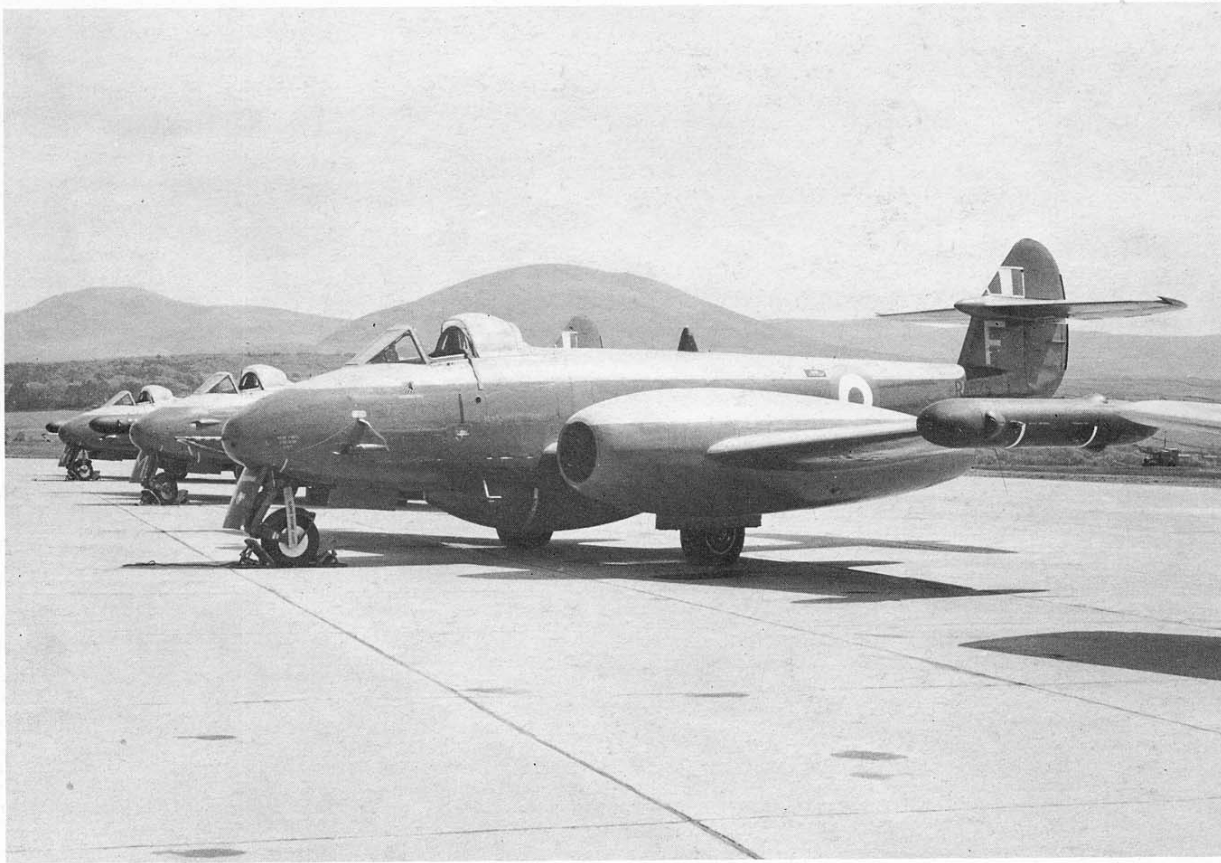




# il notiziario **IPMS**

vol. **10** no. **1** - **1979**



international plastic modellers' society  
sezione italiana

indice

Meteor 2ª parte	Pag.	1
Opelblitz Contraereo	»	10
..... e alla fine la freccia:		
Mirage F.1 1ª parte	»	12
Nieuport Ni.11 col tricolore	»	17
Jagdpanzer «Jagdpanzer»	»	25
Il killer dello spazio	»	26
I colori della Regia Aeronautica	»	28
English summary	»	29

redazione

Publicazione ad uso dei soci  
dell'IPMS-Italy  
All contents strictly copyright  
IPMS - ITALY  
Casella Postale 182 - 41100 Modena Ferrovia

DIREZIONE: Giorgio Pini  
Maurizio Guerri  
Gianluca Varone  
Andrea Zagni

copertina

*Uno schieramento di Meteor U.MK.15. Lo schema di colorazione è giallo e rosso. Da notare, oltre ai particolari come i pods fotografici, la strana antenna dorsale e le antenne a frusta sparse un pò dovunque, che non tutti gli esemplari hanno le carenature delle canne dei cannoni eliminate. Nell'esemplare in primo piano è eliminata la carenatura superiore, visibile invece nel muso del secondo. Sempre il Meteor in primo piano, (RA.375), è stato il secondo Mk.15 prodotto. Fu assegnato a Llanber (dove fu scattata la foto) il 22 Aprile 1958 e vi si incidentò il 30 settembre 1959. Fu poi in servizio col No.728 Sqdn per soli due mesi perchè si sfasciò il 21 Marzo 1959. (Foto Flight Refuelling via Pini)*

*Eccoci arrivati al primo Notiziario dell'anno. Abbiamo provveduto con quanto disponibile integrandolo con testi preparati nel frattempo da alcuni soci.*

*Ciò non toglie che incomincino a scarseggiare gli articoli a disposizione per il 1979. Già qualche volenteroso ha risposto con materiale e gliene siamo grati ma la pigrizia incombe. O è paura? Forse di non essere all'altezza di chi già vi scrive? E' ora di sfatare questa leggenda allora! Il Notiziario è stato sino ad ora fatto da chi voleva collaborare e sacrificava il proprio tempo libero anzichè fare modelli per poter essere utile ad altri. Gli articoli esprimono pareri personali e possono essere di livello altissimo o mediocre ma non dimentichiamo che le nostre pubblicazioni sono lette da giovanissimi alle prime armi come da esperti modellisti. Quindi, come noi rispondiamo ai quesiti che ci vengono sottoposti e diamo ogni aiuto possibile, è ora che anche chi sino ad oggi ha letto quanto scritto da altri prepari qualche cosa.*

*E passiamo ad altro per non cadere nel monotono. In questo numero abbiamo la seconda parte del Meteor, l'inizio di un servizio sul Mirage F.1, il Nieuport Ni.11 per i «patiti» di aviazione, lo Jagdpanther per i carristi e un autocostruito «spaziale» che esula dall'ordinario. Soldatini, navi e auto raramente appaiono non perchè a noi non piacciono ma per mancanza di articoli su questi argomenti.*

Giorgio Pini

## METEOR 2<sup>a</sup> parte

In questa seconda parte esaminiamo le versioni da caccia notturna del Meteor. Nella storia della RAF tali versioni furono molto importanti, in quanto costituirono l'ossatura dei reparti da caccia notturna per sei anni, pur rimanendo in servizio di prima linea fino al 1961.

### Gloster G.47 METEOR N.F.Mk.11

La prima versione da caccia notturna del Meteor. Basicamente era derivata del T.Mk.7 con l'aggiunta del radar e dell'armamento; lo stesso, per lasciare completamente sgombro il muso, fu alloggiato nelle ali, all'esterno delle gondole motrici, che erano le stesse del vecchio Mk.III, salvo una modifica ai trim degli alettoni.

Per il modello si procede al montaggio della fusoliera dell'F.8, le ali sono analogie a quelle del Mk.IV "log span", modificando i trim come appaiono nelle due viste da sopra e da sotto; cappottina del T.7 Intermodel con il parabrezza allungato (meglio sostituirlo con quello di un Mk.III o Mk.IV).

Infine si realizzano i cannoni e il muso allungato (in allegato "A" c'è una tabella che riporta le lunghezze di fusoliera del T.7 e dei vari mark notturni, inoltre è riportata la lunghezza dal punto "A" alla estremità del muso in scala 1:72).

La tavola si riferisce ad un N.F.11 del n.29 Squadron della RAF; i colori della mimetizzazione sono lucidi; gli interni sono in nero opaco per l'abitacolo e in argento opaco per i carrelli; tutte le antenne esterne sono nere. Coccoarde tipo "C" in fusoliera e sulla parte superiore delle ali, inferiormente alle stesse solo il numero di serie, con tipico stile inglese.

Da notare che la lettera di identificazione dell'aereo è riportata anche sul portello anteriore del carrello di atterraggio; un sistema questo che è invalso nella RAF negli anni '50 ed è in uso ancora oggi.

### Gloster G.47 METEOR N.F.Mk.13

Si tratta della versione tropicalizzata del Mk.11, realizzata in soli quaranta esemplari e dato in dotazione a due Squadron. L'unica differenza importante col Mk.11 è data dalla presenza di un impianto di climatizzazione che interessa l'abitacolo e il radar (è infatti noto che con il caldo le apparecchiature elettroniche tendono a stararsi facilmente); esternamente l'unica differenza visibile è data dalla presenza delle prese d'aria per tale impianto, situate ai lati del serbatoio ventrale, verso la sua parte posteriore.

La colorazione dell'esemplare raffigurato in tavola (si tratta di un velivolo del n. 219 Squadron, di stanza nella zona del Canale di Suez dal '51 al '55 quando fu sciolto) è identica al precedente, unica differenza è il radome mimetizzato.

### Gloster G.47 METEOR N.F.Mk.12

Si tratta della seconda vera versione da caccia notturna del Meteor. A differenza dei primi due tipi (che come abbiamo visto sono in pratica uno solo) monta un radar americano al posto di quello inglese; il muso risulta ulteriormente allungato e il timone di direzione ha la superficie aumentata mediante due raccordi aerodinamici che compensano la maggiore lunghezza.

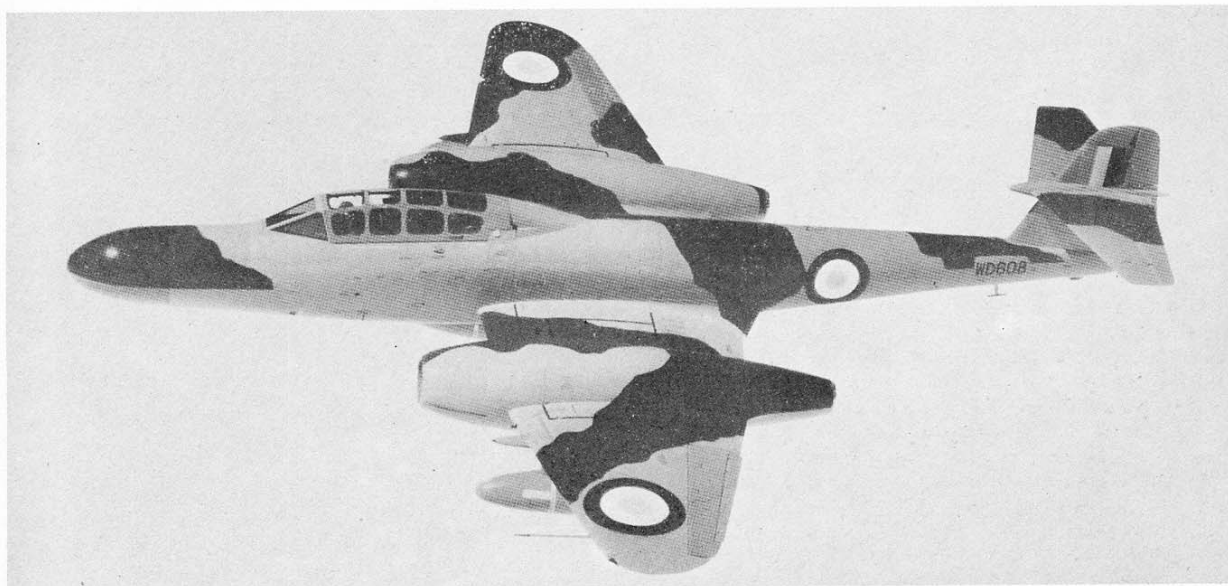
Per il modello si procede come per il Mk.11, fatta salva la maggiore lunghezza, sagomando i due raccordi con del body putty o del plasticard.

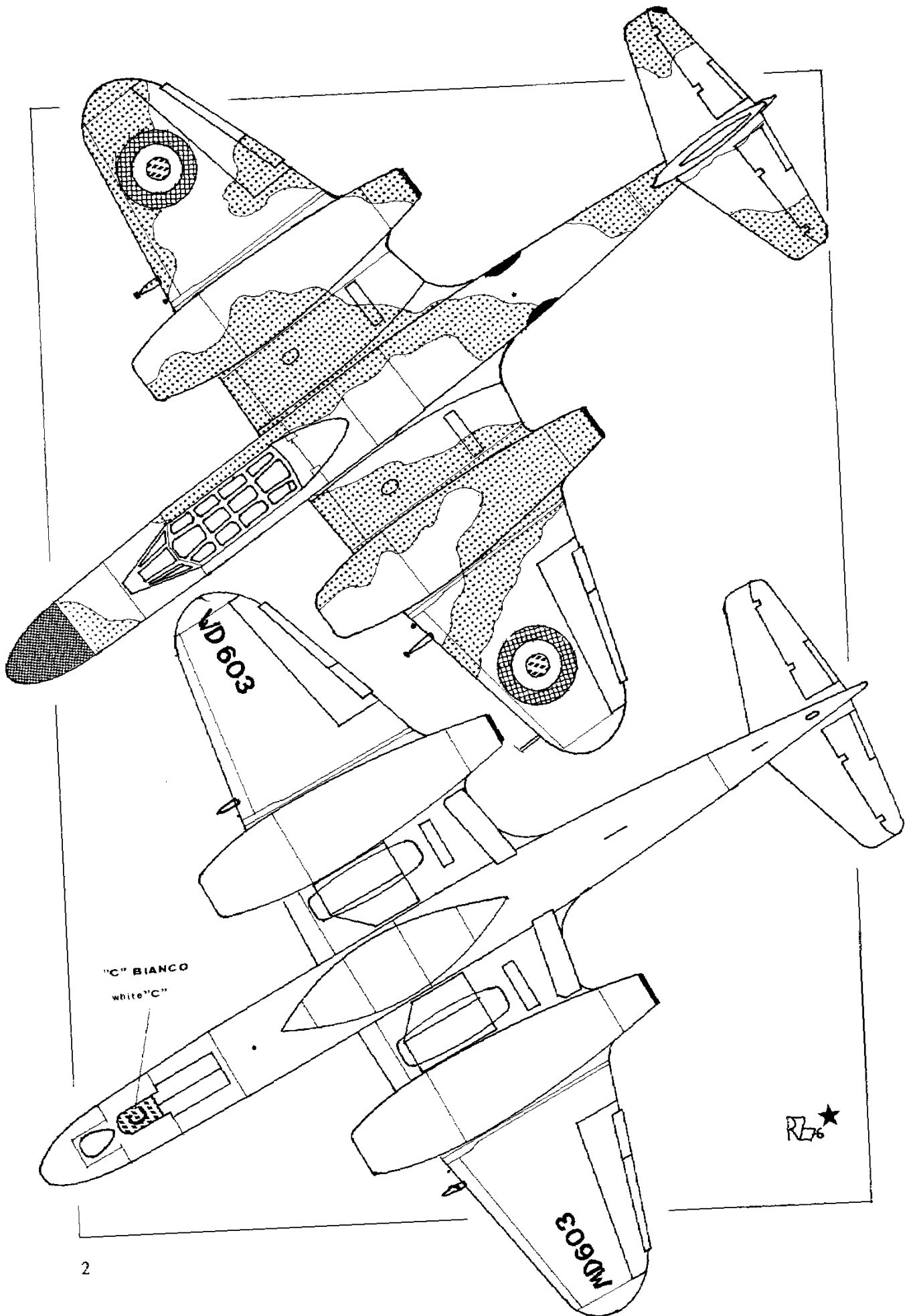
Colorazione analoga ai due precedenti, con il radome nero lucido; la lettera individuale è bianca iscritta in un cerchio rosso ed è riportata anche sul portello del carrello anteriore.

### Gloster G.47 METEOR N.F.Mk.14

Ultima è più sofisticata versione notturna del

*Meteor N.F. MK. 11, No 151 Sqdn, 1953. Notare la netta separazione fra i colori della mimetizzazione, dark green e medium sea gray con superfici inferiori light gray, lucidissima. Il tettuccio è del vecchio tipo ad intelaiatura.*

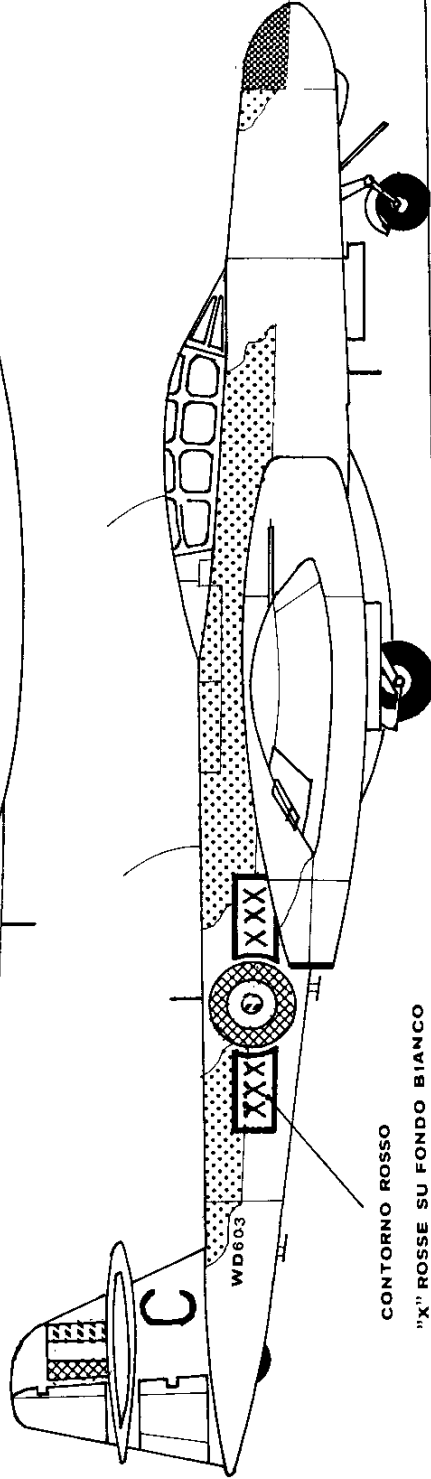
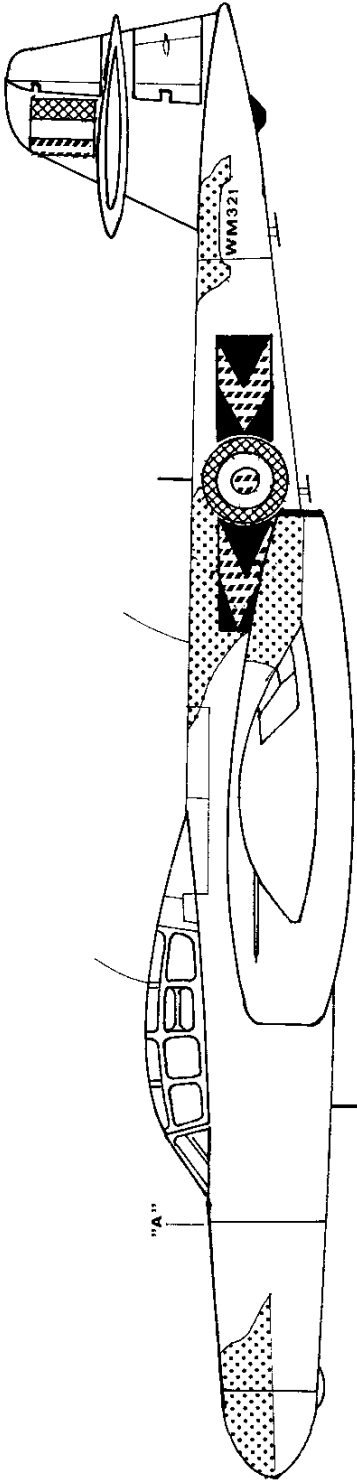






