

REGOLE PER L'USO DEL MESSERSCHMITT Me 163 KOMET

di Roberto BAGNA v.3.0 del 18.03.2016



Questo add on alle regole di WoG permette di utilizzare il Me 163, il primo aereo a razzo operativo della WWII.

Il Messerschmitt Me 163 Komet era un caccia intercettore con motore a razzo prodotto dall'azienda tedesca Messerschmitt AG e operativo dal 1944 al 1945. Ottenne prestazioni impareggiabili per l'epoca (il pilota collaudatore Rudy Opitz, nel 1944 raggiunse i 1123 km/h). Costruito in circa 300 esemplari, riuscì a distruggere sedici aerei alleati.

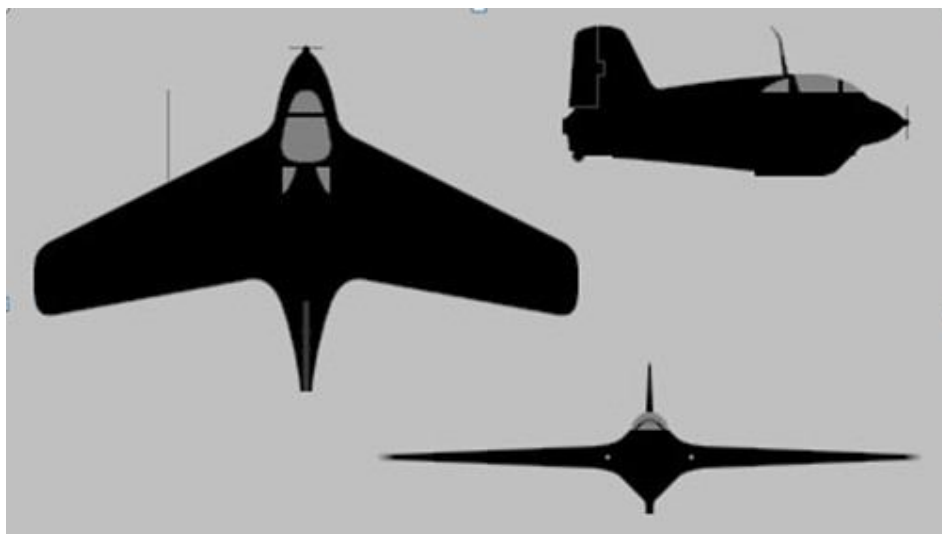
Il Me 163 ha le seguenti caratteristiche:

Danni: **16**;

Fuoco: **D** a lunga distanza e **D-D** a corta;

Salita: **1/2/-** (vedi regole di volo);

