

Stiletto



Stiletto

Campione nella categoria Unlimited nel 1984, lo Stiletto è un Reno racer derivato dal P-51 Mustang, ma profondamente modificato e con una storia lunga e articolata. Beppe Ghisleri lo ha ridisegnato in versione semiscala ricavandone un modello bellissimo e dalle eccezionali prestazioni in volo, ora disponibile nel nostro archivio.



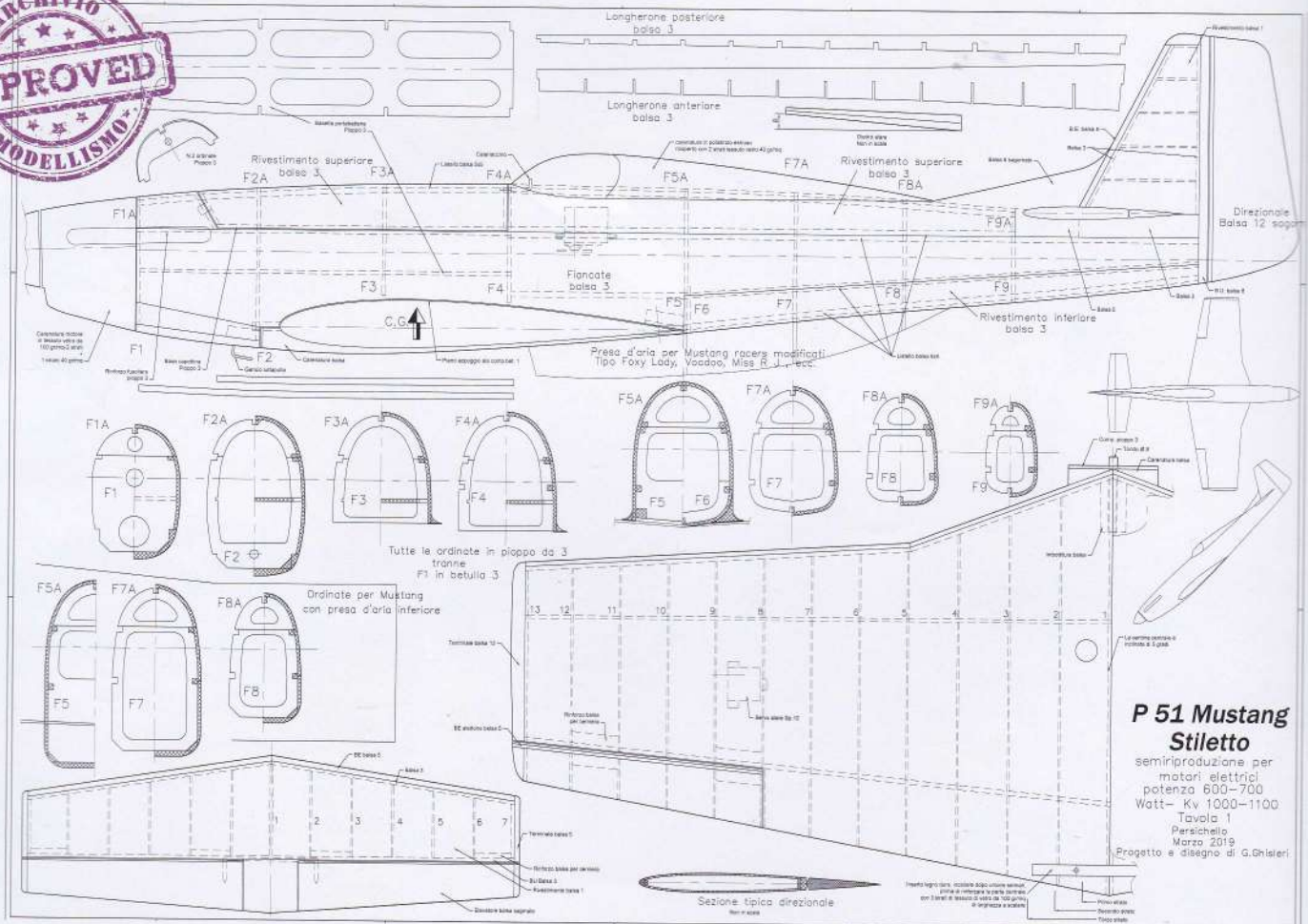
La costruzione del KingCobra mi ha talmente soddisfatto che, già a modello ancora da completare, mi ero messo a disegnare questo Mustang che ha la stessa idea di base: modello tutto in balsa, quasi in scala, di costruzione non completamente semplice, ma neanche troppo impegnativa, senza carrello, leggero, a propulsione elettrica. Provato poi il KingCobra, le sue caratteristiche di volo, facile, preciso, veloce e divertente, mi hanno convinto a cominciare immediatamente la costruzione dello Stiletto, lasciando ancora da parte il Little Dipper. Il volo del Mustang è in tutto e per tutto simile a