METEOR N.F. Mk.13  
No 219 Sqdn

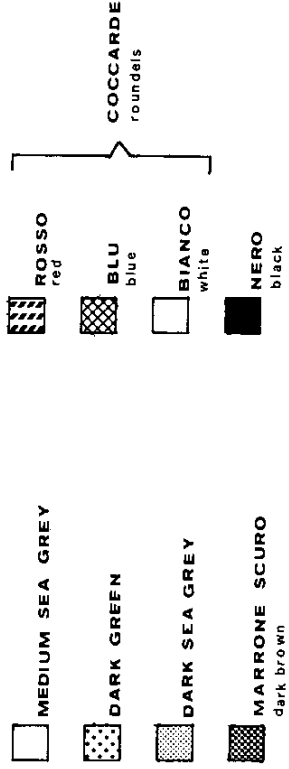
"A"



CONTORNO ROSSO

"X" ROSSE SU FONDO BIANCO

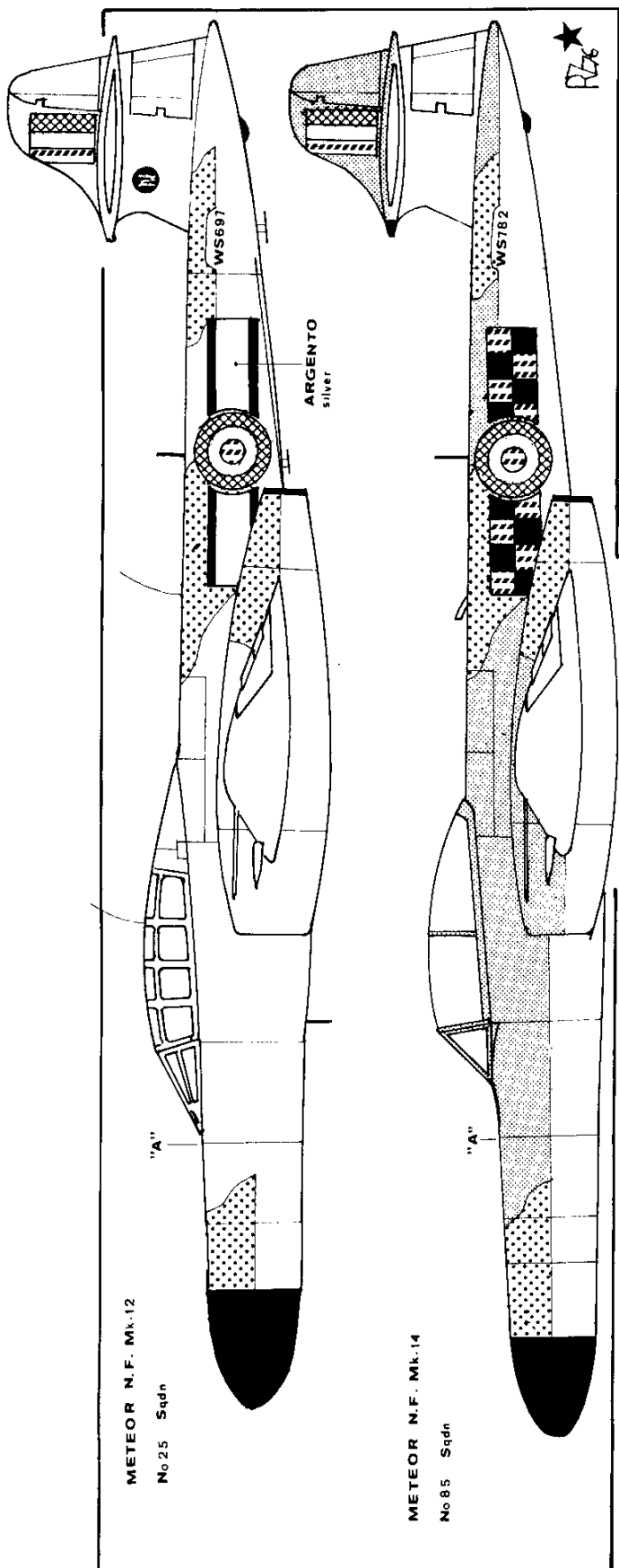
red outline  
red 'x' on white background



GLOSTER G.47 METEOR N.F. Mk.11

No 29 Squadron - R.A.F.

TANGMERE - July 1953



Meteor; il radar è ancora americano ma di tipo più potente (e con ulteriore allungato del muso) e la cappottina di tipo a goccia.

Per il modello si procede come il solito e si sostituisce la cappottina del T.7 con quella relativa a questo mark inserita nella stessa confezione.

La colorazione è uguale come schema ai precedenti, salvo che nelle superfici superiori e laterali il Medium Sea Grey è costituito dal Dark Sea Grey.

#### NOTE GENERALI SULLA COLORAZIONE

Come già detto tutti i colori delle mimetizzazioni sono lucidi e con linee di demarcazione nette fra loro. Gli schemi dati nelle tavole sono tratti da foto dei vari velivoli e si riferiscono perciò al velivolo in quella determinata epoca, successivamente si vedono foto di Mk.11 e 12 con lo schema a tre colori del Mk.14. Lo stesso Mk.14 fu usato anche dalla scuola navigatori con colorazione interamente argentea e vistose bande arancione sulle ali e in fusoliera. Negli esemplari sia diurni che notturni che presero la via di aeronautiche straniere gli schemi variano notevolmente sia come colori che come contorni degli stessi.

Roberto Zambon

#### BIBLIOGRAFIA

E. SHACKLADY — The Gloster Meteor — McDonald Monographs

TAYLOR—MOYES — Pictorial History of the RAF — Vol. 3 — Ian Allan

W. GREEN — Warplanes of WW II — Fighters — Vol. 2

Profile n. 12 — Meteor 8

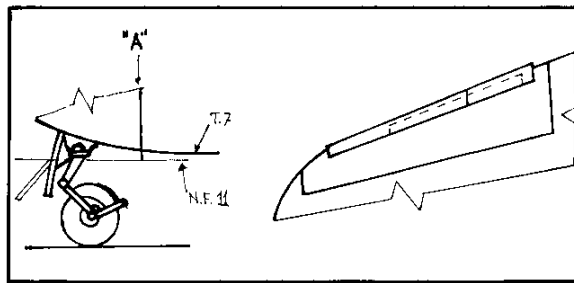
Profile n. 78 — Meteor IV

Camouflage & Markings n. 11 — Ducimus Book

Aeroplane Monthly — November 1975

Aeroplane Monthly — July 1975

IPMS International Special



#### TABELLA COMPARATIVA DELLE DIMENSIONI

	Lunghezza totale			
	fusoliera		idem	differenza
	feet	inch	mm	mm
T.Mk.7	43	6	13800	—
N.F.Mk.11	48	6	14300	+1500
N.F.Mk.12	49	11	14975	+1925
N.F.Mk.13	48	6	14300	+1500
N.F.Mk.14	51	4	16150	+2350

**ELENCO DEI NUMERI DI MATRICOLA DEI METEOR  
DIVISI PER TIPO**

**Prototipi** – DG202/G – DG209/G

**Mk.I** – EE210/G – EE229

**Mk.III** – EE230 – EE254 / EE269 – EE318 / EE331 –  
EE369 / EE384 – EE429 / EE444 – EE493

**Mk.IV** – EE517 – EE554 / EE568 – EE599 / RA365 –  
RA398 / RA413 – RA457 / RA473 – RA493 / VT102 –  
VT150 / VT168 – VT199 / VT213 – VT247 / VT256 –  
VT294 / VT303 – VT347 / WV255 – WV315 / VW780 –  
VW791 / VZ386 – VZ429 / VZ436 – VZ437

**Mk.7** – VW410 – VW459 / VW470 – VW489 / VZ629 –  
VZ649 / WA590 – WA639 / WA649 – WA698 / WA707 –  
WA743 / WF766 – WF795 / WF813 – WF862 / WF875 –  
WF883 / WG935 – WG950 / WG961 – WG999 / WH112 –  
WH136 / WH164 – WH209 / WH215 – WH248 / WL332 –  
WL381 / WL397 – WL436 / WL453 – WL488 / WN309 –  
WN321 / WS103 – WS117 / WS140 – WS141 / XF273 –  
XF273

**Mk.8** – VZ438 – VZ485 / VZ493 – VZ532 / VZ540 –  
VZ569 / WA755 – WA794 / WA808 – WA857 / WA867 –  
WA909 / WA920 – WA969 / WA981 – WA999 / WB105 –  
WB112 / WE852 – WE891 / WE895 – WE939 / WE942 –  
WE976 / WF639 – WF662 / WF677 – WF716 / WF736 –  
WF760 / WH249 – WH263 / WH272 – WH320 / WH342 –  
WH386 / WH395 – WH426 / WH442 – WH484 / WH498 –  
WH513 / WK647 – WK696 / WK707 – WK756 / WK783 –  
WK827 / WK849 – WK893 / WK906 – WK955 / WK966 –  
WK994 / WL104 – WL143 / WL158 – WL191

**Mk.9** – VW360 – VW371 / VZ577 – VZ611 / WB114 –  
WB125 / WB133 – WB143 / WH533 – WH557 / WL255 –  
WL265 / WX962 – WX981

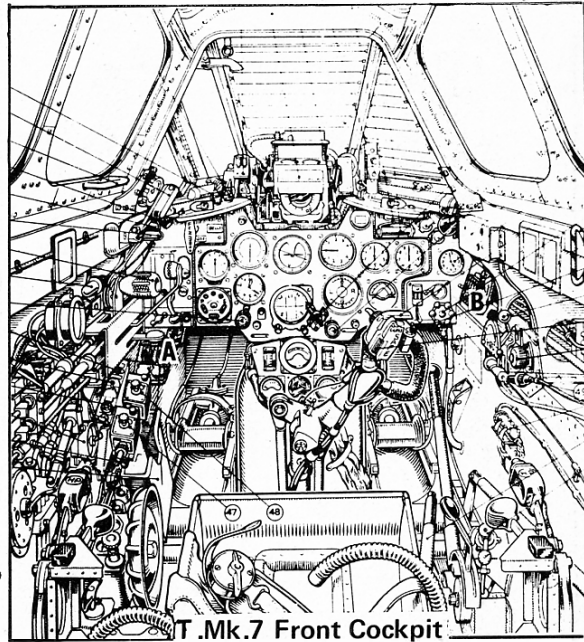
**Mk.10** – VW376 – VW379 / VS968 – VS987 / WB153 –  
WB181 / WH569 – WH573

**Mk.11** – WB543 – WA546 – WA547 – WD543 / WD585 –  
WD634 / WD640 – WD689 / WD696 – WD745 / WD751 –  
WD800 / WM143 – WM192 / WM221 – WM270 / WM292 –  
WM302

**Mk.12** – WS590 – WS639 / WS658 – WS700 / WS715 –  
WS721

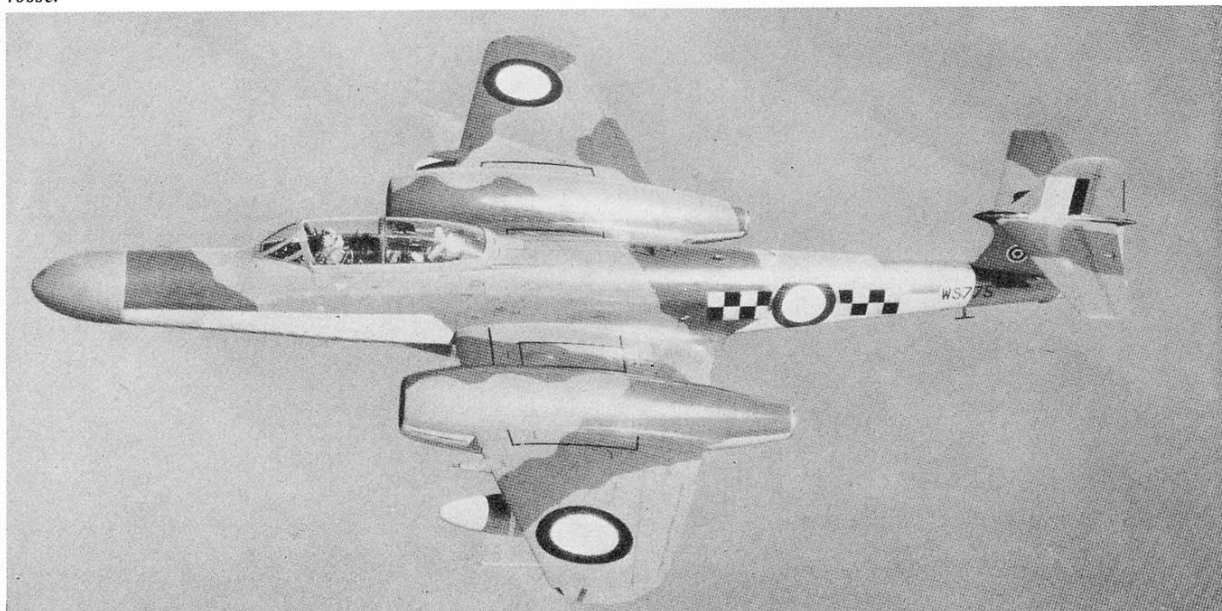
**Mk.13** – WM308 – WM341 / WM362 – WM367

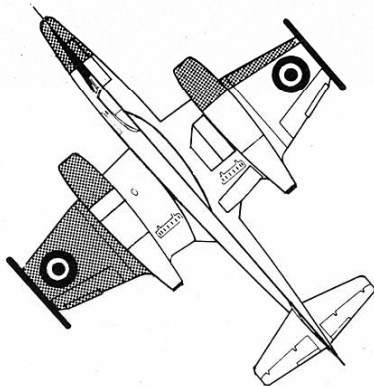
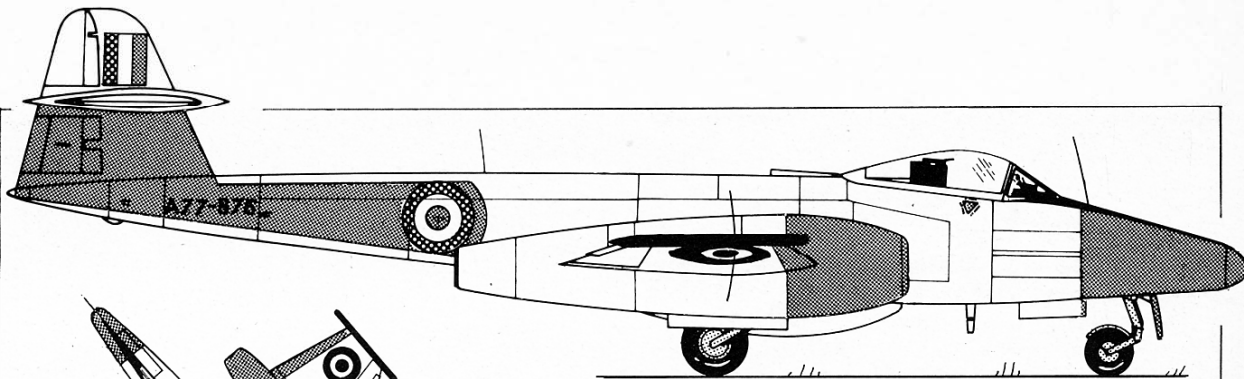
**Mk.14** – WS722 – WS760 / WS774 – WS812 / WS827 –  
WS848



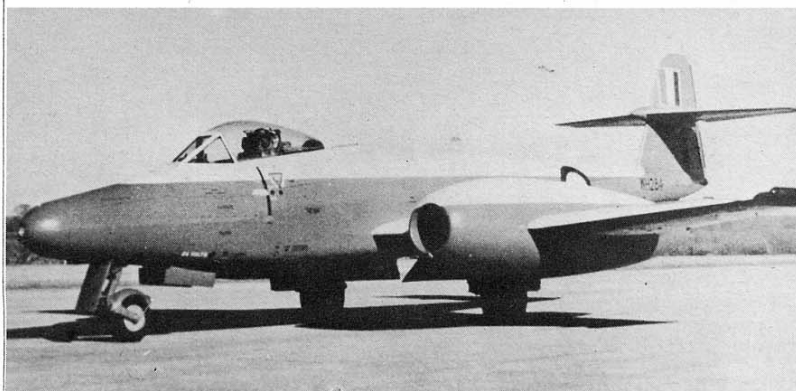
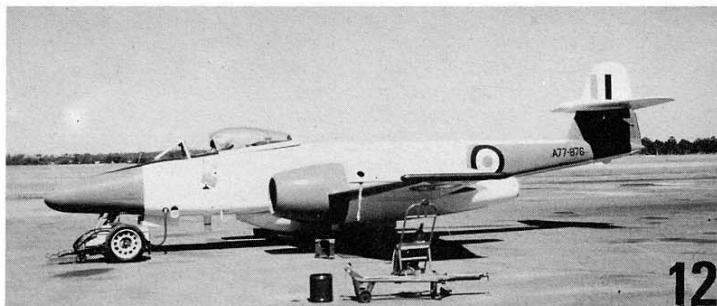
**T.Mk.7 Front Cockpit  
(F.MK.8 similar)**

*Meteor N. F. MK.14, No 85 Sqn; 1954. Il naso è stato ulteriormente allungato e il tettuccio è ora completamente trasparente, in due pezzi separati. Si apriva scivolando indietro. Non sono installati seggiolini eiettabili. Alcuni dei primi NF.14 avevano una presa d'aria per raffreddamento sotto il radome, mentre fu poi spostata nella parte superiore. La mimetizzazione è la standard attuale per i caccia RAF. Gli scacchi in fusoliera sono rossi e neri e lo stemma poco visibile in coda è un esagono bianco in campo nero e con cornice di nuovo bianca, uguale al distintivo usato da questo squadrone durante la prima guerra mondiale. Visibilissime sono invece le walkways rosse.*





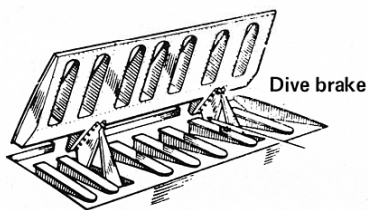
Drawn by Reg



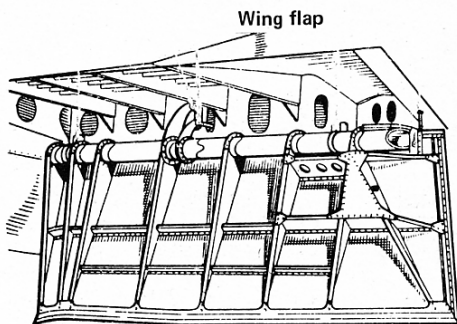
Livrea bianco lucido con ampie zone (vedi disegni) in rosso scarlatto lucido. I piccoli pods fotografici sono neri. Di nuovo, attenzione alle molte antenne presenti. Questo esemplare (ex RAF WK800) dopo la «campagna di Corea», prestò servizio nella 78 Wing e quindi nel No 23 Sqdn. Dichiarato surplus nell'Ottobre 1960 fu modificato, probabilmente nel 1963, in U.K.21. Courtesy IPMS-AUSTRALIA.