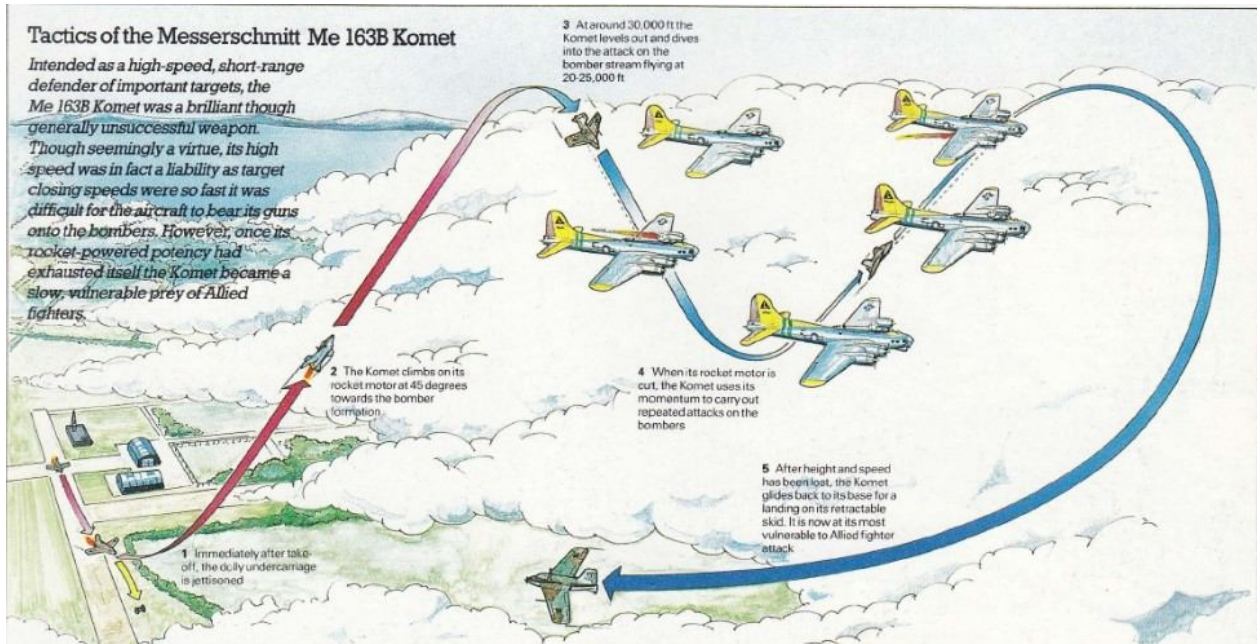
Carte di manovra: Carta estensione + Deck **R*** (lo stesso del Fw 190 D9, esclusa la carta 12/18).



La propulsione con motore durava circa 7 minuti per la versione B, che saliva a 10.000 mt. in 3 minuti. Pertanto si considera che, in termini di gioco, un minuto di volo corrisponda a due mosse (cioè a due carte manovra, comprensive di carta estensione quando richiesto, giocate).

Regole di volo

La missione tipica vedeva il decollo, la rapida salita in quota, un primo attacco ai bombardieri con ancora il motore in funzione, un secondo attacco sfruttando la velocità residua e poi la planata verso la base.



A causa della ridotta autonomia del Komet, la modalità operativa di impiego prevedeva il decollo dei caccia dalla base (situata nelle vicinanze degli obiettivi da difendere), quando i bombardieri nemici si trovavano a circa 30 Km. di distanza, se non proprio quando erano visibili otticamente da terra.

Gli scenari possono prevedere due modalità di utilizzo del Me 163: entrata sul tavolo già in quota o decollo da terra.

Entrata già in quota: Il Me 163 entra sul tavolo a quota 4 e sfrutta il motore per 8 mosse (carta estensione+carta manovra, in entrambe si usano le frecce alta velocità), con il motore in funzione il cambio di quota è istantaneo (1 step), basta giocare la carta salita e si aumenta di un livello.

Dopo lo spegnimento del motore, muove in velocità per 4 mosse (carta estensione+carta manovra, in entrambe si usano le frecce di bassa velocità), cambio di quota dopo 2 step (cioè si gioca una carta salita, poi alla successiva carta salita giocata si aumenta di un livello). Fase planante, si usano solo le carte manovra a bassa velocità, in questa fase non è possibile effettuare salite, inoltre ogni 4 carte manovra (numero massimo) deve essere obbligatoriamente giocata una carta discesa fino a quando, secondo quanto è previsto dallo scenario, l'aereo non esce dal tavolo e atterra alla propria base.

Decollo da terra: Usa la seguente sequenza: Dritto veloce (senza carta estensione) - carta estensione+Salita (in volo a quota 1) - carta estensione+Salita (in volo a quota 2) - carta estensione+Salita (in volo a quota 3) - carta estensione+Salita (in volo a quota 4), poi volo come da "entrata già in quota".

Atterraggio: L'atterraggio avveniva ad alta velocità su un pattino, causa questa di diversi incidenti, pertanto si usa la seguente sequenza, partendo da quota 1: Discesa (l'aereo è ora a quota 0) – Dritto veloce – Dritto lento – Stallo (l'aereo ora è fermo a terra). Tirare 1D10, con un risultato di 0, l'aereo è andato distrutto nell'atterraggio.