quello del KingCobra e quindi... sto già disegnando un altro racer a cui ne seguiranno, forse, altri due, dopo di che tutta la serie di Warbirds più belli

dovrebbe essere completa. Il motore montato sul KingCobra è spirato prematuramente, per cui ho dovuto procurarmene un altro con caratteristi-

che molto simili, si tratta di un SunnySky X2814 da 1250 Kv che con elica APC E 10x7 ha questi dati a terra: assorbimento 49 A, potenza 500 W,



P 51 Mustang Stiletto
 semiproduzione per motori elettrici
 potenza 600-700 Watt - Kv 1000-1100
 Tavola 1
 Persichello
 Marzo 2019
 Progetto e disegno di G.Ghisleri

numero di giri 10.500 al minuto, il tutto con un pacco 3s x 4200 mAh che consente tranquillamente 5 minuti di volo "a palla". Sullo Stiletto ho montato un Hacker A30 10XL che avevo usato su modelli acro da volo vincolato circolare riducendo leggermente la potenza erogata. Con la stessa elica, ma con pacco 4s sempre da 4200 mAh (l'Hacker è da 740 Kv) l'assorbimento è di 41 A, la potenza erogata di 640 W ed i giri 11.100. Il peso finale dello Stiletto è di 1900 grammi, 100 in più del KingCobra. Il braccio di leva anteriore è leggermente più corto, mentre è più lungo quello posteriore per cui,

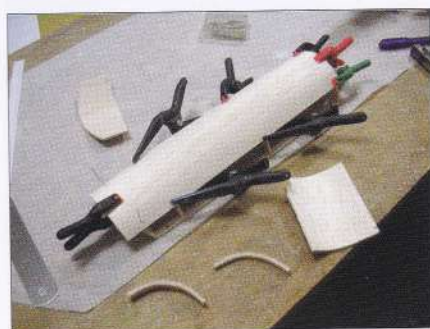
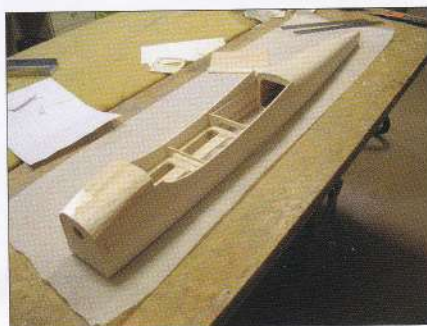
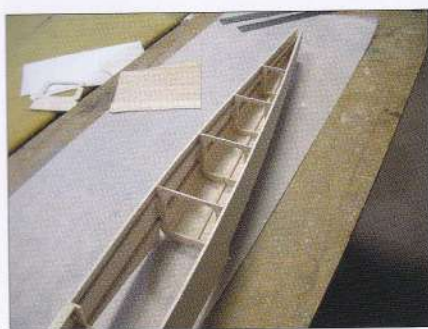
avendo i due motori circa lo stesso peso, per avere il CG nella posizione desiderata senza dover aggiungere zavorra, è stato necessario portare il pacco-batteria il più avanti possibile. L'unica differenza rispetto ad una scala perfetta, almeno per quanto mi consentiva il trittico a disposizione, è uno snellimento in altezza e larghezza, ma poco poco, della fusoliera. Ala, timoni e bracci di leva sono in scala ed ho addirittura adottato un paio di gradi di negativa al motore in modo da avere un aspetto il più possibile simile a quello dell'aereo originale.

