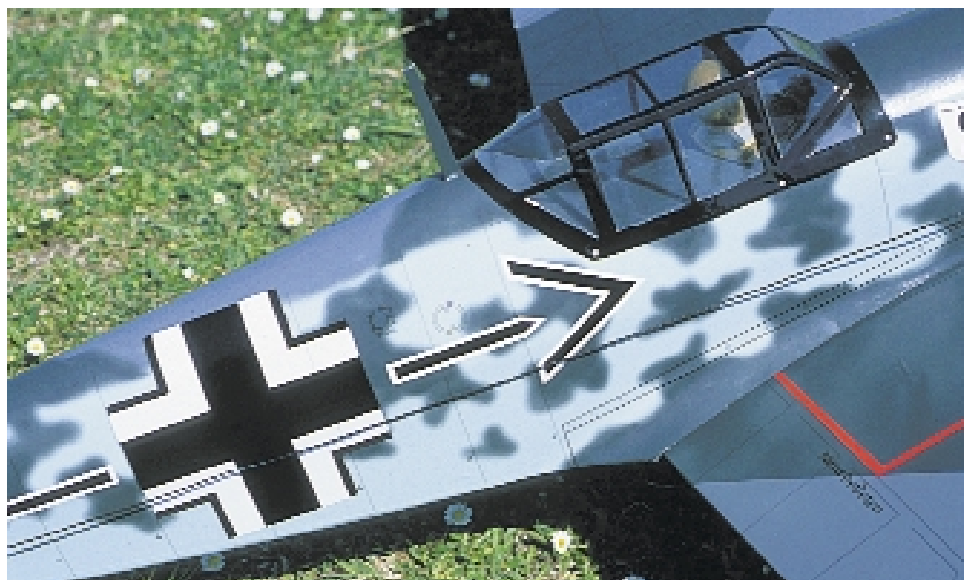
rità; l'inserimento della bacchetta del profondità con le sue due astine divaricate non è semplicissimo, dato che le astine tendono ad infilarsi nel polistirolo del dorso della fusoliera, ma alla fine se ne viene a capo. Non mi è piaciuto il sistema di comando del motore, con la bacchetta rigida e l'attacco pivotante sul braccio del servo: ho sempre paura di tutte quelle viti nel sistema comandi, ed inoltre l'uso di una rondella Seeger microscopica, invece di una più pratica in plastica, mi è sembrato un po' masochistico. Ho sostituito quindi il tutto con un pezzo di "Gold-n-Rod" della Sullivan, con estremità regolabili in plastica.

Prendetevela calma con la cappottina: dipingete il "frame" in nero dall'interno (chi è pratico di "macchinine" non avrà problemi). Il risultato è direttamente proporzionale alla vostra pazienza!

Ancora un consiglio, per i meno pratici: ho appena sperimentato un fenomeno di "ionofresi", ed ho visto comparire sulla plastica della cappottina microscopici spruzzi di vernice che si dipartivano dal pennello! Sorpresi? Beh, anch'io, ma è bastato toccare per terra con le mani per ricondurre tutto allo stesso potenziale ed il fenomeno non si è ripetuto.

L'elettricità statica può fare strani scherzi, e la scossa che si prova quando si hanno le scarpe di gomma e si scende dall'auto è solo uno dei tanti...

Piccola nota di colore (grigio!): mentre avevo le vernici a disposizione, ho verniciato di grigio scuro le contro-battute delle squadrette di alettoni e profondità. Quelle usate dalla Kyosho in questa scatola sono molto carine, a doppia goccia, non il solito rettangolo di plastica, ma sempre però bianche e spiccavano antiesteticamente sulle superfici mimetizzate: una semplice pennellata di grigio ha reso tutto "mimetico"! Alla fine del montaggio ho dovuto fare un ripensamento sulla motorizzazione: avevo pensato di usare un Thunder Tiger GP .42 ed ho controllato il baricentro ed il peso