Impossibile confondere questo vistosissimo Meteor U.K.16. (Segue a pag. 7)

AERO FRENO APERTO

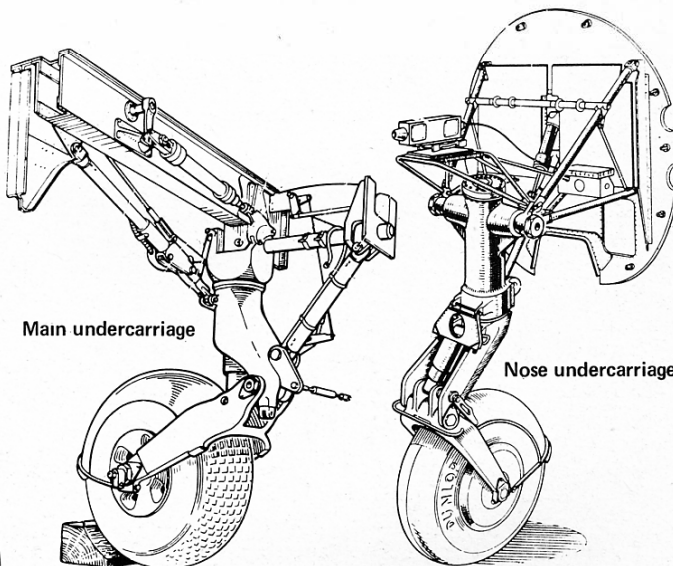


Dive brake



Wing flap

FLAP IN POSIZIONE ESTESA

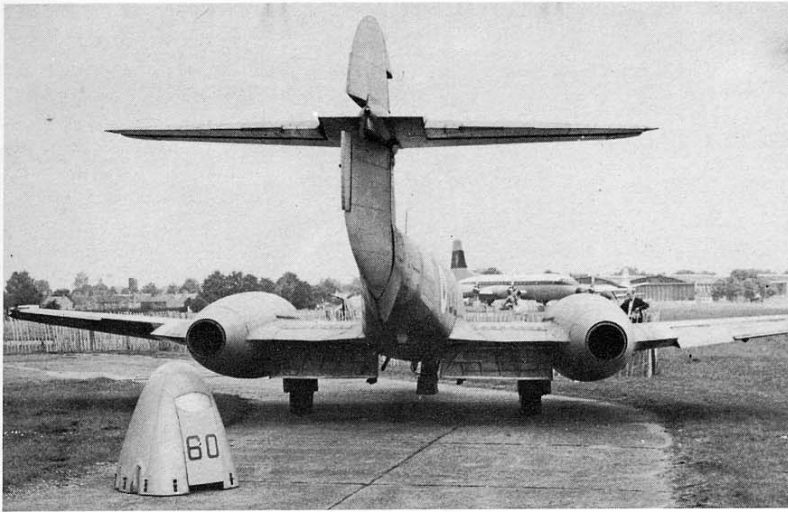


Main undercarriage

Nose undercarriage

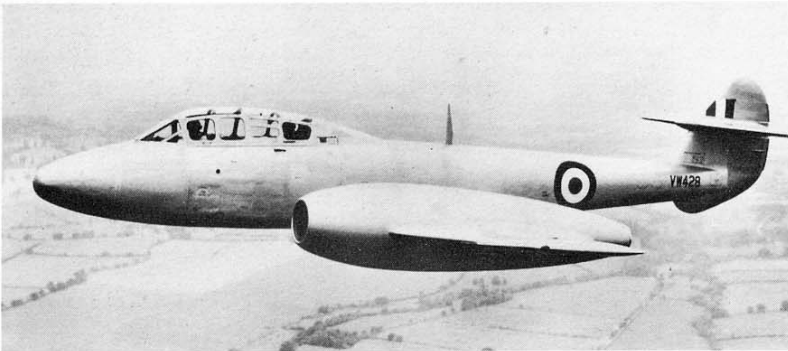
CARRELLO PRINCIPALE

CARRELLO ANTERIORE

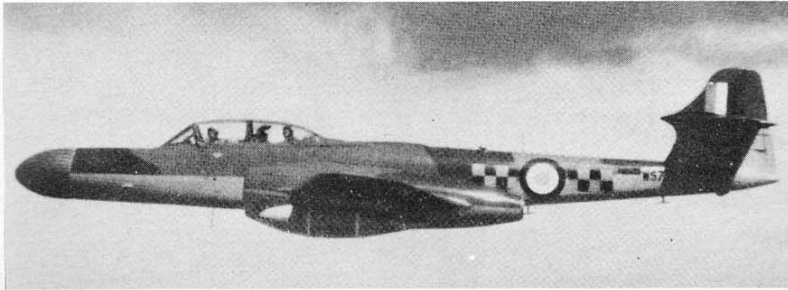


(Continua da pag. 6). Abbondanti stencils neri che ben risaltano sulla colorazione giallo rosa scarlatta. La scritta «24 VOLTS» vicino al portello anteriore del carrello è gialla. Questo esemplare fu in servizio nel No.87 Sqd prima di essere convertito (fu uno dei primissimi MK.16 prodotti). Fu usato per esperimenti alla Telecommunications Research Establishment e fu il primo della sua versione ad essere inviato a Llanberd (30-6-'60). Fu distrutto da un missile il 9 Novembre 1960. -

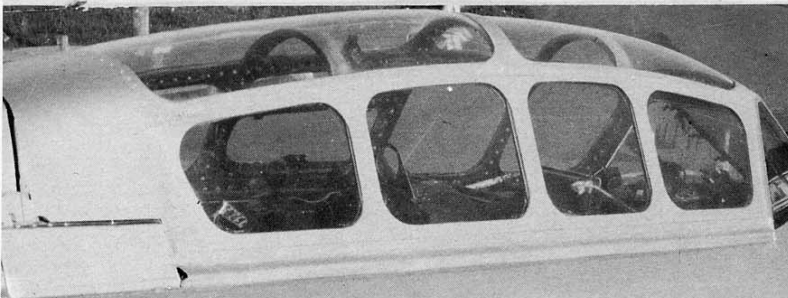
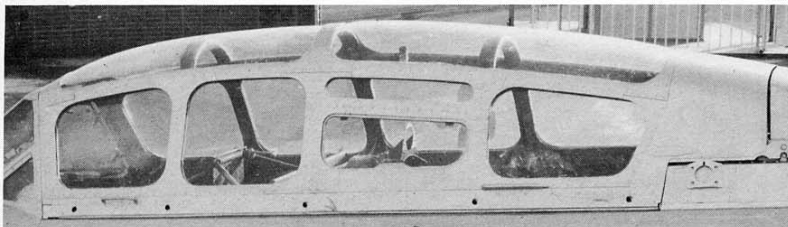
Gloster Meteor G.41G F.MK.4, VT229 (primo lotto prodotto), Duxford 1976. Si notino le superfici mobili in posizione «rilassata». La colorazione è natural metal con ampie zone gialle: parte esterna dalle ali: fascia in coda e sotto il muso. (Foto Varone)



Gloster G.43 Meteor T. MK.7 Questo velivolo, che fu poi consegnato al No 257 Sqdn è compreso nei primi 50 costruiti e perciò è propulso da Rolls Royce Derwent serie 5 e ha la coda di un Meteor F.4 (Foto FLIGHT).



Si tratta dello stesso esemplare di N.F.MK. 14 già comparso prima. Questa vista permette però di apprezzarne l'esatto profilo. Notare le sottili striscie bianche sui serbatoi subalari.

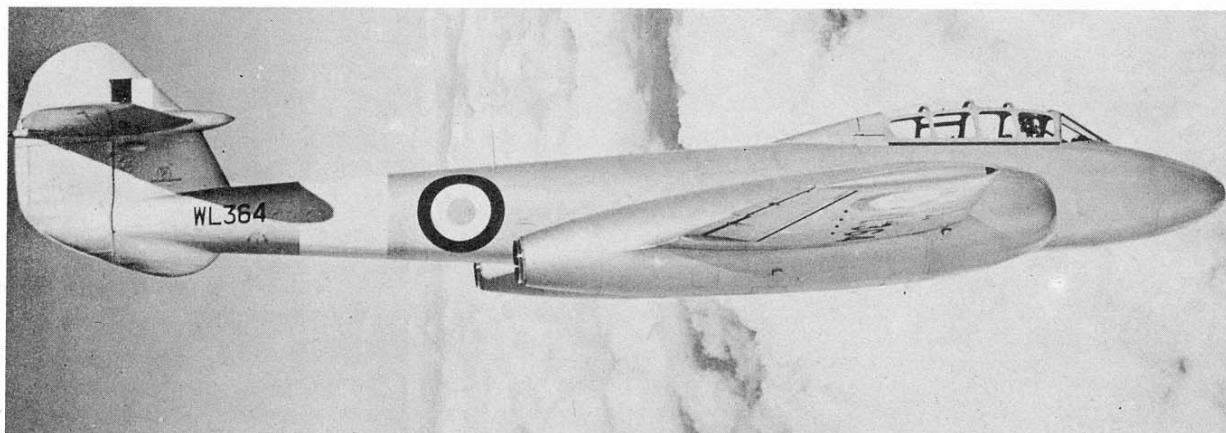


Per i fanatici del dettaglio in zona cockpit, ecco le due viste, destra e sinistra, del tettuccio di un Meteor T.MK.7. Una finezza che potrebbe sfuggire è che solo la sbarra centrale dell'intelaiatura sporge all'esterno: le altre due sono delle specie di roll-bars completamente interne. (Foto courtesy IPMS-AUSTRALIA).



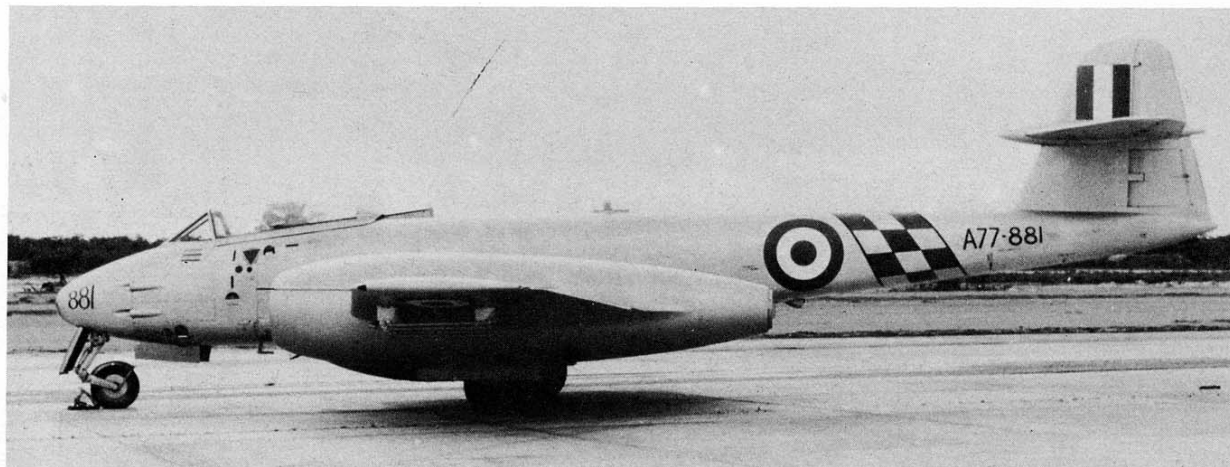


*Un'altro Meteor U.MK.16 in volo: da notare ..... l'assenza del pilota! Questo esemplare (WH344) entrò in servizio a poligono di Llanbeerd nel Giugno del 1961 (la foto fu scattata l'anno seguente). La mimetizzazione è standard. Oltre all'ampia dotazione di antenne e ai pods fotografici di nuovo tipo, notare quella specie di cilindretti posti in mazzetti di tre sotto gli ugelli del motore: sono dei generatori IR, adottati per rendere più agevole il puntamento dei missili a ricerca IR. (Foto Refuelling via Pini).*

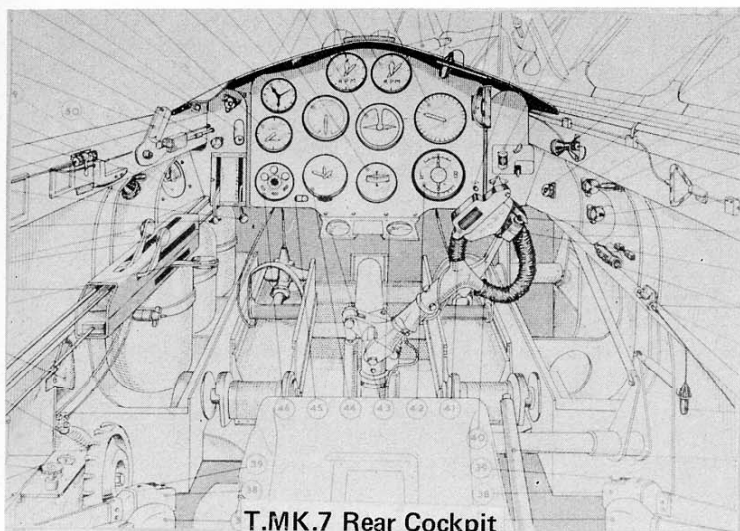


*Gloster G.43 Meteor T.7, 1954. Il WL364 era il velivolo fotografico ufficiale della casa costruttrice. Colorazione argento con banda in fusoliera gialla. Radi stencils neri in coda e immediatamente a destra della coccarda. (Foto Hawker Siddeley via Pini)*

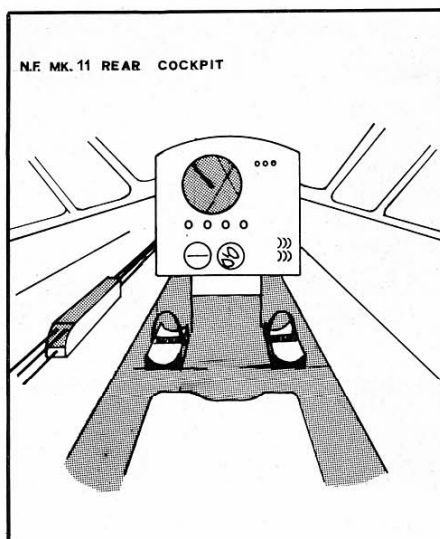
*Gloster G.41K Meteor F.MK.8. Questo velivolo della R.A.A.F., No 77 Sqn, (ex matricola RAF WK944, cioè del primo lotto prodotto) è fotografato probabilmente in Corea dove arrivò il 6 luglio 1953. Il tettuccio è del nuovo tipo completamente trasparente. Infatti in precedenza per un'eccessiva prudenza riguardo le sollecitazioni strutturali, gli F.8 erano stati dotati di una capottina con la metà posteriore in solida lamiera, creando gravi problemi di visibilità. (Foto courtesy IPMS-AUSTRALASIA)*







T.MK.7 Rear Cockpit



N.F. MK.11 REAR COCKPIT

#### I METEORS «DRONES»: ALCUNE NOTE

Con lo sviluppo enorme dei sistemi d'arma antiaerei missilistici dei primi anni '50, divenne necessario disporre di un bersaglio radiocomandato di elevate prestazioni in grado di simulare il più fedelmente possibile un vero velivolo bellico. Data la grande quantità in cui era disponibile, fu scelto il buon Meteor anche per questo ruolo. E così i Meteor modificati dalla Flight Refuelling divennero i drones standard della RAF. Le principali versioni furono la U.MK.16 e U.MK.21. La U.MK.15 era una versione derivata dalla F.MK.4 ed era caratterizzata dall'avere particolari sistemi di controllo che permettevano di effettuare da terra tutte le normali manovre di volo, dal decollo all'atterraggio e dal possedere i pods fotografici che registrano le ultime fasi dell'avvicinamento del missile. La U.MK.16 era invece una versione convertita dall'F.MK.8. Essa incorporava più perfezionati sistemi di controllo (autopilota Elliot Type B.4) ed in genere offriva prestazioni superiori (autonomia maggiore del 60% grazie all'adozione di serbatoi che portavano il car-

buratore a 2978 litri, integrabili dal serbatoio ventrale da 796 litri). Strutturalmente tutto il troncone anteriore era riprogettato per contenere l'ampia dotazione di scatole nere: vi era stato un allungamento di circa 75 cm e un ampio portellone faceva accedere al vano elettronica. L'aumento di questa ha imposto l'adozione di nuovi generatori che hanno portato da 4000 a 12000 watti la potenza elettrica disponibili.

*E per finire con i «drones» ecco una foto del prototipo del Meteor U.MK.16 (WA775) che fece il primo volo il 22 Ottobre 1956. Fu usato per lo sviluppo dell'autopilota. Fu infine consegnato al poligono di Llanbedr nel 1961 ma fu perso poco dopo a causa di un malfunzionamento del sistema di controllo. Sono evidenti i pods alle estremità alari ancora del vecchio tipo, il muso corto e le carenature dei cannoni ancora tutte presenti. A differenza degli esemplari di serie non è presente la fotocamera nel muso. (Foto Flight Refuelling via Pini)*



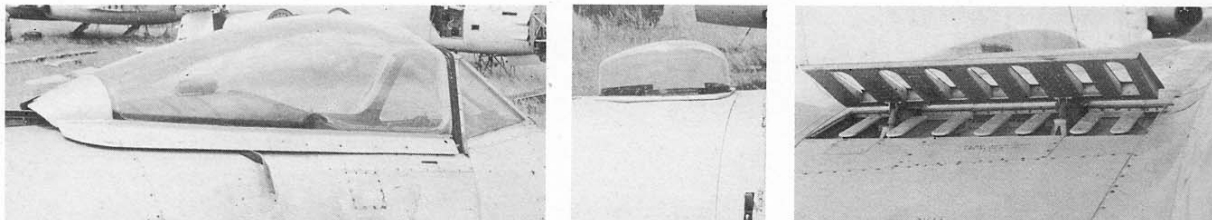
le. Grazie allo sviluppo delle macchine fotografiche Type W.R.E.No I Mk.I della Fairey, caratterizzate dalla ridottissima sezione e da un'apertura di circa 180°, fu possibile ridurre i pods a piccole carenature. Questi inoltre erano in questa versione eiettabili in modo che si potevano recuperare anche in caso di distruzione del velivolo. Riguardo alla versione U.MK.21 (esiste anche la U.MK.21A) questa è praticamente uguale alla U.MK.16 salvo alcune modifiche per rendere adatto l'aereo all'ambiente del poligono di Woomera (Australia). Inizialmente otto F.8 furono approntati dalla Flight Refuelling e quindi spediti in Australia dove la Fairey curò l'assemblaggio. Inoltre furono spediti kits di modifica per due U.MK.16 della RAF già presenti a Woomera. In seguito la

Fairey modificò a U.MK21 praticamente tutti i Meteors della R.A.A.F. che non erano ancora stati demoliti.

G. Varone

*I seguenti dati si riferiscono al Meteor U.MK.16*

Lunghezza 14.35m  
 Apertura alare 11.89m  
 Altezza 4.21m  
 Peso a vuoto 5457 Kg.  
 Peso MAX al decollo 8663 Kg.  
 Velocità MAX 862 Km/h oppure 0.76  
 Velocità di stallo 180 Km/h



*Come ultime fotografie presentiamo questi dettagli di Meteor F.8 australiani. In ordine si può osservare l'ultimo tipo di tettuccio a bolla (il sedile è stato rimosso), la carenatura dorsale del radiogoniometro, che fu fonte di guai in Corea, e gli aerofreni posti superiormente fra gondola e fusoliera. (Foto Courtesy IPMS-AUSTRALIA)*

## OPEL «BLITZ» CON INSTALLAZIONE CONTRAEREA DA 20 mm FLAK 30

«Opel Blitz 3(t) TYP LKW 3,6-36 S»: questa è la carta di identità del più conosciuto autocarro medio tedesco della seconda guerra mondiale.

Venne utilizzato nei più diversi reparti dell'esercito, marina, SS ed aeronautica. La prova di tutto ciò la si ha nelle foto scattate in qualsiasi teatro d'operazioni, sia in reparti combattenti che in organizzazioni territoriali.

Costruito in più di 25.000 esemplari, venne prodotto in numerosissime versioni ufficiali, senza contare quelli ai quali furono apportate modifiche nelle officine fa campo, per scopi particolari, secondo le esigenze operative, come capitò molto spesso in reparti di artiglieria contraerea, i quali per dare mobilità alle loro batterie, montarono sopra al camion il pezzo contraereo da 20 mm Flak 30.

Per ottenere questa versione bisogna modificare il carro, avendo come base il modello «ITALAEREI» in scala 1/35.