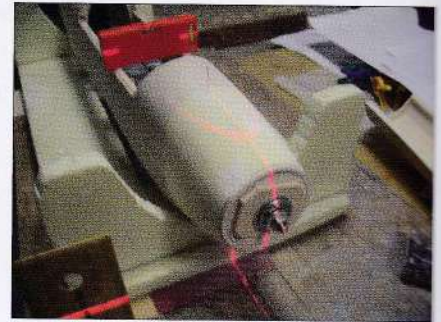
Molte riproduzioni di Mustang difettano proprio in questo punto e lo stesso si può dire dell'origina, così difficile da trovare nella bellissima



forma propria dell'aereo. Per quanto riguarda la costruzione ho poco da aggiungere a quanto già detto nell'articolo sul KingCobra; d'altra parte

il modello richiede una certa esperienza e quindi è inutile scendere in troppi particolari. La fusoliera è costruita, come si vede dalle foto allegate, attorno al blocco anteriore costituito dalle prime ordinate unite dalla piastra portabatteria. Le fiancate vengono aggiunte in un secondo tempo appoggiando il tutto su un piano di lavoro con tracciata a riferimento la linea di mezzeria. L'ala viene ricoperta con un pezzo unico di balsa da 2 mm preventivamente preparato. Non sono emersi problemi particolari per obbligarlo a seguire la variazione di curvatura che si ha in