Il Me 163 come bersaglio

A causa delle piccole dimensioni e dell'alta velocità, il Me 163 fino all'inizio della fase planante a bassa velocità, può essere preso a bersaglio solo a corta distanza.

Motore a razzo HWK 109-509A

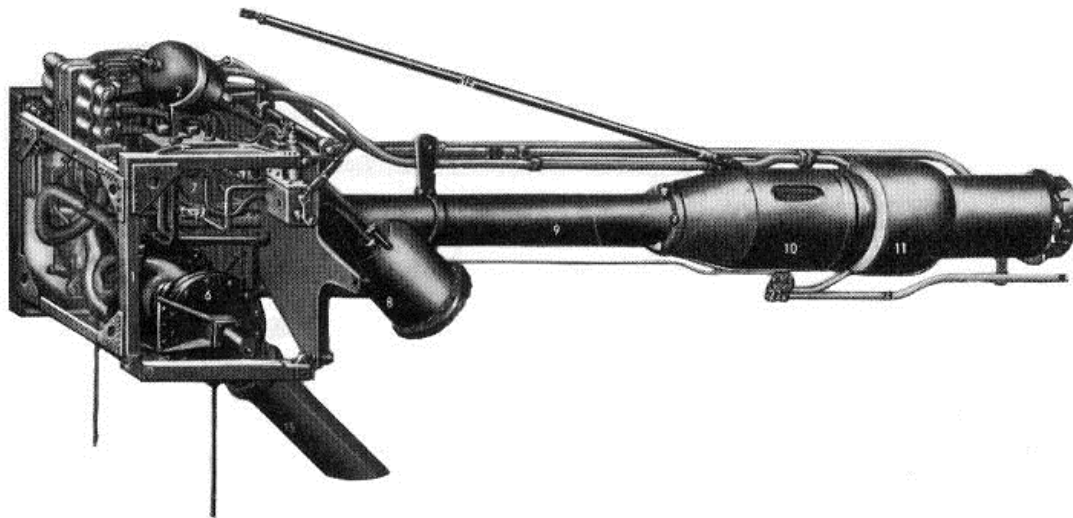
Il motore a razzo del Me 163 aveva la tendenza a spegnersi in fase di decollo e in fase di livellamento dell'aereo una volta raggiunta la quota operativa.

Al decollo, una volta raggiunta quota 1, tirare 1D10, con un risultato di **1-2-3** il motore si spegne e l'aereo è rimosso dal gioco, si considera che effettui un atterraggio di emergenza se la quota è troppo bassa o che il pilota si lanci con il paracadute se ad una quota che lo permette.

Raggiunta quota 4 o comunque la quota di impiego, tirare 1D10, con un risultato di **1-2-3** il motore si spegne e l'aereo muove in velocità per 4 mosse (carta estensione+carta manovra, in entrambe si usano le frecce di bassa velocità), cambio di quota dopo 2 step (cioè si gioca una carta salita, poi alla successiva carta salita giocata si aumenta di un livello). Dopo ogni mossa in velocità si può tentare di riavviare il motore, Tirare 1D10, con un risultato di **4-5-6-7-8-9-0**, il motore riparte. Se il motore non riparte dopo la 4^a mossa in velocità, è considerato definitivamente in avaria e l'aereo entra in fase planante a bassa velocità.

Se l'aereo subisce un "danno al motore" quando questo è in funzione, tirare 1D10, con **1-2-3** il motore si spegne e può essere riavviato solo con un risultato di **6-7-8-9-0**. Se subisce un secondo "danno al motore", questo si spegne definitivamente e non può essere più riavviato. Danni al motore subiti quando il motore è definitivamente spento, non provocano altre conseguenze.

Se l'aereo subisce un danno "fumo" quando il motore è in funzione, tirare 1D10, con **1-2** il danno diventa "incendio".