### MODIFICHE ALLA CABINA.

Per ottenere la cabina di guida bisogna tagliare ed asportare, con il taglia balsa, il parabrezza ed il tetto, avendo cura di tagliare il parabrezza nel punto d'incontro con il capano motore.

Fatto questo, è consigliabile passare la carta abrasiva per eliminare i segni dell'operazione.

Subito dopo, si eliminano le portiere ed anche parte dello schienale. Per l'eliminazione delle portiere, si procede nel seguente modo:

- tagliare le portiere come se venissero asportate dai cardini, raschiare con delicatezza i resti dei cardini rimasti sulle fiancate della cabina e rifinire il vano della portiera in modo esatto (vedi fig. 1);

- tracciare con la matita un segno coincidente con il lato più basso del finestrino esistente sopra la parte posteriore dello schienale medesimo e che, nel camion originale serviva per

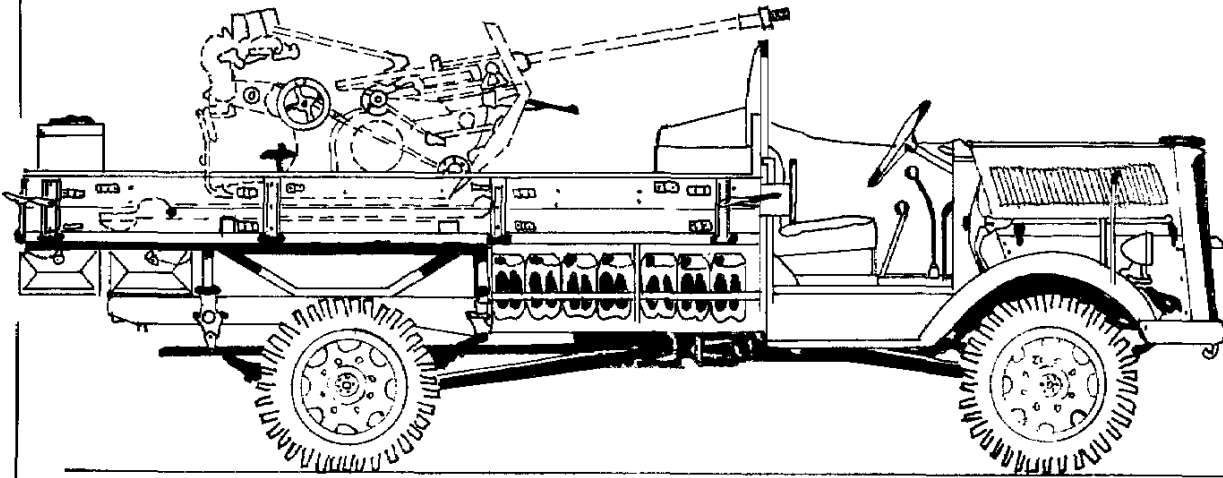
controllare il tergo dell'autocarro durante la marcia. Asportare la parte superiore con il taglia balsa. Subito dopo, si deve procedere al montaggio della cabina secondo le istruzioni allegate al modello



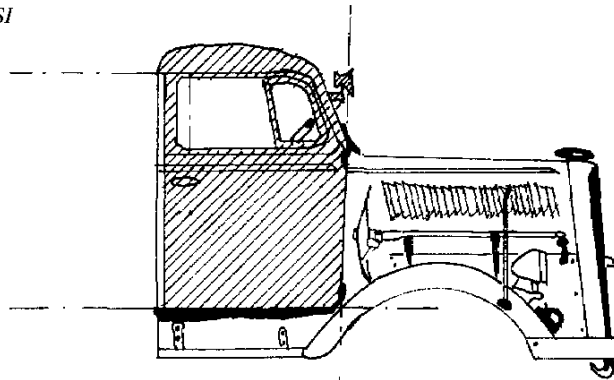
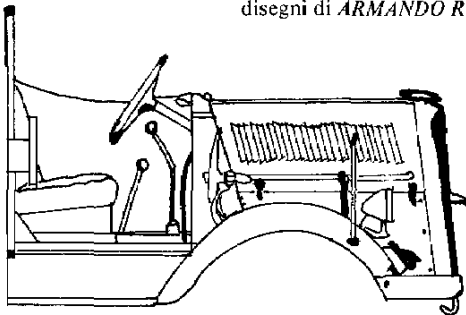
foto M. Guerri



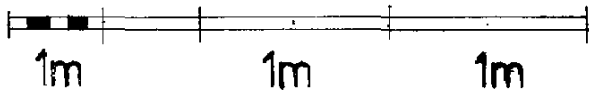
OPEL «BLITZ» CON INSTALLAZIONE CONTRAEREA DA 20 mm FLAK 30



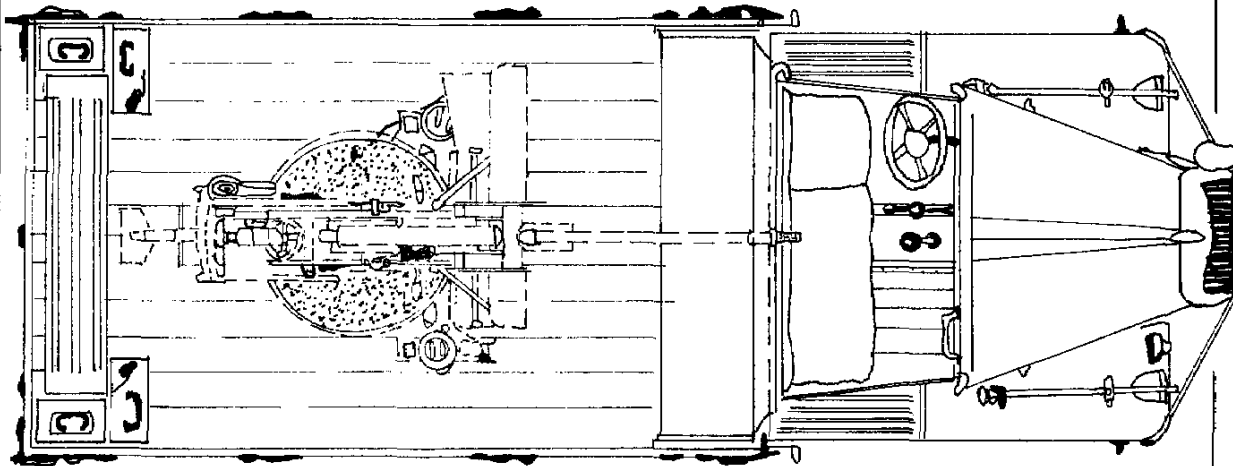
disegni di ARMANDO ROSSI



1:35



eliminare



## MODIFICHE AL CASSONE.

Nel cassone, le sponde vanno abbassate di mm. 17. Naturalmente, questa operazione deve essere eseguita utilizzando il taglia balsa con una certa abilità.

Fatto questo, procedere con attenzione al montaggio del nuovo cassone. Sul cassone, oltre all'installazione del cannoncino (di cui parlerò più avanti) dobbiamo sistemare alcune cose molto importanti. La prima, è fondamentale, è il «divanetto» dove prendono posto gli artiglieri durante la marcia, le cassette porta munizioni e quelle porta attrezzi. Il divanetto lo ricaviamo da uno dei quattro divani che sono sistemati all'interno dell'«Hanomag» modello 1/35 della «Tamiya». Al divanetto, occorrerà accorciare i piedini di circa 2 mm.

Completate queste operazioni, si può fissare il divanetto contro la sponda del cassone situata dietro la cabina.

Le cassette di munizioni, prese dalla scatola degli artiglieri Tamiya (quelli da abbinare con la contraerea a 4 canne), vanno sistemate nella parte terminale del cassone, e precisamente ai due angoli posteriori.

Le cassette degli attrezzi invece devono risultare in mezzo a quelle delle munizioni.

Occorre inoltre modificare la sistemazione delle due cassette porta attrezzi che si trovano rispettivamente a destra ed a sinistra della parte posteriore del cassone.

La modifica va eseguita nel seguente modo:

si tratta di spostare la cassetta di sinistra al lato destro, affiancandola all'altra. Sempre sullo stesso lato del cassone,

bisogna sistemare 7 taniche di benzina, in un alloggiamento appositamente costruito con listelli «plasticard» della grandezza di mm 1 (vedi fig. II).

Questa realizzazione deve trovare posto nella parte posteriore del cassone.

Per il resto, tutto è regolare perchè rimane solamente da togliere la ruota di scorta.

Completare le operazioni che abbiamo descritto, montare completamente il camion seguendo le relative istruzioni. Al momento della colorazione; lasciare il pianale del cassone (dove sarà installato il pezzo contraereo) privo di vernice.

La contraerea da installare è la scatola della «ESCI» da poco immessa sul mercato. Essa va montata seguendo rigorosamente le istruzioni fornite dalla ditta (versione senza carrello). Dopo, il pezzo vuole sistemato al centro del cassone con la gamba più lunga del treppiede verso il retro del camion.

Finito il montaggio, compresa l'installazione del cannoncino, si completa la pittura del veicolo.

Se vi è possibile, dipingete con l'areografo, per ovvie ragioni di praticità e per assicurarvi una migliore riuscita.

Io, da parte mia, ho scelto per il modello che ho realizzato l'«LM-4 German Panzer Grey-Mo-Lak» ed ho ritenuto opportuno inserire nell'autocarro così realizzato la sola targa dell'Esercito Germanico.

Carlo Raimondo Pecchi

## ..... E ALLA FINE LA FRECCIA: MIRAGE F.1

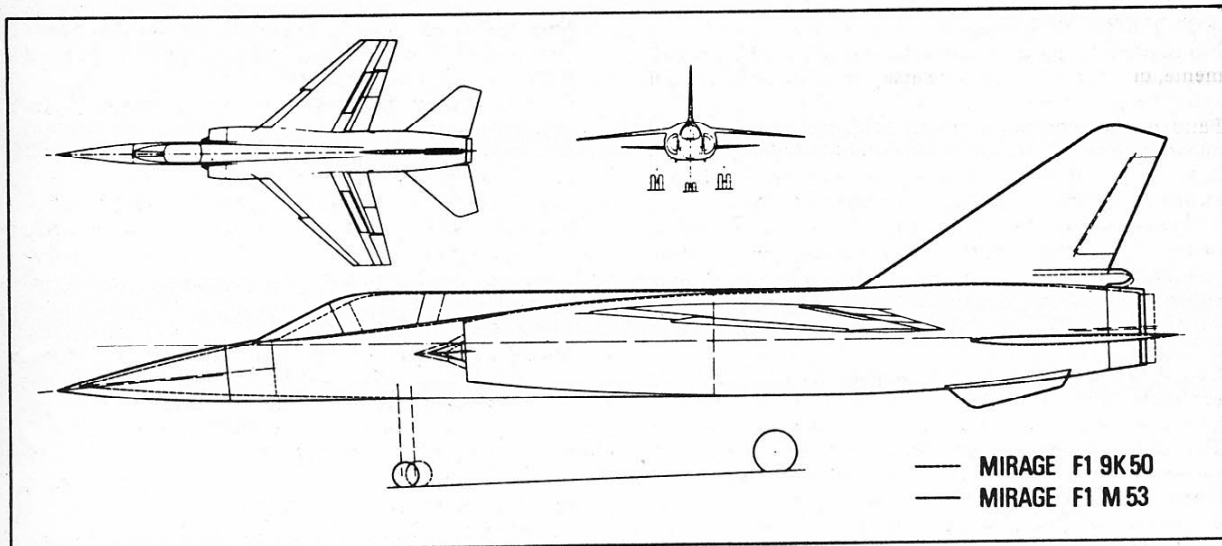
Abbiamo appena ricevuto, novità per il 1978, il kit ESCI relativo al Mirage F.1. Questa è la prima realizzazione in scala 1/48 di questo aereo, mentre in scala 1/72 dovrebbero uscire i modelli Heller ed Airfix.

Prima di iniziare qualsiasi discorso modellistico, ci sembra opportuno tracciare un minimo di storia di questo velivolo considerato di transizione tra il Mirage III ed il Mirage 2000. L'F.1 nacque come versione monoposto e ridotta nelle dimensioni del Mirage III F.2, progettato per la sostituzione del Mirage III. Il Mirage III F.2, biposto, avrebbe dovuto essere specializzato in missioni d'attacco al suolo e penetrazione a bassa quota nel territorio nemico ed era caratterizzato da un'ala a freccia in posizione alta e da un piano orizzontale in posizione bassa. Questo progetto venne in seguito abbandonato perchè giudicato troppo impegnativo per l'Armée de l'Air. Il Mirage F.1 volò per la prima volta il 23 dicembre 1966 e manifestò immediatamente notevoli qualità e prestazioni. Il primo prototipo precipitò però nel settembre 1967 a causa di fenomeni aereoelastici uccidendo il capo collaudatore della Dassault, ma i responsabili dell'Armée de l'Air mantennero ugualmente un giudizio positivo dell'aereo. Sempre nel settembre 1967 furono consegnati altri tre prototipi (disegnati come aerei di preserie) ed una cellula per prove statiche. Il prototipo 02 volò il 20 marzo 1969, le 03 il settembre 1969 e le 04 il 17 giugno 1970. Il primo Mirage F.1 di serie volò per la prima volta il 15 settembre 1973 sulla pista di Bordeaux Mérignac, dove si trovano anche le officine Dassault. Attualmente la cadenza di produzione dell'aereo è di cinque esemplari al mese. La Dassault propone, oltre alla versione base F.1C. L'F.1A semplificato nell'elettronica e con capacità di attacco al suolo diurno e l'F.1B che ha compiuto il primo volo il 26 maggio 1976; le dimensioni dell'F.1B sono identiche a quelle dell'F.1C tranne che nella lunghezza: 30 cm. in più per il biposto rispetto al mo-

noposto. Il peso è superiore di circa 200 Kg. mentre le prestazioni sono praticamente le stesse che per il monoposto: solo l'autonomia è leggermente diminuita. Il posto anteriore è identico a quello dell'F.1, mentre quello posteriore ha una visibilità ancora migliore in rapporto al Mirage IIIB; i due posti sono dotati di seggiolino eiettabile Martin Baker MK 4. Anche l'armamento è identico tranne che per i due cannoni DEFA da 30 mm. che però possono esser montati in pod esterni.

Venne inoltre realizzato un prototipo dell'F.1E che volò per la prima volta il 22 dicembre 1974. L'F.1E avrebbe dovuto essere la versione definitiva dell'F.1 con motore Snecma M-53 Super Atar al posto dell'«ATAR» 9K-50. Questa versione fu però rifiutata dall'Armée de l'Air in quanto giudicò controproducente avere in servizio lo stesso aereo con due motori differenti. L'F.1E uscì perdente anche dal programma di ristrutturazione delle forze aeree norvegesi, olandese, belga e danese, vinto, com'è noto, dallo F.16. Era inoltre prevista una variante imbarcata per sostituire i caccia americani Crusader sulle portaerei francesi. Attualmente gli ordini hanno superato i 500 esemplari. Fra gli acquirenti vi sono ovviamente la Francia che ha ordinato 122 aerei (numero che dovrebbe salire a 229), la Spagna con 15 esemplari (12 F.1CE e 3 F.1CE) e che è in attesa di altri 10 velivoli, il Sud Africa con 48 esemplari ordinati (12 F.1CZ e 36 F.1AZ), il Marocco con 50 esemplari ordinati più un'opzione per altri 25 F.1CK, la Grecia che ne ha in linea 40 (36 F.1CG e 4 F.1BG), il Kuwait che ne ha in linea 19 (17 F.1Ck e 2 F.1BK), l'Irak con 32 F.1C e 4 F.1B, la Libia con 38 F.1 ordinati e un'opzione per altri 50. A questi si aggiungono i recentissimi ordini dell'Equador per 18 Mirage F.1 e della Spagna per 48 aerei (42 F.1C e 6 F.1B).

Alberto Trentini



Confronto dei profili del Mirage F.1C ed dell'F.1E. Fra le altre modifiche si nota l'allungamento del muso e lo spostamento in avanti dell'abitacolo e del carrello anteriore. Invariata invece l'apertura e la superficie dell'ala e dei piani di coda.

Interessante immagine di un F.1C, anch'esso dell'ECTT 1/5, in decollo con post-bruciatore inserito. Notare i complessi movimenti necessari per la re-trazione del carrello principale e la posizione degli slats dei flap a doppia fessura in posizione estratta. Gli stencils per le operazioni di emergenza sulla fusoliera hanno in questo velivolo forma e disposizioni diverse da quelli sul Mirage della foto seguente.

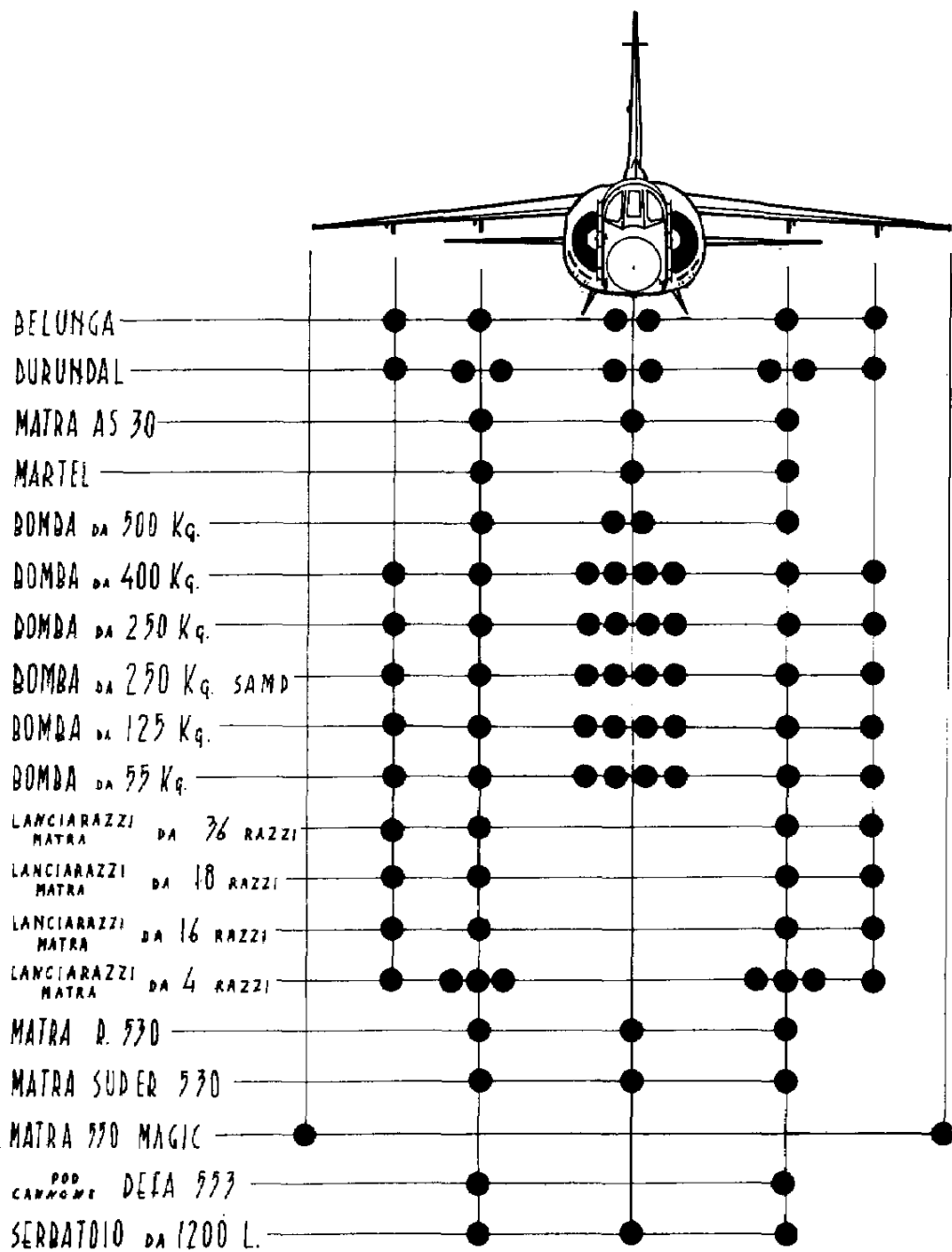


Sempre al salone di Parigi fu presentato questo F.1C con i colori francesi appartenente all'Escadre de Chasse 1/5 «Jean d'Arc». Visibili al centro le bombe Durandal, prodotte dalla Matra.

