



ARCHIVIO PECCHI N. ....

# IL NOTIZIARIO

VOL. 16 NO. 1 - 1985



international plastic modellers' society  
sezione italiana - italian branch



Una immagine di uno dei pochissimi (24) F-104A convertiti in bersagli tele-guidati QF-104A: si tratta per l'esattezza di uno dei primi YF-104A di serie (il terzo dal serial 55-2957), trasformato a cura della Sperry. E' esternamente riconoscibile dai "normali" F-104 essenzialmente per la colorazione ad alta visibilità e per l'assenza del pilota nell'abitacolo; altro

dettaglio tipico è il fuso nella parte posteriore del serbatoio d'estremità, contenente un'antenna del sistema di radioguida. In primo piano nella foto è il van di controllo, con il personale addetto al "pilotaggio" del caccia. (Sperry via C.S.A. Italy, AZ)

**PUBBLICAZIONE UFFICIALE DELL'I.P.M.S.-ITALY PER I PROPRI ISCRITTI. IL CONTENUTO E' PROPRIETA' LETTERARIA RISERVATA - ALL CONTENTS STRICTLY COPYRIGHT.**  
 Direttore Responsabile: GIORGIO PINI  
 Autorizzazione del Tribunale di Modena: N°681 del 10/11/1981.

Gli articoli rispecchiano unicamente le opinioni dell'autore e non necessariamente quelle dell'I.P.M.S. - ITALY. Opinions expressed in signed articles are those of the author and not necessarily of I.P.M.S. - ITALY.

I.P.M.S. - ITALY  
 CASELLA POSTALE 182/P.O.BOX 182  
 41100 MODENA FERROVIA (ITALY)

**QUOTE SOCIALI ANNO 1985 - VOL.16**

Soci Senior (oltre i 16 anni): £it.20.000  
 Soci Junior (fino a 16 anni): £it.15.000.

Le rimesse possono essere effettuate a mezzo assegno bancario o circolare o vaglia postale intestate a:

GIORGIO PINI, CASELLA POSTALE 182, -41100 MODENA FERROVIA - 1985 - VOL.16 MEMBERSHIP DUES FOR FOREIGNERS

Europe: 20,000 Italian lire.  
 Overseas: 15.00 U.S.\$..

Payment by bank draft only(not I.M.O.)to: GIORGIO PINI  
 P.O.BOX 182 - 41100 MODENA FERROVIA - ITALY -

E' disponibile su richiesta l'elenco degli arretrati de "IL NOTIZIARIO" con gli argomenti trattati in ogni numero; allegare francobolli per la risposta. Ogni fascicolo arretrato costa £it.3.500.

Back issues list(with issues contents)available on request; please, enclose two(2) International Mail Reply Coupons. Foreign modellers, members of their own I.P.M.S. National Branches, can obtain available back issues of "IL NOTIZIARIO" at 3,500 Italian Lire(Europe) or 3.00 U.S.\$.(Overseas) per copy; payment by bank draft only(not I.M.O.) to: GIORGIO PINI, P.O.BOX 182, 41100 MODENA FERROVIA, ITALY. Since some issues are available in a limited number, please, quote also substitutive issues; copies will be sent via surface mail.

**ARRETRATI DISPONIBILI DE "IL NOTIZIARIO"**  
**"IL NOTIZIARIO" AVAILABLE BACK ISSUES**

		VOL./ANNO (YEAR)														
		7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21
		1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984					
0																
1																
2																
3																
4																

ESAURITO/NOT AVAILABLE    
  DISPONIBILE/AVAILABLE

**IN REDAZIONE:**

GIANLUCA GIUGNI, MARCO MAI, CARLO R. PECCHI, ARMANDO ROSSI, ALBERTO ZANFI, ALDO ZANFI.

**INDICE:**

CARABINIERE GUARDIA DI RE UMBERTO, 1880.....	PAG. 1
COME AUTOCOSTRUIRE LE DECALS.....	" 4
I.P.M.S. NEWS.....	" 5
OSPREY BOOKS.....	" 5
PATTON'S HALFTRACK.....	" 6
LE VERSIONI BIPOSTO DEL FW-190.....	" 7
M 109.....	" 10
NUOVI KITS.....	" 18
...E NUOVE DECALS.....	" 25
FANCY STARFIGHTERS 2.....	" 26

**IN COPERTINA:**

Bella immagine di un semovente M 109G della 1°BTR del X° Gr. Art. Camp. Smv. "Avisio" ripreso in piena velocità durante una esercitazione a fuoco in Abruzzo. Il cannone è solidamente ancorato per evitare qualsiasi rischio tanto alla canna quanto all'equipaggio. La targa risulta essere 115519 mentre il numero 4014 è bianco in campo giallo. Oltre alla solita bandiera italiana è ben visibile il numero "classe ponte" nero in campo giallo. Ultima nota analitica la bandiera a strisce portata su entrambi i lati della torretta che sui mezzi della 1°BTR di questo reparto è nei colori Giallo-Rosso Giallo. Il mezzo è interamente colore verde oliva non esattamente opaco. (Armando Rossi, IPMS Modena)

# Carabiniere Guardia di Re Umberto, 1880

DI ROBERTO MELIS, CAGLIARI

## UN PO' DI STORIA

L'atto di nascita dei corazzieri, emanazione dell'arma dei Carabinieri, risale al 1868.

Il 7 febbraio di quell'anno si sposava a Firenze il Principe Umberto con la Principessa Margherita e per l'occasione furono distaccati 80 carabinieri a cavallo, per metà provenienti da Milano e Bologna e per metà della legione locale. Il problema che si presentava, era di fornire il picchetto d'onore di uniformi adeguate all'importanza dell'avvenimento, e a tale scopo si pensò di riesumare elmi e corazze indossati venticinque anni prima in occasione dello spopolizio di Re Vittorio con Maria Adelaide.