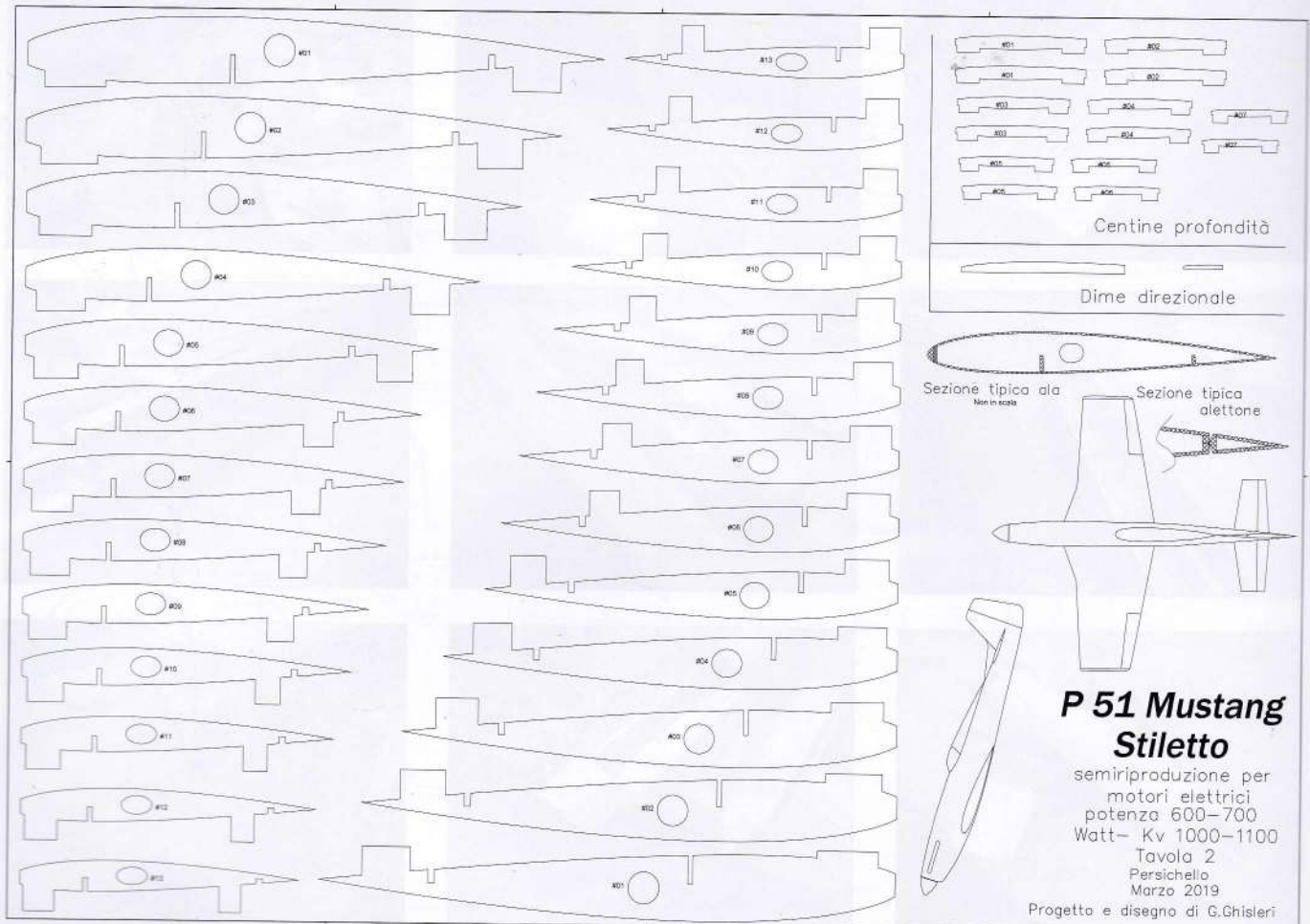


corrispondenza dell'angolo del bordo d'entrata. Le centine sono disegnate, ancora una volta, col programma Profili 2 di Stefano Duranti e i

profili usati sono sempre il NACA 1412 per l'ala e lo 0008 per il profondità, quest'ultimo rivestito, assieme alla deriva, con balsa da 1 mm.

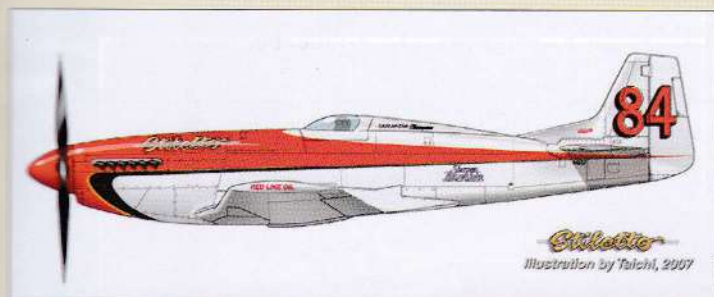
Le parti mobili del profondità sono collegate da una squadretta con filo d'acciaio prodotta tantissimi anni fa, ma ancora disponibile presso Model-

berg, dalla Olympic per i modelli da volo vincolato. Con questo sistema il comando è completamente interno e pertanto invisibile. Per accedere alla



Stiletto

Lo "Stiletto" ha una storia lunga ed intricata. Nato dall'assemblaggio di vari pezzi di P-51 e battezzato "On Mark Special" nel 1964, venne rinominato "Maytag Mustang" nel 1965. Nel 1970 fu venduto una prima volta, ma dopo un ulteriore passaggio di mano subì un incidente e restò fermo per parecchi anni. Il relitto venne riacquisito nel 1984 da Alan Preston e Dave Zeuschel che lo ricostruirono eliminando l'inconfondibile presa d'aria inferiore e montando i radiatori dell'olio e del glycol all'interno delle ali. L'aereo si ripresentò a Reno come "Stiletto #84" e, pilotato da Skip Holm, divenne campione della categoria Unlimited in quell'anno. Da allora ha vinto molte altre gare ed è passato di mano attraverso vari proprietari. Attualmente, dopo essere stato revisionato e riverniciato, è stato nuovamente battezzato "Diamondback". ➔





forcellina di comando è necessario aprire un'apertura longitudinale sul fondo della fusoliera. Il collaudo, contrariamen-

te a quello del KingCobra che venne lanciato a mano, è avvenuto con l'uso della catapulta visto la facilità e sicurezza

d'uso della stessa. Trovo piacevole anche quel poco di adrenalina in più che suscita la liberazione dell'elastico.

Adesso non vi resta che scaricare il disegno, costruire lo Stiletto e preparare il balsa per il prossimo racer. A presto! ➔



Stiletto

84