(foto P. Benuzzi).

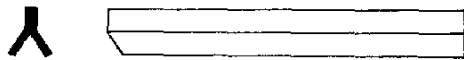






Colorazione delle armi trasportabili dall'F.1, per lo più riferita ad esemplari inerti o da esercitazione. Le bombe, sono quasi sempre rosse, nere o grigio scuro; le Durandal sono bianche con alette e fregi blu; le Belunga bianche con fregi rossi. I missili R.530 sono bianchi con muso nero oppure rosso molto visibili; i Super 530 sono bianchi, gli R.550 possono essere azzurri, blu con muso bianco, arancione o bianco. I pod con i cannoni sono grigi con striscie sul fianco rosse; i serbatoi possono essere argento o color panna con striscie marroni (colorazione presente sugli esemplari esposti al salone di Parigi nel 1977); i lanciarazzi sono argento con muso nero e fori da cui escono i razzi gialli.

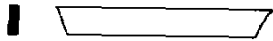




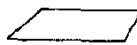
PILONE CENTRALE PER BOMBE E LANCIARAZZI



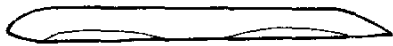
PILONE SUBALARE INTERNO



PILONE CENTRALE PER MISSILI E SERBATOI



PILONE SUBALARE ESTERNO



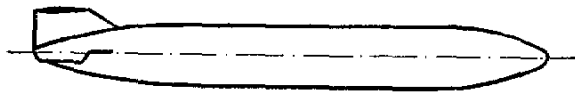
PILONE SUBALARE PER 4 BOMBE



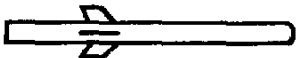
MATRA BELUNGA



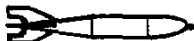
BOMBA DA 250 KG. SAMB



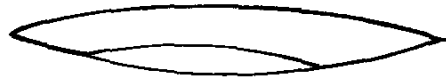
SERBATOIO DA 1200 L.



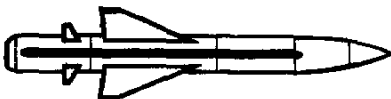
MATRA DURANDAL



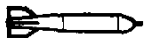
BOMBA DA 125 KG.



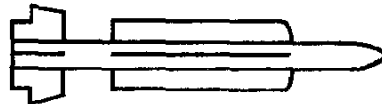
POB CANNONE DGA 533



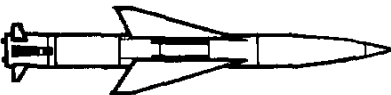
MATRA MARTEL



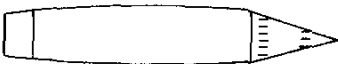
BOMBA DA 50 KG.



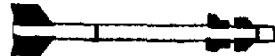
MATRA SUPER 530



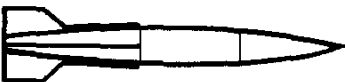
MATRA AS 30



LANCIARAZZI DA 10 RAZZI



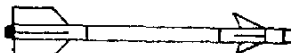
MATRA R. 530 MAGIC



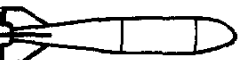
BOMBA DA 900 KG.



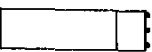
LANCIARAZZI DA 16 RAZZI



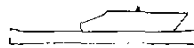
AIM-9B SIDEWINDER



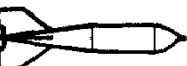
BOMBA DA 400 KG.



LANCIARAZZI DA 4 RAZZI



MATRA R. 530

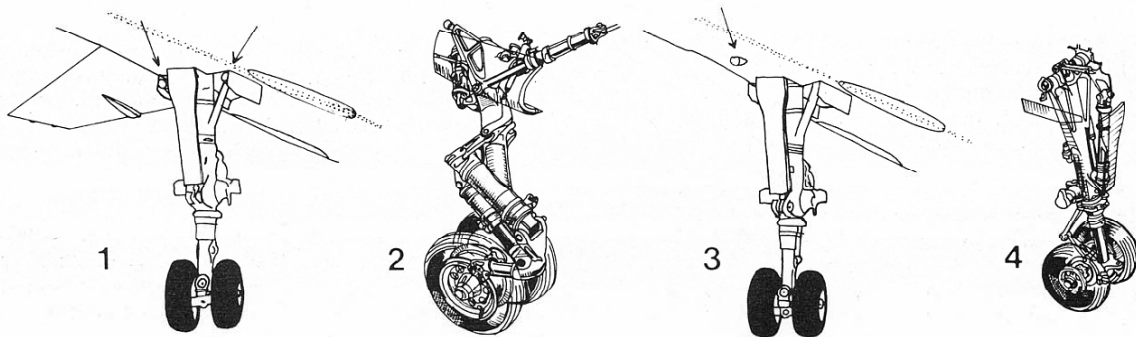


BOMBA DA 250 KG.

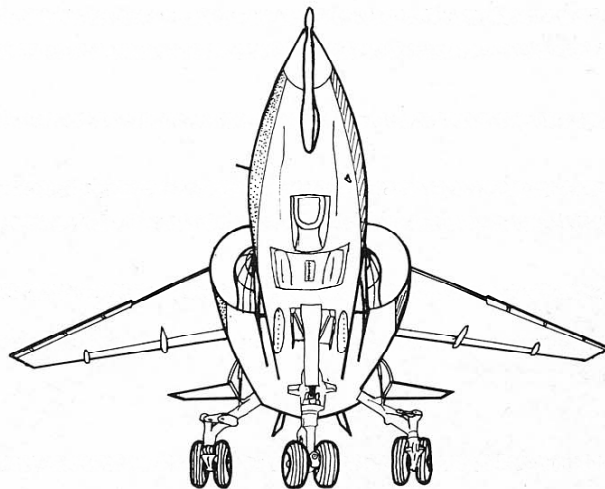
scala 1/72



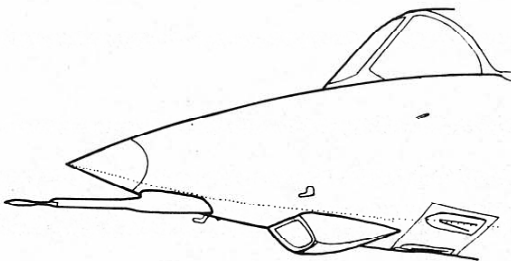
*Mirage F.1C della Helleniki Aeroporia fotografato al salone di Parigi nel 1977. Da notare i piloni subalari portabombe di nuovo tipo.  
(Foto P. Benuzzi)*



- 1 Schizzo del carrello anteriore del Mirage F.1A. Notare le luci di rullaggio sui fianchi dei portelli.
- 2 Schizzo del carrello principale del Mirage F.1.
- 3 Schizzo del carrello anteriore dell'F.1C. Notare la luce di rullaggio retrattile davanti allo stesso.
- 4 Carrello anteriore del Mirage.



*Schizzo del muso dell'F.1A. Il radar montato è il leggero AIDA II; dietro il tubo vi è la finestrella del designatore d'obiettivi laser e subito dopo l'antenna piatta del radar doppler dell'impianto di navigazione e attacco.*



## NIEUPOORT Ni. XI COL TRICOLORE

Il Nieuport Ni.11 (detto anche 13 per i metri quadrati di superficie alare) fu praticamente il primo biplano monoposto di produzione alleata degno della definizione «da caccia» ed entrò in servizio nell'estate del 1915 presso l'Aeronautica Militare Francese. Disegnato da Gustave Delage, il Ni.11 era munito di motore rotante a nove cilindri Le Rhone-Gnome da 80 hp ed armato con una mitragliatrice Lewis (o Colt-Hotchkiss) posta sopra l'ala superiore- esso destò l'attenzione soprattutto per la notevole velocità (circa 150 Km orari) e venne richiesto da altre nazioni fra cui l'Italia dove venne costruito su licenza dalla Macchi e per un breve periodo rappresentò il caccia standard, successivamente affiancato dal migliore Nieuport Ni.17. Sebbene con prestazioni non eccezionali, il Ni.11 ebbe un discreto successo e venne impiegato dai maggiori assi francesi come Guynemer e Nungesser, ed italiani fra cui Baracca, Ruffo, Ranza ed Ancillotto (distintosi nell'abbattimento dei palloni da osservazione austriaci). Una versione migliorata del Ni.11, dotata di motore da 110 hp e mitragliatrice sincronizzata, venne denominata Ni.16, ma poichè non venne impiegata in reparti italiani ci limitiamo alla semplice menzione.

### IL MODELLO

Non vi è attualmente in commercio una scatola del Nieuport Ni.11 in scala 1/72, ma si può ottenere abbastanza facilmente una riproduzione di tale velivolo modificando il Nieuport 17 della Revell. Vediamo le operazioni necessarie per effettuare tale conversione:

### FUSOLIERA:

Bisogna innanzitutto spianare le bombature laterali nella parte anteriore della fusoliera; è un'operazione che non presenta particolari difficoltà, però essendo troppo esiguo lo spessore della plastica, bisogna aver l'avvertenza di rinforzare le pareti interne con pezzi di plasticard.

*Ni.XI Bebè di produzione italiana Nieuport-Macchi (mat. 1685), coglie bene tutta la configurazione sesquiplana con la piccola (e pur troppo fragile) ala inferiore. La mtg. sull'ala è una Browning-Colt mod. 1914 prodotta per l'esercito italiano in America. (foto S.M.E. via Bellei).*



Eliminare quindi le protuberanze riprodotte dalle guide per il nastro della mitragliatrice e la «gobba» sul dorso della fusoliera, dietro il posto di pilotaggio.

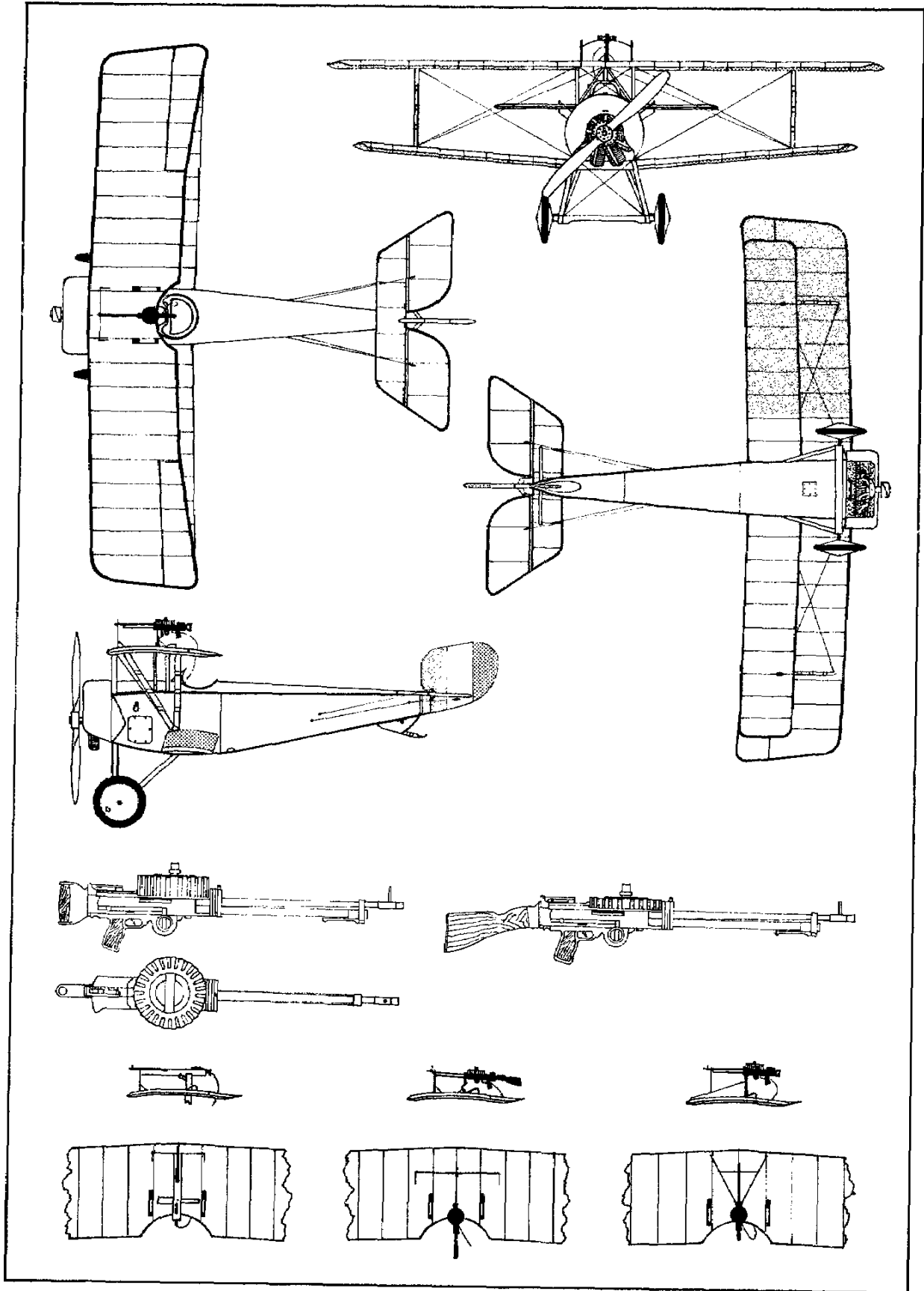
### IL MOTORE:

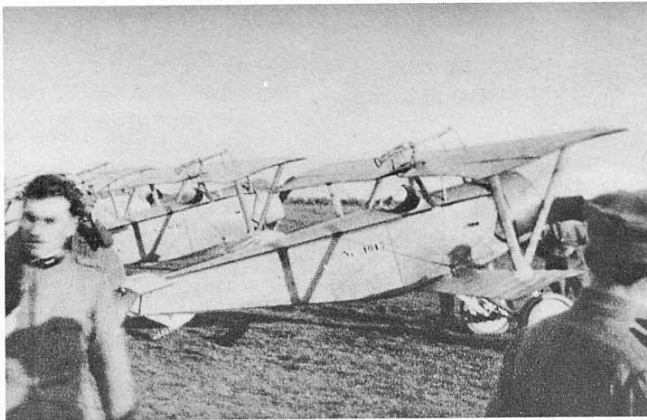
E' forse l'operazione più impegnativa pur non essendo particolarmente difficile. Per iniziare occorre «cannibalizzare» il motore di un Fokker Dr.1 della Revell (infatti il motore del Dr.1 era un Le Rhône costruito dalla Thulin e fatto passare ufficialmente come preda bellica) quindi incollare un pezzo di plasticard da 0,25 internamente alla parete anteriore della copertura motore e stuccare i due fori nella parte alta della stessa; quando il tutto si è solidificato, cartavetrare la parete anteriore per rendere più spigoloso il profilo laterale, quindi con l'aiuto di una limetta rotonda si può procedere alla finitura allargando l'apertura anteriore secondo il disegno. Dopo tali operazioni la profondità laterale della copertura sarà un pò scarsa, allora bisogna aggiungere posteriormente una sezione di plasticard da un millimetro che andrà ovviamente rifinita seguendo il contorno, però interamente non andrà svuotata dovendo servire da supporto per il motore rotativo, naturalmente dopo aver praticato il foro per l'albero di sostegno.

Il motore fornito nella scatola del Fokker è piuttosto soglio; si potrebbe riprodurlo meglio i condotti dei cilindri, utilizzando della plastica stirata e basandosi su una fotografia. L'elica consigliata è quella del Nieuport 17, dopo avere modificato leggermente le estremità secondo il disegno.

### ALI:

Per quanto riguarda l'ala inferiore non vi sono particolari difficoltà, basta accorciare le estremità di una centina secondo le misure del disegno; per l'ala superiore si richiede un pò più di lavoro dovendola accorciare complessivamente di circa un





*S. Caterina di Udine - Ni. XI C.1 Bebè schierati sul campo. A sinistra si intravede l'Asso F. Baracca. Gli esemplari in fotografia sembrano parte di produzione originale francese e altri Nieuport-Macchi. Questa squadriglia era addetta alla protezione di Udine e zone limitrofe ove aveva sede il Comando Supremo di Cadorna.*

*S. Caterina di Udine - Baracca davanti ad un Nieuport N.XI C.1 Bebè. La foto dovrebbe risalire alla primavera del 1916, probabilmente all'aprile, epoca della prima vittoria italiana conseguita appunto da Baracca su questo tipo di velivolo.*

*Nieuport Ni.XI, 76ª Squadriglia, colorazione argentea, schierati sul campo, in provincia di udine(foto F. Miglia).*



cm., infatti bisognerà asportare due sezioni di centine, una dalla semiala destra ed una da quella sinistra. Per motivi di praticità e poichè la giunta, almeno inferiormente, verrà meglio mascherata dal tricolore, è consigliabile asportare il pezzo tra la 7ª e l'8ª centina partendo dall'estremità alare. In tal modo rispetto alla realtà, si avranno purtroppo due centine in meno (come si può rilevare anche dal trittico) dato che la 17, ma riteniamo che pochi siano disposti a rifare ex-novo le ali con l'esatta centinatura ed essendo inoltre tale imperfezione scarsamente rilevabile, riteniamo che il procedimento sopra descritto sia il migliore. Tuttavia per i più pignoli che ritenessero inaccettabile quanto sopra, consigliamo il seguente procedimento: dopo aver

lisciato perfettamente le ali, procedere alla centinatura usando sottili fili di plastica stirata, quindi ricostruire la tela applicandolo con vinavil diluito un foglio di carta tipo lino (si tratta di quella comunissima carta da lettere telata), rifinendo poi i bordi ad essiccamento avvenuto. Poichè il risultato ottimale dipende esclusivamente dall'abilità nell'incollaggio, è bene effettuare preventivamente qualche prova. 1) Un altro sistema più semplice e rapido è il seguente: su un foglio di plasticard sottile posto su una superficie piana, ma piuttosto morbida (ad esempio un giornale ripiegato), tracciare con una biro, esercitando un po' di forza, delle linee alla distanza richiesta, voltando il foglio si avranno delle costolature riprodotte la centinatura, basterà incollare il foglio sull'ala e rifinire i



contorni quando il tutto si sarà solidificato ed il gioco è fatto. Anche in questo caso l'operazione più delicata è costituita dall'incollaggio che andrà eseguito con colla liquida, ricordarsi comunque è meglio scarseggiare che abbondare.

**CARRELLO:**

Nel kit l'asse del carrello è ridotto ad una semplice asta, invece dalle fotografie ci pare si trattasse di un longherone a sezione rettangolare che visto anteriormente si ispessiva verso le estremità inferiori, semiaffogato in questo vi era di sopra l'asse delle ruote, di conseguenza bisognerà riprodurre tale pezzo ricavandolo da una sezione di sprue, inoltre, con una sottile sezione di plasticard, bisognerà realizzare le staffe di rinforzo poste ad un millimetro e mezzo dalla congiunzione dei montanti costituenti le gambe del carrello; le staffe erano a loro volta fissate all'assale da due piccole graffe riproducibili con fili di plastica (vedi su foto).