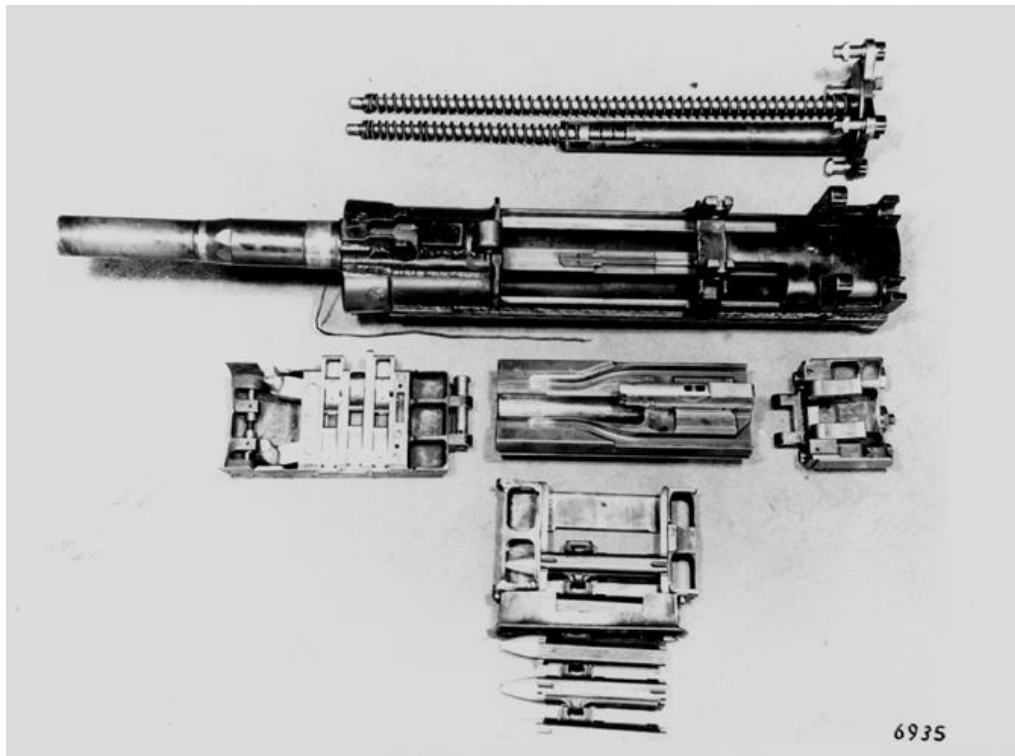
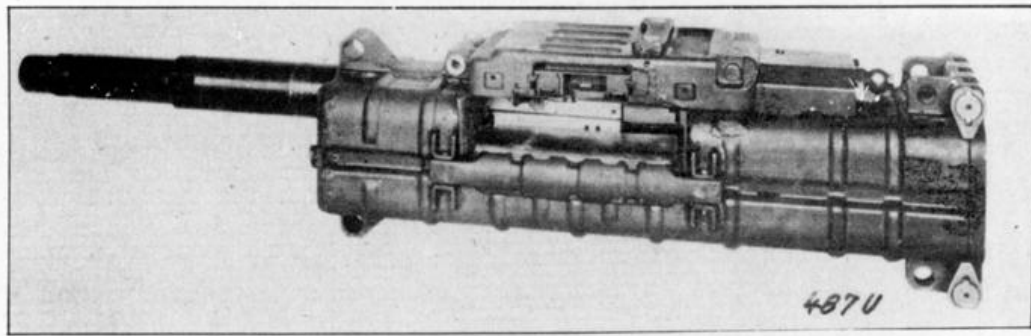


Cannoni Mk 108

Il Rheinmetall-Borsig MK 108 è stato un cannoncino automatico ad uso aeronautico calibro 30 mm in dotazione ai velivoli da caccia della Luftwaffe, di costruzione molto semplice faceva ampio uso di parti in lamiera stampata. Il Me 163 disponeva di 2 cannoni MK 108 da 30 mm montati sulle ali all'attaccatura con la fusoliera, con 60 colpi per arma. Data la costruzione semplificata e le condizioni operative nelle fasi finali del conflitto i piloti hanno lamentato una tendenza all'inceppamento. In particolare per i Me 163 l'inceppamento poteva anche essere dovuto al blocco dell'alimentazione del munizionamento, che avveniva tramite nastro, come conseguenza delle manovre ad alta velocità effettuate dall'aereo. Per risolvere questo problema era stato proposto un sistema con caricatori a tamburo che aveva dato buoni risultati in prova, ma che non fu mai adottato.