totale a vuoto col motore installato. Se da una parte sono stato ben contento di vedere la scala fermarsi a 2.350 g, dall'altra il modello è vistosamente cabrato, tanto da richiedere facilmente 100/150 grammi di piombo nel muso. A questo punto non ha senso usare un motore leggero, tanto vale mettere un bel .45 su cuscinetti! Sono quindi passato al Thunder Tiger .46 PRO, almeno 110 grammi in più sono utilizzati per avere maggiore potenza disponibile! Il peso totale finale, incluso un pilota della Williams Bros. (odio le cappottine trasparenti che fanno vedere che non c'è nessuno a bordo...), è risultato di 2.460 g, entro quindi i 2.500 g indicati dalla Kyosho. Con un po' di pazienza, ho ricavato le aperture nella carenatura motore. Tenete presente che dovete aprire un vano principale, centrale per far uscire la testata del motore fino al carburatore compreso; cercate di operare con cura per ottenere un vano dalle forme tondeggianti, ricordando che il motore deve comunque essere adeguatamente raffreddato. La seconda apertura sarà per l'attacco della marmitta, la quale richiederà anche due fori di circa 8/10 mm, dalla parte opposta, per poter stringere le relative viti. Inoltre, visto che tutto è carenato e l'accesso ai tubetti di alimentazione e di sca-

rico non è agevole, ho installato anche il terzo tubo al serbatoio, fissandolo alla carenatura con uno di quei tappi fatti apposta. Non rimane che incollare al posto giusto i finti scarichi motore ed un paio di prese d'aria, ed il montaggio è finito. Prima di recarmi sul campo ho verificato, come al solito, la posizione del baricentro e le incidenze. Per la verità, collocando gli "impianti" come previsto, e con il motore di tipo BB, ho ottenuto un centraggio da manuale. Ritengo che anche le incidenze siano a posto, in quanto ho rilevato 5 mm positivi su 30 cm di corda, pari a circa 1 grado. Quest'incidenza, applicata ad un profilo biconvesso asimmetrico a discreto spessore come il NACA 2416, dovrebbe fornire una portanza adeguata mantenendo il modello in un assetto realistico; anche il volo rovescio dovrebbe essere eseguibile senza un'eccessiva correzione a picchiare. Visto che il mio terrazzo lo permette, ho voluto anche fare una prova motore, per controllare che tutto funzionasse correttamente, che il minimo fosse affidabile, la transizione senza esitazioni e che con il trim tutto giù il motore si spengesse. Se avete una radio computerizzata tutto questo non è difficile, anche se comunque è sempre meglio farlo a casa. Se invece non avete queste possibilità, ed occorre





roll! Intendiamoci, questa non è farina del mio sacco, ma frutto di un volo affidato ai "pollici sapienti" di Luca Friggeri, uno dei migliori piloti italiani di F3A che mi ha deliziato facendo eseguire al mio 109 anche un perfetto cerchio a snap-roll! Personalmente ho verificato le caratteristiche generali di comportamento in volo, e la correttezza delle escursioni suggerite per le parti mobili; il modello fornisce sempre una gradevole sensazione di affidabilità, in ogni posizione ed in ogni assetto, ed anche il volo rovescio si effettua con una minima correzione del timone di profondità. Fin dal primo volo non ho avuto problemi a volare a bassa quota, a mezzo motore, molto vicino, per permettere la realizzazione del servizio fotografico: insomma, quasi un "dieci" per la Kyosho. Il mancato punteggio pieno è dovuto alla particolare natura del rivestimento serigrafato che ha la spiacevole tendenza ad allentarsi visibilmente se esposto al sole. La cosa di per sé non crea altri problemi, ma è l'unica nota stonata in un modello altrimenti ineccepibile sotto tutti gli aspetti. ✈

agire meccanicamente, è sempre meglio lavorare nella comodità della vostra casa che sul campo. Bene, il motore gira perfettamente una Master Airscrew G/F 11x6, il minimo è affidabile, posso spegnere a comando, la destra è destra e la sinistra è sinistra, non rimane che volare! Favorita da una magnifica giornata di sole, la prova in volo si è svolta in maniera estremamente soddisfacente; il Thunder Tiger PRO .46 non ha dato problemi, è

partito sempre al primo colpo (a mano, naturalmente!), e si è rivelato più che adeguato per la bisogna. Addirittura, per poter contare su di una velocità massima più in carattere con il modello, dopo il primo volo ho sostituito la Master Airscrew 11x6 G/F con una Zinger 12x4 in legno. Il comportamento generale è migliorato in tutti i sensi, sia come velocità massima che come velocità in atterraggio, e si riesce addirittura a fare il torque

**La miscela da Intenditori**

**JET's** by Elpidio

Quando i risultati dipendono dalla Qualità, chi se ne intende non ha dubbi...

Modelltreibstoff  
Carburante per Modellismo  
HIGH PERFORMANCE

KLOTZ SP/40

JET's è un marchio: Mancini/Elpidio - via L. da Vinci, 1 - 31050 - Villorba - TV - Fax +39 0422 962260