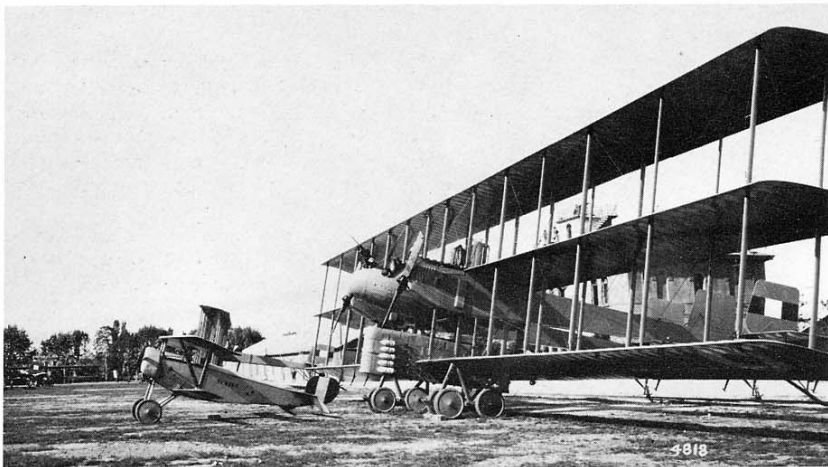
**MONTAGGIO E FINITURE:**

A questo punto si può procedere al montaggio delle pareti ed alle varie rifiniture. Incollato il motore alla fusoliera bisogna realizzare con due pezzi di plasticard opportunamente sagomati, le raccordature laterali di forma semitriangolare, quindi, su ambo i lati, incidere il pannello d'ispezione e costruire con un pezzetto di plastica stirata lo sfiato che si trova subito sopra, come si vede chiaramente nel profilo laterale del velivolo. Dopo di questo si può procedere al mon-

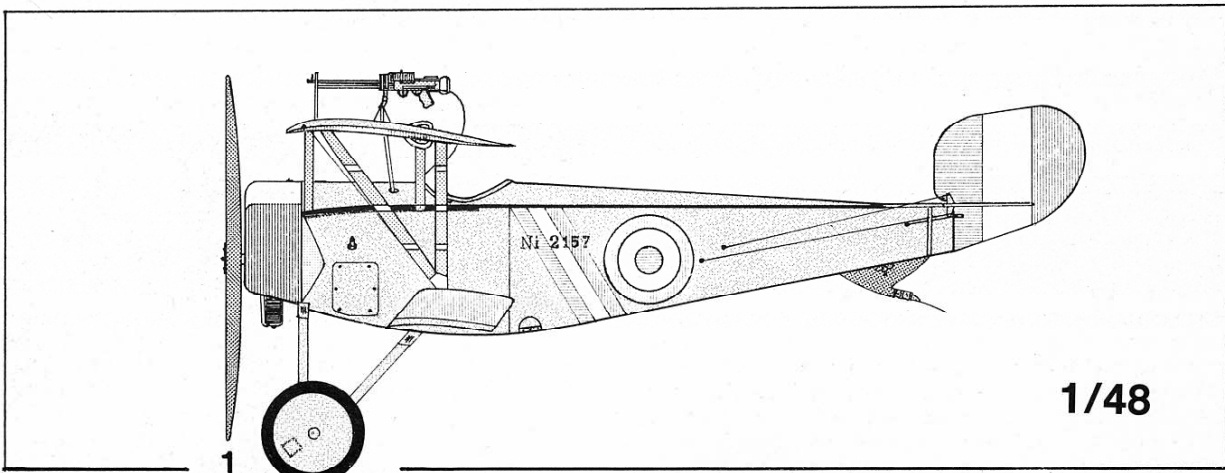
taggio delle altre parti ricordandosi di aggiungere i due toncini tra la fusoliera e l'ala superiore, poco avanti ai montanti a V rovescio; quindi il parabrezza, ottenibile da un pezzetto di acetato trasparente. Con plasticard e sprue costruire la mitragliatrice ed il relativo supporto secondo l'esemplare che si vuol riprodurre; nel tritico è illustrata una Lewis col supporto maggiormente in uso sui Bebè italiani, in fondo pagina partendo da sinistra appare invece una Colt, al centro, una Lewis con calciolo allungato e inclinazione verso l'alto, il supporto è diverso e con l'elemento anteriore semicircolare, si tratta di un sistema usato inizialmente, ma poi sostituito dal precedente; notare che era quello montato sul Bebè di Baracca (Ni 1451). A destra infine è illustrata una Lewis, ma col supporto normalmente usato sui Nieuport 17. Tornando al nostro modello, in ultimo dopo la verniciatura, si potranno applicare i vari tiranti e cavi di comando, ottenibili con fili di plastica stirata (per tale operazione usare colla liquida), un tocco di realismo indispensabile nella riproduzione di un velivolo della 1ª Guerra Mondiale.

Pier Luigi Moncalvo

Apertura alare 7,55 m.  
Lunghezza 5,80 m.  
Altezza 2,45 m.  
Sup. Alare 13,00 m.  
Motore La Rhône 9C  
Peso complessivo 480 Kg.



*Una interessantissima coppia: un Ni.11 (Ni. 2149) e un bombardiere Caproni (Ca.5577), ripresi su un aeroporto non identificato. Il «bebè» sembra avere la fusoliera colorata uniformemente in khaki.  
(Foto S.M.E. via Bellei).*





## Colorazioni

Le colorazioni di fabbrica usate sui Macchi-Nieuport Ni 11 furono due: la prima in grigio-argento, la seconda in khaki. Dai reperti fotografici si desume facilmente che la colorazione grigio-argentea fu la prima adottata, distinguibile fra l'altro dalla matricola apposta sui velivoli, iniziante col numero 1; non è stato ancora possibile accertare se la vernice usata dalla Macchi avesse una dominante azzurrina, come affermerebbero alcune fonti riguardo i Nieuport di costruzione francese.

E' da notare che in tale colorazione le gambe del carrello erano sempre argentee, mentre i montanti ala-fusoliera erano normalmente nel colore naturale del legno (Humbrol HM-19) e solo eccezionalmente nel colore del velivolo; i montanti alari erano in legno naturale con fasce di rinforzo metalliche. I contorni della fusoliera, delle ali e dei timoni erano muniti di una sottile bordatura di rinforzo color cuoio scuro (vedi foto). I contrassegni di nazionalità erano costituiti dalle superfici alari inferiori dipinte in modo da formare un tricolore e cioè le estremità a destra, rispetto al pilota, erano in verde ed a sinistra in rosso; il «bianco» centrale, nel caso di velivoli in livrea argentea era costituito dallo stesso colore del velivolo, mentre nella colorazione khaki era la tinta naturale della tela con una mano di emallite, quindi più che bianco si trattava di un giallino sporco (Molak LC-5).

Le coccarde comparivano solo saltuariamente in fusoliera e mai sulle ali, inoltre a causa le differenti disposizioni emanate durante il conflitto, potevano avere i colori invertiti nell'ordine, cioè sia col rosso o col verde esterno, anche se sui Ni 11 pare sia prevalso il secondo caso; sulle foto in bianco e nero il rosso appare normalmente più scuro poichè la quasi totalità delle pellicole usate in quell'epoca erano ortocromatiche. Sicuramente l'uso delle coccarde in fusoliera sui Nieuport italiani non doveva essere tassativo, infatti mentre su molti esemplari non vennero mai applicate, nella maggior parte degli altri casi vennero obliterate con la sovrapposizione di insegne personali o distintivi di Squadriglia. In coda, il timone verticale era dipinto in tre colori, nell'ordine: verde, bianco e rosso, partendo naturalmente dalla cerniera verso l'estremità. Il secondo schema di colorazione, cioè khaki, venne adottato in epoca successiva ed il numero di matricola applicato sui velivoli con tale livrea, iniziava normalmente col numero 2 ed in qualche caso anche col 3. Prima di inoltrarci ulteriormente nelle descrizioni, riteniamo siano necessarie alcune considerazioni sul termine «Khaki», infatti abbiamo adottato tale definizione essendo stato così denominato il colore dei Ni 11 da una persona che aveva operato su tale tipo di velivolo, solo successivamente scoprimmo in quali spiacevoli sorprese sarebbe incorso chi avesse avuto l'idea di andar a vedere su un catalogo di colori l'esatta tonalità del khaki; lo scrivente ha trovato sotto tale denominazione tinte che andavano dal marroncino medio al verde oliva scuro per poi passare al verde oliva chiaro e finire (dulcis in fundo) in un colore che una persona normale, volendo usare un termine inconsueto, avrebbe semmai definito «grigio sporco». E' chiaro che su tale argomento si potrebbe scrivere un articolo, ma noi in base ad alcuni elementi di comparazione, fra cui il fatto che nelle foto in b.n. tale tinta risulta più chiara dell'erba e del verde dei contrassegni nazionali, ma più scura del terreno asciutto, a titolo puramente indicativo ed invitiamo coloro che fossero in possesso di dati più precisi a comunicarli. Anche i Nieuport 11 in livrea khaki avevano i contorni alari e gli spigoli della fusoliera con bordatura color cuoio scuro, i montanti alari erano in legno naturale con rinforzi metallici mentre le gambe del carrello ed i montanti ala-fusoliera erano di solito nello stesso colore del velivolo; la copertura del motore veniva dipinta direttamente in fabbrica a tre colori e precisamente nell'ordine, partendo da destra rispetto al pilota, verde, bianco e rosso, mentre i due carter laterali erano nel solo colore della lamiera. Per finire, prima di passare ai profili, vogliamo ricordare a chi volesse riprodurre il Nieuport 11 usato da Francesco Baracca che l'armamento di ta-

le velivolo era costituito dal complesso con mitragliatrice Lewis a calcio allungato sparante al di sopra del disco dell'elica e con inclinazione verso l'alto, la colorazione era nello schema grigio-argento e su entrambe le fiancate, dietro il posto di pilotaggio, vi era la matricola Ni 1451 in nero, le superfici inferiori delle ali erano tricolori e non esistevano né coccarde né altri emblemi personali o di Squadriglia. A tutti gli interessati, non ci resta che augurare buon lavoro!

## Profili:

1) Nieuport Ni 11, 76° Squadriglia, 1916/17, Borgnano (Udine). Colorazione del velivolo in khaki, copertura motore tricolore (il verde alla destra del pilota), coccarde con rosso esterno (nella stessa Squadriglia esistevano anche velivoli con coccarde nei colori inversi), banda tricolore in fusoliera con verde anteriore e rosso posteriore.

2) Nieuport Ni 11, 76° Squadriglia, 1916/17, Borgnano (Udine). La colorazione del velivolo è argentea, la fascia in fusoliera è in nero, «l'omino» dipinto sulla parte bianca del timone è nella sola silhouette nera.

3) Nieuport Ni 11 (Ni 2166), 79° Squadriglia, Verona, Primavera 1917. Colorazione del velivolo in khaki, copertura motore tricolore, coccarde con verde esterno, le tre bande in fusoliera sono in bianco.

4) Nieuport Ni 11 (Ni 1763), 75° Squadriglia, Verona 1916. Velivolo argenteo con grande fascia tricolore in fusoliera (allora il tricolore era molto in voga, pare avesse anche un significato), nella foto la zona antistante l'abitacolo appare molto scura, ma non è stato possibile appurare se si trattasse di un'ombra o un vero pannello antiriflessi.

5) Nieuport Ni 11, Brindisi 1917, Difesa stazione Dirigibili di Grottaglie. Velivolo in livrea khaki, copertura motore tricolore, coccarde con verde esterno; la «folgore» in fusoliera, che costituiva il distintivo di Squadriglia, era in bianco, ed esisteva in stili differenti; il carrello e le coperture appaiono nelle foto molto chiari ed erano probabilmente in colore creme o bianco sporco (bianco + Mo-lak LN-4).

Secondo altre fonti, alcuni velivoli di questa Squadriglia sarebbero stati dipinti in verde-grigio (Mo-lak LI-2), sicuramente vi erano anche esemplari con coccarde dal rosso esterno.

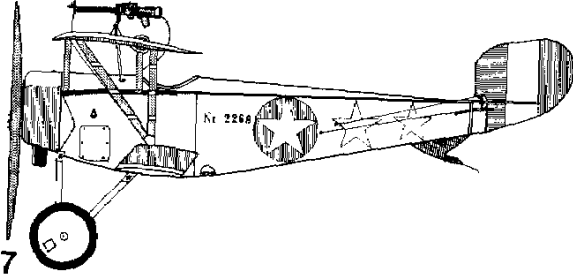
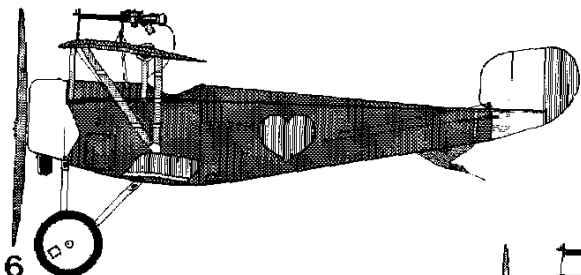
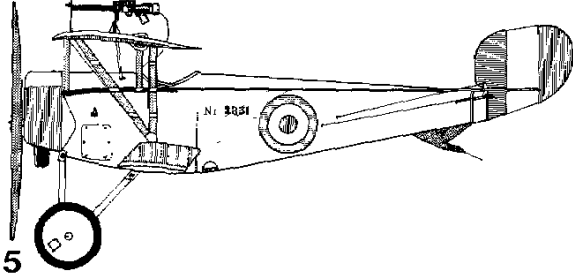
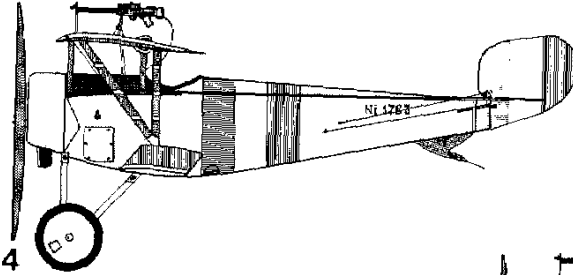
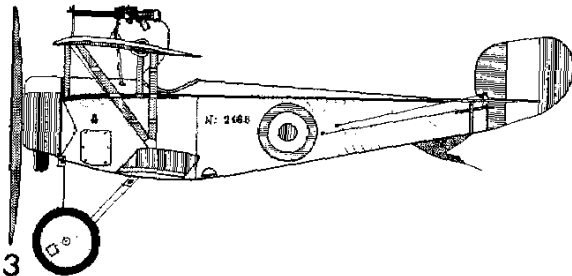
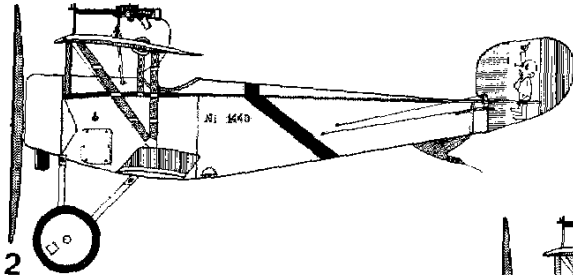
6) Nieuport Ni 11, Verona 1917.

Il velivolo appare in una colorazione scura, probabilmente RFC Green o simile (Mo-lak LB-15 leggermente schiarito), tale verniciatura non era standard ma solo a livello di reparto e si

*Su questo Bebè di produzione francese si possono leggere le indicazioni tipiche dei velivoli costruiti oltr'alpe. Normalmente in Italia, al posto del blu del tricolore francese era dipinto il verde di quello italiano e nessun'altra correzione veniva effettuata. (Foto A.M.I. via Bellei).*



© Moncalvo - IPMS Italy



1/72

ispirava sicuramente a quella dei velivoli inglesi operanti sul fronte italiano. Il distintivo di Squadriglia era costituito da un cuore dipinto in rosso sulla fusoliera, la copertura del motore ed il carrello erano argentei, le coperture delle ruote, nell'esemplare illustrato erano in khaki, altri esemplari avevano invece la parte interna in khaki e l'esterna in verde oppure totalmente in verde.

7) Nieuport Ni 11, Istrana 1917.

Colorazione del velivolo in khaki, copertura motore tricolore, distintivo individuale costituito da tre stelle bianche, di cui quella anteriore posta su fondo rosso.

Nota: i numeri di matricola che nel testo esplicativo dei profili appaiono tra parentesi, sono comprovati sicuramente, gli altri, non essendo leggibili sui documenti fotografici, devono essere considerati di fantasia.

Riferimento colori:

Rosso bandiera = Mo-lak Bright Red 4 opacizzato

Verde bandiera = Mo-lak LN-3 + un pó di giallo

Khaki = Mo-lak LB-12

Grigio-argento = Mo-lak 24 + un pó di 25

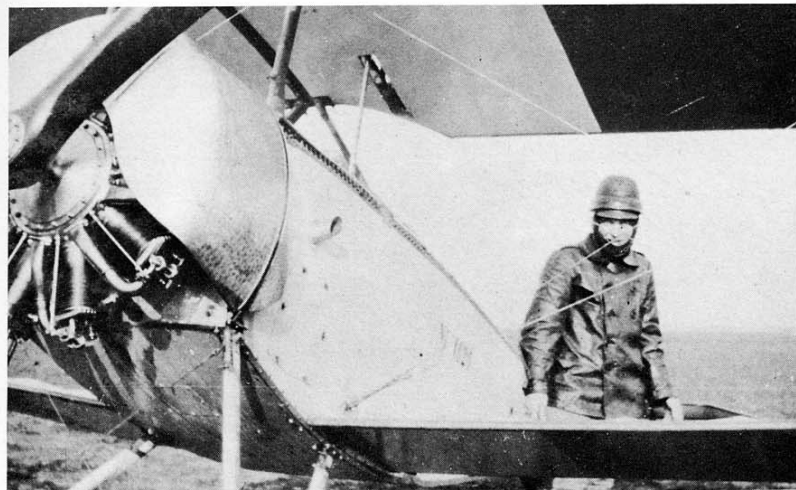
Legno = Humbrol HM-19 + un tocco di giallo

Cuoio scuro = Humbrol HM-19 + un tocco di rosso.

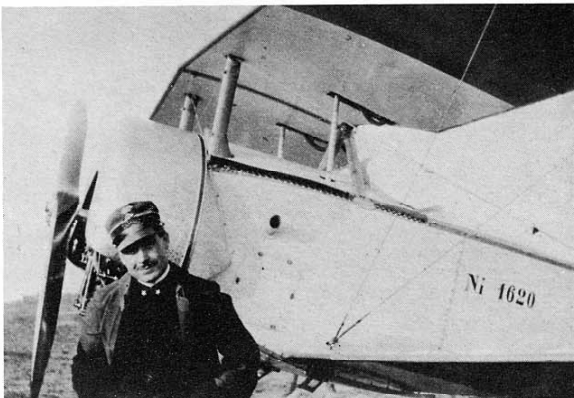
L'autore desidera porgere da queste colonne un particolare ringraziamento al Signor Rinaldo D'Ami, attualmente lo studioso più profondo sull'Aeronautica Italiana nella 1ª Guerra Mondiale, per l'aiuto e la preziosa opera di consulenza generosamente offerta.

Testo e disegni di Moncalvo P.L.

E' doveroso ricordare che le mitragliatrici Colt vennero impiegate dagli Italiani in seguito al rinvenimento di un buon quantitativo di esse a bordo di un veliero greco che riforniva di contrabbando dei ribelli arabi, catturato dalla Regia Marina.