Per simularlo, prima di ogni fase di fuoco, ogni Me 163 deve vedere se spara con tutti i cannoni o meno. Si tira 1D10, con risultato **0** = inceppamento di un cannoncino; la potenza di fuoco si riduce a una **D** a breve distanza mentre a lunga una **D** si trasforma in una **C**.

E' possibile che successivamente quando l'aereo spara in un altro turno, si inceppi anche il secondo cannoncino e l'aereo non possa più sparare.



Procedura operativa per aumentare l'autonomia

Una particolare procedura operativa che permetteva di aumentare la ridotta autonomia di volo del Me 163, prevedeva la seguente sequenza: decollo - raggiungimento della quota operativa e livellamento dell'aereo - spegnimento del motore e planata in velocità verso il nemico - riaccensione del motore e attacco ai bombardieri nemici - spegnimento del motore per esaurimento carburante - secondo attacco in velocità ai bombardieri - rientro alla base in planata.

Per simulare tale procedura, effettuare:

Decollo e raggiungimento di quota 4 o ingresso sul tavolo già in quota - quindi l'aereo muove in velocità per 4 mosse (con motore spento) - riaccensione del motore, tirare 1D10 con un risultato di **4-5-6-7-8-9-0**, il motore riparte (si può decidere di riavviare il motore in qualsiasi momento durante la fase in velocità); se al termine della fase in velocità il motore non si è riacceso, l'aereo entra in fase planante a bassa velocità - sfruttamento del motore per 8 mosse - movimento in velocità per 4 mosse - fase planante a bassa velocità.



Sondergerät 500 Jägerfaust

Il “Sondergerät 500 Jägerfaust” (spesso chiamato in modo più corretto Jagdfaust) era un sistema d’arma che sparava pesanti proiettili da 50mm. verticalmente nella parte bassa dei bombardieri. A causa dell’alta velocità dell’aereo, il sistema era azionato da un dispositivo automatico ottico (fotocellula) e il pilota doveva solo passare sotto il bombardiere per attivare il fuoco. Il sistema fu testato su un Fw190 e destinato per l’installazione ai Me 163B e Me 262B. L’installazione sui Me 262 non dette risultati soddisfacenti e non fu mai usata operativamente. L’installazione sui Komet si dimostrò molto promettente e sei (secondo altre fonti, solo 2-3) aerei operativi furono modificati. Il sistema consisteva in 8 canne sistemate in due file di quattro sulle ali dell’aereo, all’altezza delle insegne di nazionalità. Quando il proiettile veniva sparato, la canna era espulsa verso il basso, compensando così il rinculo e non influenzando sulle qualità di volo dell’aereo. A causa dell’alta velocità dell’aereo, si verificava una dispersione dei proiettili abbastanza ampia, tanto che solo pochi colpi riuscivano ad andare a segno. L’unico successo registrato fu il 10 aprile 1945, quando un Me 163 riuscì ad abbattere un Halifax (secondo altre fonti un Lancaster) canadese su Lipsia.