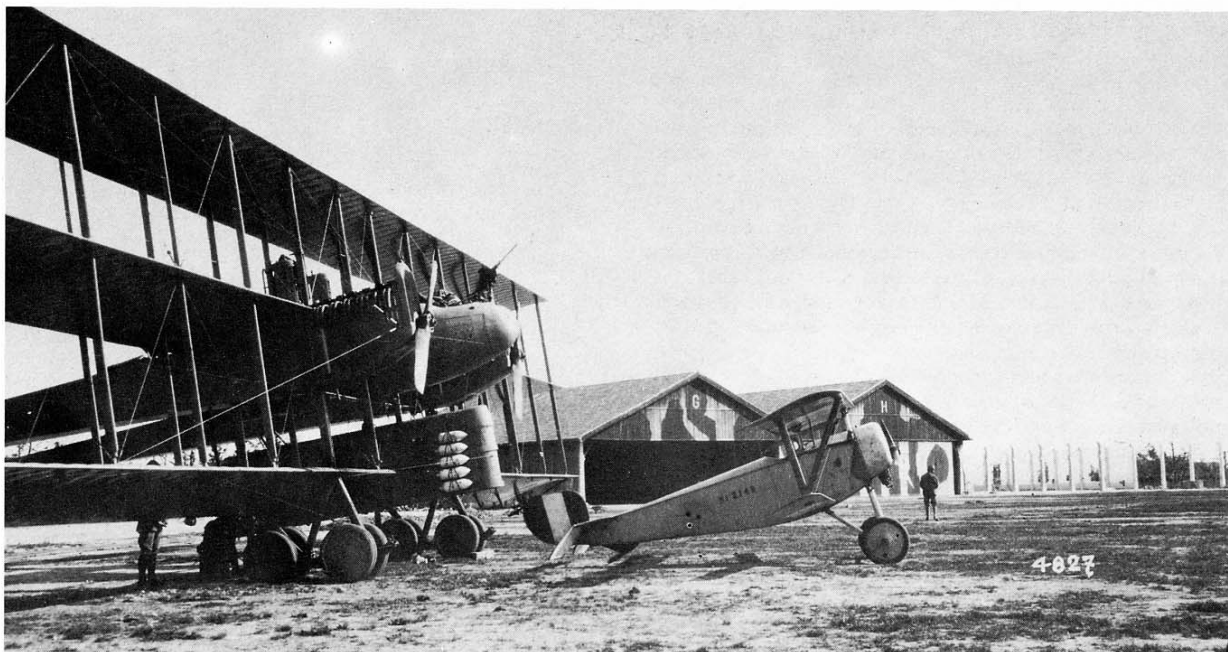
*Un Nieuport Ni.XI C.1 Bebè basato probabilmente a S. Caterina di Udine nella primavera del 1916.*



*L'asso Ranza fotografato presso il Bebè mat. 1620. Grande amico di Baracca, il Ten. Ranza ricoprì negli anni successivi importanti incarichi nella Regia Aeronautica. Notare le «maniglie» sotto l'ala superiore in corrispondenza delle feritoie. Striscia nera attorno alla capottatura motore. (foto A.M.I. via Bellei)*

*Alcuni assi italiani, tra i quali Boculo e Olivari (al centro della foto), di fronte ad un Ni X. L'aereo, progenitore del famoso «bebè» fu il primo che ebbe la possibilità di «cacciare» aerei imperiali. L'esemplare fotografato mostra con evidenza il foro sull'ala superiore e la tipica struttura Nieuport. (foto A.M.I. via Bellei)*

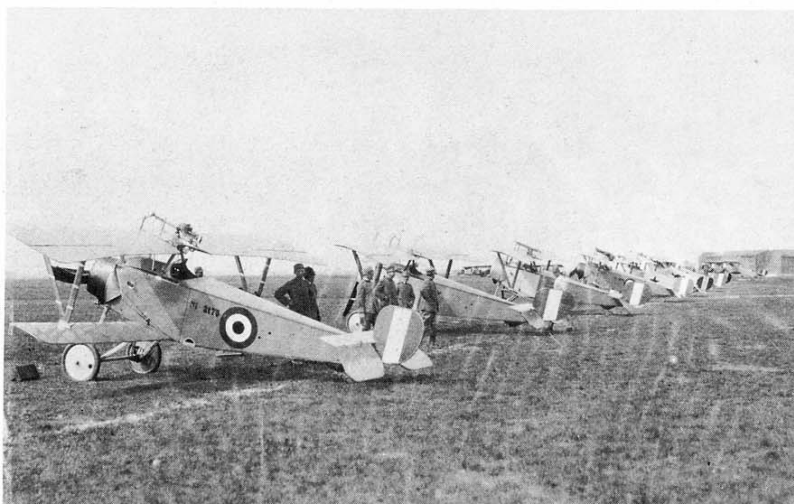
*Un pilota in tenuta di volo (Gordecso?) fotografato vicino ad un Nieuport-Macchi Ni.XI C-1 Bebè che permette di apprezzare molti dettagli, specie del motore e relativa capottatura. (foto A.M.I. via Bellei)*



(Sopra) 4827. E' chiaro che il Fotografo intendeva mettere in evidenza le differenti proporzioni fra il «nano» Ni.XI e il «gigante» Caproni Triplano e certo ci è riuscito. Specialmente sul grande bombardiere si possono rilevare numerosi dettagli costruttivi ed estetici, oltre la disposizione del carico di caduta. Notare gli hangars mimetizzati sullo sfondo. (foto S.M.E. via Bellei).



Un «bebè» (mat. 1620) forse usato per allenamento essendo disarmato, con pilota già a bordo. L'insieme da un'idea della piccolezza del caccia francese. Parte inferiore dell'ala con la tipica colorazione tricolore. (foto A.M.I.) via Bellei)



Questo schieramento di Ni.XI C-1 e Ni.XII C-1 appartiene ad una unità non identificata. I primi 4 «bebè» sono di produzione Macchi, mentre i «Superbebè» sullo sfondo sono originali francesi. Come spesso accadeva all'epoca l'armamento di lancio era alquanto eterogeneo e poteva variare a scelta del pilota che si fidava di più di un dato tipo di arma. Infatti si vedono sull'ala superiore delle Lewis e due Browning-Colt mod. 1914. Evidenti anche i distintivi: tricolore sulle superfici inferiori delle ali, sulla parte mobile del timone e, raramente fino al 1918, coccarda in fusoliera con rosso esterno. Tricolore anche sulla carenatura del motore. (Foto S.M.E. via Bellei).



## JAGDPANZER V «JADGPANTHER»

Sullo scafo del Panther fu realizzato anche un ottimo cacciacarri (lo Jagdpanther) ottenuto nel 1943 prolungando la corazzatura frontale e quella laterale e installando in casamatta centrale un pezzo da 8.8 cm. L/71. La mitragliatrice di scafo era stata conservata. Dello Jagdpanther costruito in 384 unità di due serie diverse (una con la bocca da fuoco in un unico pezzo e con collare leggero e saldato, l'altra con canna in due parti e collare fuso imbullonato) esiste purtroppo ancora un solo esemplare allo Aberdeen Proving Ground.

Anche questa scatola non certo delle migliori, esistono alcuni errori fortunatamente correggibili senza difficoltà: passiamo ora alla descrizione di montaggio.

### Scafo (parte superiore)

Lo Jagdpanther era munito di grosse griglie, in numero di 6 per la areazione dei motori; quelle centrali due ventole. Realmente queste griglie erano protette da una rete metallica non fornita dalla scatola, quindi dovremo ricoprirli; per far ciò ho usato un velo da bomboniera a maglie quadrate di circa mm. 1, che simula abbastanza bene la copertura originale, ed inoltre evita il noioso inconveniente che il vano motori appaia completamente vuoto. Spesso nelle fotografie capita di osservare parafanghi piegati o per meglio dire accartocciati, infatti questi erano costituiti da lamiera estremamente sottile, facile da ammaccarsi. Bisognerà quindi lavorare di lima affinché i parafanghi del modello originale assumano un aspetto e uno spessore più accettabili.

### SCAFO (Parte posteriore)

Anche lo Jagdpanther come il Panther montò diversi tipi di scappamento; si può benissimo utilizzare quelli forniti dalla confezione, che a differenza di altre versioni montavano speciali piastre di protezione ai tubi maggiori. Le lastre di acciaio possono essere costruite con fogli di plastica dello spessore di mm. 0.5 e delle seguenti dimensioni: 1.4×2.1 cm., curvati longitudinalmente con colla solida. Un altro tipo di tubi montati su questo cacciacarri, erano i seguenti: sia sulla parte destra che su quella sinistra i tubi di scarico si presentavano in numero di uno per parte. Questa versione si potrà ottenere eliminando con tagliabalsa i tubi minori dello scarico di sinistra forniti dalla scatola. Il cric oltre ad essere spostato dalla posizione originale, rovesciato, con la manovella rivolta verso il tubo di scappamento di destra, può essere posto in posizione orizzontale direttamente sotto i tubi stessi. Il modello da me costruito non è ricoperto dalla speciale pasta di nome zimmerit che annullava la capacità delle cariche magnetiche, ma anche su questo carro nella 2ª guerra mondiale questo prodotto venne largamente utilizzato.

### CARRELLO DI SCORRIMENTO

Due sono i difetti abbastanza evidenti ma fortunatamente correggibili, del complicato sistema di srotolamento dei cingoli. Il primo consiste nel fatto che la ruota di mezzo era doppia e non singola come ci è data dalla scatola. Per chi dispone di un altro carro uguale a quello in questione, da smantellare, il problema sta nel montare due ruote di mezzo prelevandole dal carro in demolizione; per chi non potesse disporre di questi mezzi, sarà opportuno montare ai lati dello scafo gli Schurzen, che rimedieranno di rilevare la mancanza della ruota doppia. Il secondo difetto, molto meno problematico, è quella data dalla ruota di rinvio, che si presenta dentata mentre nella realtà era liscia. Si dovrà quindi eliminare tutti i denti, muniti di tagliabalsa.

### ZIMMERIT

Quasi tutti gli Jagdpanther vennero ricoperti da questo materiale, che come già detto eliminava il pericolo delle cariche anti-carro. Questa pasta era spalmata su tutte le superfici verticali del carro e ovviamente sulla parte inferiore dello scafo. Spalmata questa pasta, che si presentava simile al cemento, veniva incisa con elle cazzuole da muratore, perchè la superficie di presa per la mina fosse ancora minore; anche queste incisioni seguivano schemi ben precisi, vedi disegno. Il modello da me assemblato non è stato trattato con zimmerit, come si può osservare dalle foto. Non mi soffermo sul metodo da usare per fare la pasta antimagnetica, perchè ormai a tutti noto.

### SCHÜRZEN

Come il Panther diversi modelli dello Jagdpanther furono forniti di questi speciali scudi di acciaio, sulla fiancata in numero di sette o otto per parte. Le dimensioni in scala degli Schurzen sono: cm. 2.8×1.8 spessore mm. 0.5 ottenibili con fogli di plasticard.

### MIMETIZZAZIONE

Fatto questo si procede alla fase di colorazione del carro, preferibilmente verniciato a spruzzo. Questo modello nel più dei casi, veniva mimetizzato con il sistema usato dal 1943 in poi, fondo giallo sabbia con macchie o striature verdastre o rosso bruno.

### IMMATRICOLAZIONE

Il carro da me costruito, faceva parte della 2ª Panzerdivisionen delle Waffen SS «Das Reich» operante sul fronte Russo nel 1943 nella battaglia di Charkov. La croce è del tipo Balken Kreuz adottata dall'esercito tedesco nella 2ª guerra mondiale, che spesso subiva modifiche dovute alle condizioni ambientali.

### ACCESSORI

Buoni sono gli accessori dati dalla scatola, anche se a questi ne possono essere aggiunti altri: secchi, borracce, taniche, ecc. per dare al modello un aspetto ancor più verosimile qualora il carro fosse ambientato in un diorama. I cavi di traino presenti in numero di due sono in plastica dura; consiglio quindi di piegarli a caldo o cospargendoli al punto di curvarli con colla per polystyrene, facendo attenzione a non



Veduta frontale del modello costruito dall'autore ricavato dal kit Tamiya con gli accorgimenti e modifiche descritti nell'articolo.



Primo piano complessivo del modello; si noti l'abbondanza di materiale sulla fiancata.

## IL KILLER DELLO SPAZIO

Con questo articolo, decisamente fuori dal consueto, cercherò di spiegare come autocostruirsi (non spaventatevi, non è molto difficile) uno «Space-Hunter», cioè un cacciatore spaziale, mini-astronave per l'intercettazione dei satelliti artificiali.

Ricorderete forse il satellite sovietico «Cosmos 954», che verso il dicembre 1977 era uscito dalla sua orbita, per cause non ufficialmente dichiarate, e aveva cominciato a precipitare (si temeva cadesse sull'Italia), per poi schiantarsi in una regione del nord Canada, spargendo radioattività a causa della pila atomica che conteneva. Si era prospettata la possibilità che il «Cosmos» fosse stato abbattuto da un satellite-Killer avversario, probabilmente statunitense.

Da questo fatto ho preso lo spunto per realizzare questo modello, che non solo ha buone probabilità di esistere realmente, vedi sopra, ma è comunque formato seguendo il più stretto realismo tecnologico.

### PREMESSE ALLA COSTRUZIONE.

Nello schema SH è mostrato lo Space-Hunter completo, di profilo, con indicati i suoi componenti; a lato, la lista delle abbreviazioni.

Le cinque sezioni principali (G, M, C, PS, L) e i sei particolari (radar, antenne, jet) vanno costruiti separatamente, dipinti, e poi assembleati insieme.

Le abbreviazioni CCA e F che si trovano nei disegni significano rispettivamente: «abbondare con la colla e carteggiare quando è asciugata, per pareggiare le fessure»; «forare con una lima a coda di topo, un trapanino o un chiodino scaldato». I fori vanno rifiniti con carta abrasiva; quindi li si riempie di colla e ci si infila un'estremità del cavo elettrico corrispondente, lasciando asciugare bene. (Quando di montano le varie sezioni si ripete il procedimento per l'altra estremità del filo e il buco corrispondente).

Chi non potesse reperire il PC può sostituirlo con la plastica di piatti, posate e bicchieri da picnic, scatole, striscie, ecc. I pezzi in legno, oltre ad essere lisciiati bene, necessitano di una mano di vernice di fondo o di vinavil (data dopo il montaggio altrimenti non incolla più niente).

Per incollare si dovranno usare: colla per polistirene per unire plastiche che ne vengono sciolte, adesivo universale per tutti gli altri materiali (o, per chi ce l'ha, adesivi epossidici: sono molto migliori). Le misure date sono variabili, logicamente, entro un limite di  $+ 0 - 20\%$  per le parti grandi, mentre le misure di filo e sprue concedono già una scelta di

accentuare troppo le curve, dato che in realtà un cavo del diametro di cm. 2 0 3, non si piega con molta facilità. Lo Jagdpanther era sprovvisto di rulli reggicingolo, quindi nel modello i cingoli tenderanno a rimanere rigidi al di sopra delle ruote con effetti poco realistici. Si rimedierà con uno spillo scaldato a fiamma, quanto basta per forare la plastica; lo spillo successivamente verrà posizionato nella fiancata poco oltre la prima ruota del carrello, in modo che rimanga imprigionato nella plastica. Si procederà con lo stesso sistema anche con l'ultima ruota del treno di rotolamento. Dopo aver fatto ciò il cingolo risulterà ben adagiato sulle ruote. Con un tronchesino si taglieranno gli spilli del cingolo, in modo che questi si mascheri tra le maglie del cingolo. Per chi volesse porre il modello in un diorama, consiglio di ricoprire il carro con reti mimetiche e frasche, abbondantemente utilizzate dai carristi per sfuggire agli implacabili attacchi aerei delle aviazioni alleate.

Testi e disegni: Gian Luca Cocchi

Foto: Marco Bertoli

0,5 mm. che è meglio non variare ulteriormente. La lunghezza dei fili elettrici si ricava dal profilo SH, tenendosi un pò abbondanti.

### COMMENTO AI DISEGNI G-M-C-PS-L-PARTICOLARI

– G: è formato da un tubo qualsiasi (tubi elettrici o idraulici) da tagliare con un razor-saw o un seghetto a denti fini; carteggiare bene per rendere il taglio perfettamente liscio, senza slabbature. Dopo aver incollato i dischi di PC, praticare i tre fori e, con una lima semitonda o la lama del seghetto, la scanalatura PS, larga e profonda abbastanza per il supporto del PS; poi la scanalatura M, con una lima piatta (non importa se bucate; limate fino a che il «blocchetto» M ci si appoggi alla perfezione). Quindi incollate i quattro tubi di sprue. Incollate la piastra C1 subito dopo infilate sotto, tra la piastra e G, i due pezzi di sprue (uno da una parte e uno dall'altra) e spennellateli di un adesivo liquido. Una volta cosparsi bene rettificare la posizione di C1 (parallelo alla scanalatura M e perpendicolare alla scanalatura PS).

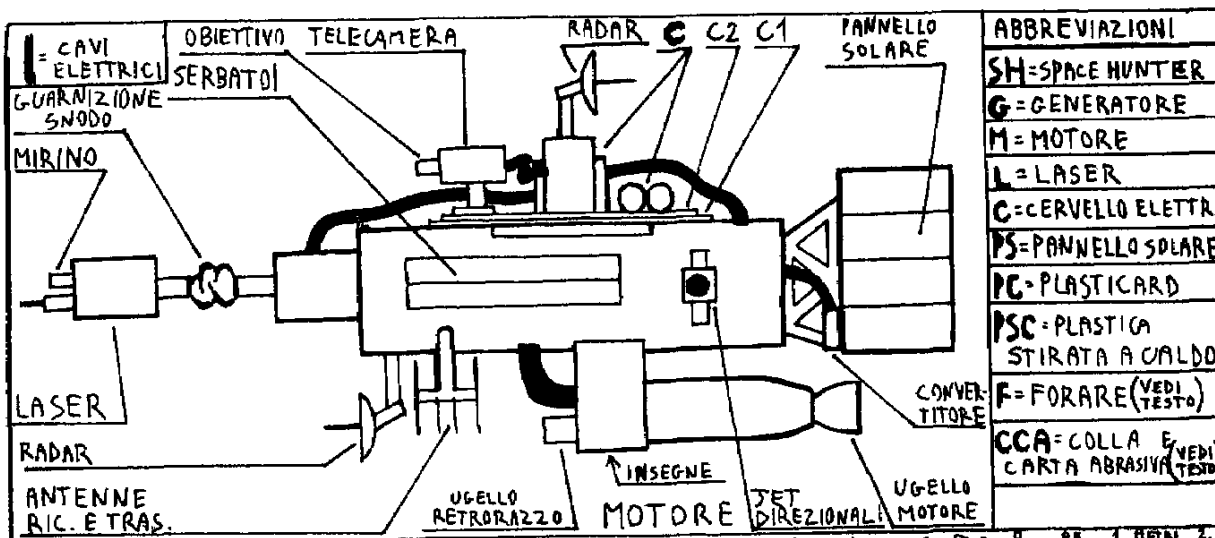
– M: dopo aver sagomato e lisciiato il blocchetto, praticate il foro e incollate il filo. Quindi incollate tre pezzi, badando che la canna della biro si incolli dritta.

– PS: dopo aver tagliato in PC il pezzo intero (pannello e supporto), incidete le tre «finestrelle» triangolari nel supporto con la punta di un tagliabalsa e, sempre con la punta, le rigature del pannello da entrambi i lati, aiutandosi con una riga metallica. Quindi forare il pezzo di sprue sinistro e incollare il filo. Infine incollare gli sprue sul supporto.

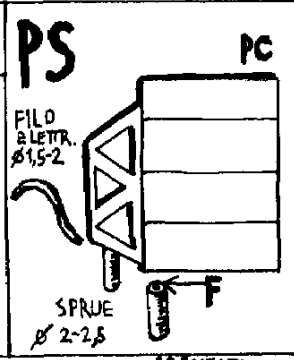
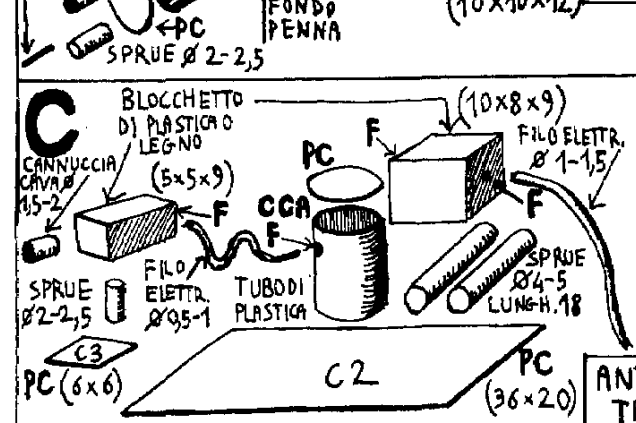
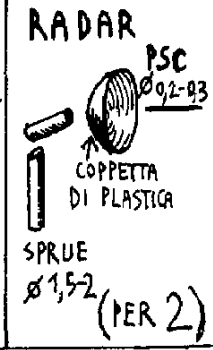
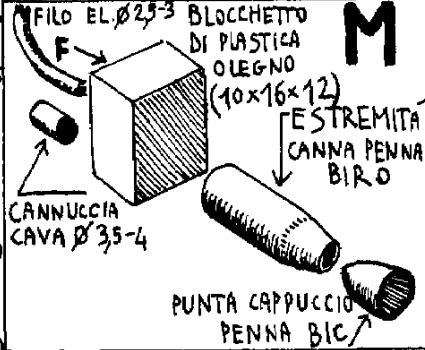
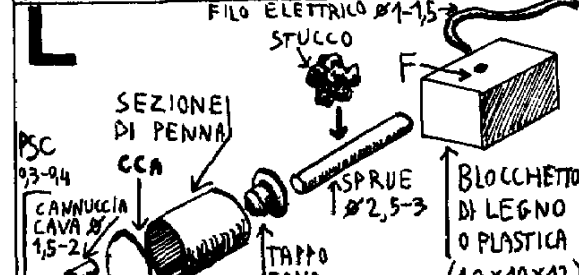
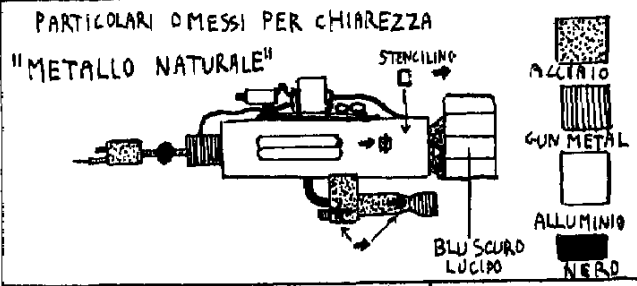
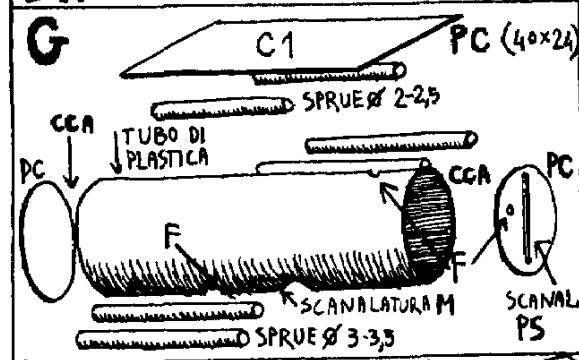
– C: praticamente i quattro fori (due al blocchetto, uno alla telecamera, uno al cilindro); incollare il filo-telecamera nel cilindro e il filo-G nel blocchetto. Montare insieme i tre pezzi della telecamera, poi l'altra estremità del relativo filo. Quindi incollare C3 al C2, e cilindro, blocchetto e grossi sprue al C2 (la telecamera no, per comodità di colorazione).

– L: dopo la consueta lisciatura del blocchetto perforatelo e incollate il filo. Nel mezzo dello sprue intermedio sagomare un pò di stucco per simulare la guarnizione dello snodo (se volete orientare diversamente il L, spezzate questo sprue prima di mettere lo stucco). Incollare il tappo e il dischetto di OC alla sezione di penna quindi incollateci la cannuccia, lo sprue piccolo e la PSC (badare che non si spieghi mentre la colla asciuga). Infine montare insieme blocchetto, sprue e sezione di penna.



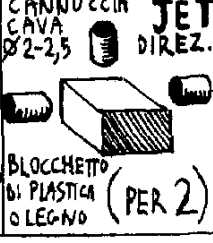
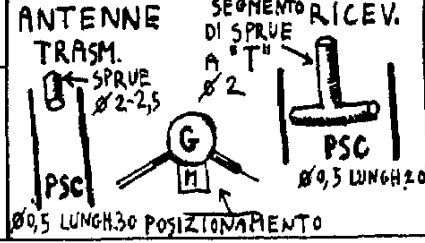
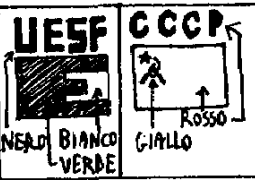
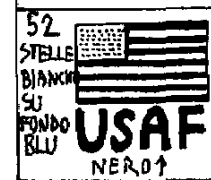


**SH** — GRANDEZZA NATURALE DEL MODELLO — SCALA 1:72



TUTTE LE MISURE SONO IN MILLIMETRI  
LE INSEGNE SI APPLICANO SOTTO IL BLOCCH. MOTORE

*Vignetta Valter 11-78*



**PARTICOLARI:** Radar: la «coppetta» si ottiene da una qualunque sfera o pallina cave, a da un dischetto di PC incavato a caldo. Limare i due pezzi di sprue nel punto di unione reciproco di modo che si noti solo una piccola fessura a incollaggio avvenuto. Costruirne due pezzi.

– Jet direzionali: il blocchetto, qui, si può ricavare anche da un pezzo di sprue di grossa sezione (tipo Airfix). Costruirne due pezzi.

– Antenna trasmittente e ricevente: vanno incollate opposte con un dietro negativo di 20°-25°. Sostenerle con qualcosa mentre la colla asciuga per non farle assumere un diedro sbagliato.

#### COLORAZIONE

Ci sono due schemi possibili: «metallo naturale» o «nero mimetico». Il primo è indubbiamente più spettacolare e realistico, mentre il secondo è più semplice: a voi la scelta. L'alluminio e la vernice argento (debitamente opacizzata) sono simili, mentre l'acciaio è leggermente più scuro: per ottenerlo aggiungere quindi ad uno dei primi due un poco di gun metal. I colori sottoindicati sono tutti reperibili facilmente nella gamma Humbrol-MoLak opaca e metallizzata, meno il blu scuro lucido, che è il nighr blue 15G13-14, o il sea blue glos HB9-LB9 schiarito.

#### NERO MIMETICO

- Nero opaco: tutto lo SH meno i seguenti particolari.
- Acciaio: le due antenne e l'interno coppe radar.
- Gun metal: interno ed esterno ugelli motore e jet.
- Blu scuro lucido: pannello solare.
- Nero semilucido: Tutti i cavi e la guarnizione snodo L.

#### METALLO NATURALE

Tutti i particolari sopradescritti invariati.

- Alluminio: G e serbatoi-corpo telecamera-contenitori cervello elettronico-piastre C2 e C3 - parte inferiore C1.
- Acciaio: supporto PS e convertitori - tubo snodo L-laser-supporto telecamera-parte superiore C1 - motore-blocchetto jet-tutto il radar.
- Gun metal: blocchetto L.
- Nero opaco: obiettivo telecamera-mirino L.

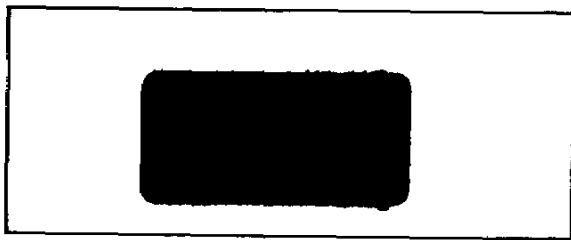
## I COLORI DELLA REGIA AERONAUTICA

### COLORE N.º 2 VERDE OLIVA SCURO

*Impiego:*

**SUPERFICI ESTERNE** - Superfici dorsali e laterali degli aeroplani bellici, degli aeroplani da allenamento e da collegamento.

**SUPERFICI INTERNE** - - -



N.B. DAL 1939 (Disp. n. 9012/DGCA - 16.3.1939) il verde oliva scuro ha costituito la finitura standard data in fabbrica a tutti i velivoli terrestri, bellici e non, prima dell'invio ai reparti.

Non dipingete le zone di incollaggio (scanalature M PS, parte superiore C1, inferiore C2, ecc) altrimenti la robustezza del montaggio risulterà menomata.

#### STENCILING (COMUNE A TUTTE LE COLORAZIONI)

Due quadrati color acciaio (mm. 5X5) contornati di rosso sul G, in alto, dietro. Quattro freccette gialle (tipo «rescue» agli ugelli motore e ai jet. Alcune scritte (non esagerare, massimo una decina) su tutto lo SH, in piccolo, in nero.

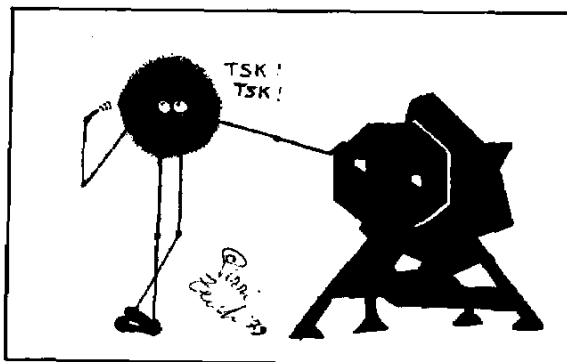
#### INSEGNE

Tre alternative per le insegne: USAF; URSS; UESF (United Europa Spatial Force): la terza è, per ora, ipotetica, ma è molto probabile che anch'essa nasca e si affianchi alle grandi potenze, tra non molto tempo. Per la colorazione guardare allo schema relativo. Nella colorazione nera le scritte nere (USAF, UESF, stenciling) vanno dipinte in bianco. Usare, per insegne e stenciling, pennino e china, o rapidograph, o spillo e smalti o pennellini e tempere.

#### ULTIMAZIONE

Una volta dipinte le sezioni staccate, incollate ai loro posti le estremità libere dei fili elettrici, e dopo le quattro sezioni (nell'ordine C, M, L, PS, lasciando seccare tra l'uno e l'altro) e i sei particolari al G. Infine ritoccare dove necessario. Per esporlo o fate un foro sotto il G (prima di lavorarlo) e usate un comune supporto per aerei oppure costruite, usando due supporti, due punti di appoggio. Buona fortuna!

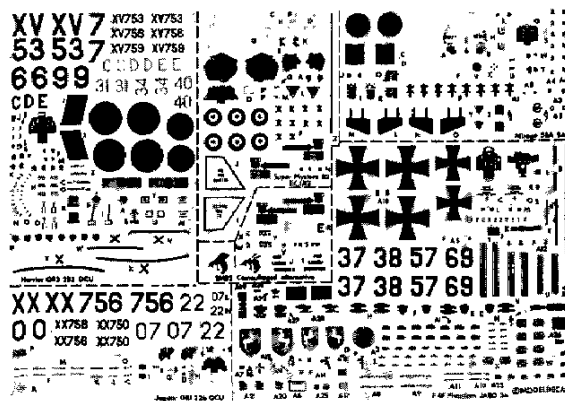
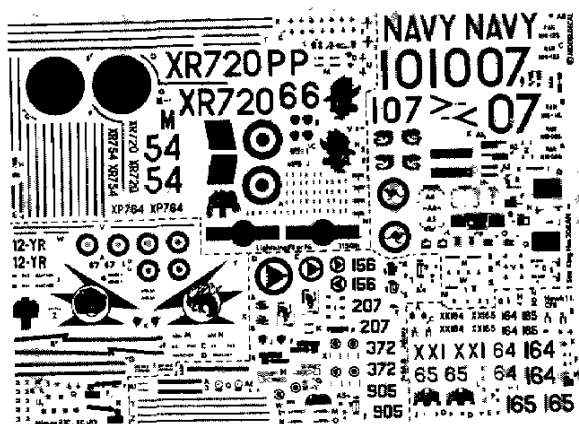
Valter Viglietti



#### MODELTOYS PRODUCTS

MODELDECAL - set n. 46 - scala 1/72

Questo foglio di decalcomanie è l'ultima realizzazione, in ordine di tempo, della nota casa inglese. Insieme con il foglio n. 45 esso costituisce una serie dedicata alla manifestazione di Grenham Common 1977. Sono provviste decalcomanie per i seguenti velivoli: Harrier G.R.3 (mat. n. XV753, XV756 o XV759) del 233 O.C.U. della R.A.F. basato a Wittearing, Northants; Jaguar G.R.1, XX750 «22» o XX756 o XX756 «07» del 226 O.C.U. basato a Lossiemouth in Scozia; Mirage 5BA del 3° stormo dell'Aeronautica Belga, basato a Bierset; Dassault Super Mystere B.2 della E.C. 1/12 «Cambresis» dell'Armee de l'Air, basato a Cambrai in Francia; F-4F Phantom II, 37+69 o 38+57, dello Jagdbomvergeschwader 36 della Aeronautica della Germania Federale, basato a Rheine-Hopsten. Insieme alle decals sono forniti gli schemi di mimetizzazione completi dei vari velivoli elencati mediante disegni a 3 o 4 viste, e vengono mostrate in maniera esauriente le posizioni delle decals, che comprendono un numero decisamente inconsueto di stencils, molto finemen-



te riprodotti. Come se ciò non bastasse viene fornita anche una selezione di fotografie in bianco e nero, molto chiare, degli aerei rappresentati. Il testo esplicativo, in lingua inglese, è completo.

Per ogni aereo è poi fornita una decalcomania che rappresenta il cruscotto: particolarmente ben eseguiti quelli del Super Mystere e del Phantom. L'unico difetto che sono riuscito a trovare in questo foglio, per il resto sicuramente ottimo, è una cattiva registrazione del sottile bordo giallo delle 6 insegne di nazionalità francesi per i Super Mystere, difetto del resto facilmente ovviabile utilizzando le insegne dello stesso tipo provviste nel kit Airfix.

Concludendo, questo foglio rappresenta un valore decisamente elevato per il suo prezzo, che è di 75p escluse le spese postali. Il solo distributore di Modelcal è «Modeltoys», 246 Kingston Rd. Portsmouth.

Lorenzo Lazzarini

#### MODELDECAL - SET N. 45 - SCALA 1/72

Si tratta del penultimo foglio realizzato dalla ditta inglese e contiene contrassegni di nazionalità, matricole ed emblemi

## ENGLISH SUMMARY

**METEOR 2ª parte** - In the second part of his article the author deals with the last marks of Meteor: the night-fighter variants. He shows the main differences among them and tell us how to model these late Meteors.

**OPEL BLITZ** - Even if this isn't a conversion for the beginners, in this article there are many advices that are useful for the modeler that want to build an original Blitz, the German truck that was used in many thousands from the beginning till the end of IIWW in a lot of variants.

**..... E ALLA FINE LA FRECCIA: MIRAGE F.1** - This is the first part of an article in which a young but promising writer is going to deal with the first, and sole, swept back wing MIRAGE. He has taken the occasion to write this article from the recent release of an accurate 1/48th model by ESCI.

In this part there is an historical introduction of the plane (development, variants foreign operators), to complete a fine artwork. Infact there are accurate 5 views drawings, details of usual underwing store, drawings of the technical differences that characterize each variant, mostly in 1/72nd scale.

**NIEUPORT Ni.XI COL. TRICOLORE** - This an article on one of the most famous IWW fighter: the Bebè. Of course, the author deals especially with the service with the Regio Esercito (Italian Royal Army). There is plenty of hints and tips that help the modeler to obtain a faithful replica of this little biplane: one is taught how to modify and build the ba-

in scala 1/72 per 5 aerei e precisamente per un BAC LIGHTNING F3/F6. 11º Sqd, RAF BINBROOK, LINC; per un NORTHROP F-5A (G), No 336 Sqd., «JOKERS» AEROBATIC TEAM, ROYAL NORWEGIAN AIR FORCE; per un DASSAULT MIRAGE F.1C, E.C. 1/12 «Cambresis», ARMEE' de L'AIR; per un H.S. HAWK T.1, XXI164, RAF; per un WESTLAND SEA KING HAS. MK. 50, No. 817 Sqd., ROYAL AUSTRALIAN NAVY.

La confezione, oltre alla consueta viste per la collaborazione e l'applicazione delle decals, presenta varie foto di ogni aereo che aiutano molto nell'applicazione delle stesse. La qualità è ottima, sul livello cioè delle ultime realizzazioni della ditta, senz'altro fra le migliori di questo settore. Precisione fin nei minimi particolari e l'opacità caratterizzano il foglio sono forniti anche i cruscotti, buoni anche se alcuni strumenti non sono ben delineati. Sapiente è stata la scelta degli esemplari rappresentati in quanto poco noti o comunque trascurati dalle case modellistiche e quindi adatti per chi vuole realizzare qualcosa di personale (nel caso del Mirage F.1 si è addirittura voluto anticipare i tempi in quanto i modelli Airfix ed Heller non erano ancora stati immessi sul mercato).

Alberto Trentini

sic kit and then how to paint and finish it. In particular, the author gives some advices for building the Italian built (by Macchi) variant of the Ni. II

**JAGDPANZER V «JAGDPANTHER»** - Here is a pleasant article on a famous IIWW German tank. The author tells us how to improve the Tamiya kit to obtain a true of a 2nd Panzerdivisionen SS' Jagdpanther.

**UN KILLER DELLO SPAZIO** - To undramatize plastic modelling, that sometimes could seem too a difficult business, with his hard historic research, millimetric accuracy always trying to obtain the right colour shade, here is a nearly science-fiction article that, starting from the present projects about space warfare, shows a possible future design of a satellite-killer spacecraft.

The author offers all the required istructions to scratch build it from plasticard, a ping-pong ball, wire and other easy to find materials, suggesting at last two painting schemes: a «natural metal» and a «camouflaged» one.

**I COLORI DELLA REGIA AERONAUTICA** - This time we present an authentic chip of an other official colour of the Regia Aeronautica, as shown in the famous «Tavola 10» enclosed to «Instructions for the test of paints, mastics and other ingredients» 1940: colour n.º 2 OLIVE DRAB. It was the standard finish for the fuselage, wing and tail upper surfaces, painted on new aircraft in the factories before being sent in squadron service.

Alberto Santoni

# STORIA GENERALE DELLA GUERRA IN ASIA E NEL PACIFICO (1937-1945)

Alberto Santoni

## *Storia generale della GUERRA IN ASIA E NEL PACIFICO (1937-1945)*

VOLUME PRIMO

### *Il Giappone all'attacco*

STEM MUCCHI

Alberto Santoni

## *Storia generale della GUERRA IN ASIA E NEL PACIFICO (1937-1945)*

VOLUME SECONDO

### *Il riflusso della marea*



STEM MUCCHI

Alberto Santoni

## *Storia generale della GUERRA IN ASIA E NEL PACIFICO (1937-1945)*

VOLUME TERZO

### *La vittoria Alleata*



STEM MUCCHI

- I - IL GIAPPONE ALL'ATTACCO
- II - IL RIFLUSSO DELLA MAREA
- III - LA VITTORIA ALLEATA

Questo studio sulla guerra in Asia e nel Pacifico è di **concezione assolutamente nuova.**

E' il primo lavoro **completo** sull'argomento

Gli avvenimenti politico-militari vengono trattati **unitariamente, nel triplice aspetto terrestre, navale ed aereo.**

Il Prof. Alberto Santoni in oltre dieci anni di lavoro, ha esaminato i documenti ufficiali, una massa imponente di fonti bibliografiche (oltre 450 testi inseriti in bibliografia) e parecchi documenti inediti che portano nuova luce su alcuni avvenimenti. Oltre a numerose cartine, grafici e fotografie, anche inedite in Italia, completa l'opera un'appendice che costituisce un'ulteriore novità. In essa infatti sono riportate le caratteristiche delle armi della fanteria, nonché le caratteristiche e i disegni dei carri armati, degli aerei e delle navi dei Paesi belligeranti (Stati Uniti d'America, Commonwealth, Cina, Olanda e Giappone).