Proiettile e canna

	<h2 style="text-align: center;">REGOLE JÄGERFAUST</h2> <p>Per colpire, il Me 163 deve avvicinarsi dal basso al bersaglio ad un livello di quota di differenza e passare attraverso la base o trovarsi, anche parzialmente, sovrapposto alla base del bersaglio.</p> <p>Il fuoco, a causa della dispersione dei proiettili, è D-D-D.</p> <p>Non è possibile attaccare bersagli in volo a quota 1.</p>
--	---

CARTA ESTENSIONE PER Me 163 KOMET (di Carlo Diolaiti)

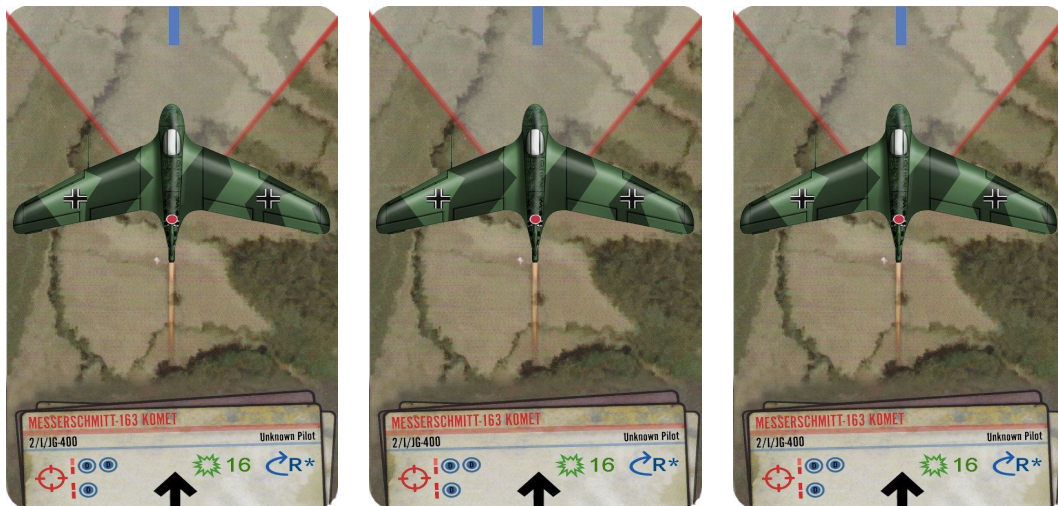


L'incremento della velocità rispetto ai modelli a pistoni dell'ultima generazione (il Me 163 poteva arrivare a oltre 1000 km/h) viene simulato aggiungendo una carta con una estensione davanti alla base della miniatura e ponendo la carta successiva di movimento sull'apposito riferimento.

In particolare bisogna porre la parte alta della miniatura o della carta sulla linea di partenza (start line) utilizzando la linea grigia centrale per centrarla adeguatamente. Infine porre la carta manovra sulla linea della bassa velocità (bianca) o su quella della alta velocità (blu) a seconda della velocità usata.

Quando la carta da utilizzare è la discesa, usare l'estensione ad alta velocità; quando la carta da utilizzare è lo stallo usare l'estensione a bassa velocità.

CARTA AEREO Me 163B



SEGNALINI PER INDICARE I TRE STATI DI VOLO DEL Me 163 KOMET

Il Me 163 ha tre modalità di volo:

1. Con il motore in funzione;
2. Movimento in velocità a motore spento per 4 mosse (carta estensione+carta manovra, in entrambe si usano le frecce di bassa velocità);
3. Fase planante (si usano solo le carte manovra a bassa velocità).

Per indicare in modo chiaro e univoco questi tre stati, si possono utilizzare dei segnalini inseriti nello scarico del motore dell'aereo, che deve essere preventivamente forato.

1



MOTORE IN FUNZIONE

Il segnalino si realizza con tagliando un pezzo di scovolino per pipa di colore bianco del tipo con anima in metallo, opportunamente colorato e rifinito con un leggero lavaggio con un colore "fumo" semitrasparente.

2



MOVIMENTO IN VELOCITA'

Il segnalino si realizza con un batuffolo di cotone sintetico per imbottiture (si può egualmente usare il normale cotone idrofilo), con una estremità appuntita e cosparsa con un leggero strato di colla cianoacrilica per irrigidirla e permetterne (una volta asciugata la colla) l'inserimento nello scarico del motore.

3



FASE PLANANTE

Non si usa nessun segnalino.