Le cose andarono così bene che quegli 80 Carabinieri furono trattenuti a Firenze e destinati alla guardia dei Reali e dei loro appartamenti.

Per poter entrare nello squadrone vennero poi richiesti, oltre alla statura e alla prestanta fisica, doti morali e disciplinari fuori dal comune, predisposizione per le armi e per i cavalli. L'organico del primo nucleo prevedeva: un Capitano comandante, 4 ufficiali, 9 sottufficiali, 69 carabinieri e 50 cavalli (!), portati poi a 70 nel 1870. Quanto alla denominazione, essi furono chiamati inizialmente "Corazzieri" ed in seguito rispettivamente "Guardie d'Onore di Sua Maestà", "Drappello Guardie di Sua Maestà" ed infine "Carabinieri Guardie del Re" prima e "Guardie del Presidente della Repubblica" oggi.

## IL FIGURINO

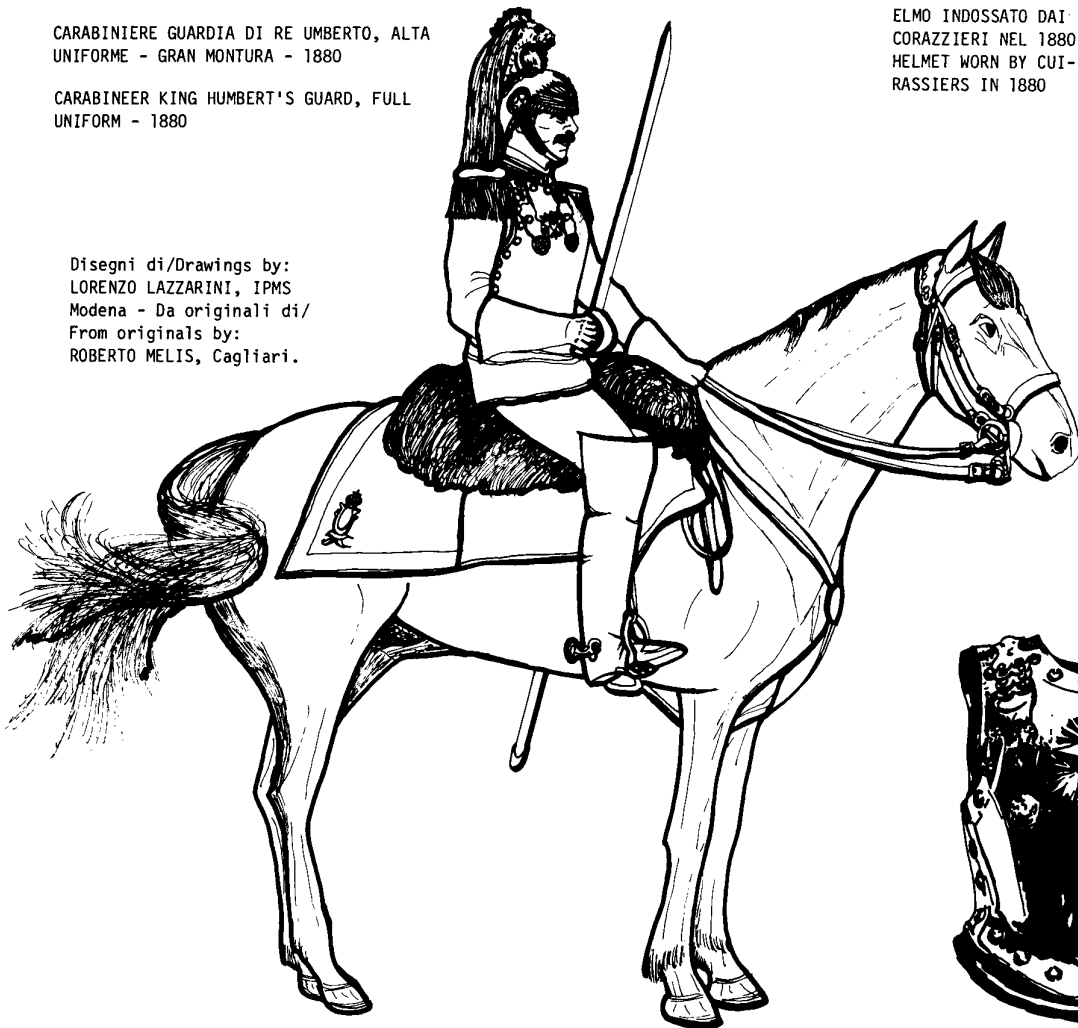
Per la realizzazione di questo figurino ho usato come base di partenza il corazziere a cavallo Historex 54 mm.

Premetto subito che la realizzazione non è delle più semplici, essendoci molti particolari da realizzare ex-novo, come vedremo in seguito. I primi disegni illustrano come deve essere la corazza (si badi che il periodo preso in esame è il 1880) e le varie fasi di lavorazione. Con riferimento al disegno 1, rimuovere con una lama sottile le bretelle originali della corazza, evitando di distruggerle, dovendo esse servire nuovamente. Dopo aver stuccato gli eventuali scavi prodotti, passare alla realizzazione dello stemma che compare della corazza: nell'ordine, stella a cinque punte raggiata e monogramma di Re Umberto sovrastato dalla corona regia. La prima grossa difficoltà consiste nella realizzazione dei raggi, essendo il tutto non superiore ai 5 mm di diametro. Non essendoci però dello sprue sufficientemente sottile che resista alla azione della trielina (salvo pezzi di grandi dimensioni o di natura diversa dalla plastica, per gli incollaggi di norma io ricorro ad una gocciolina di trielina passata con la punta di un pennello, e tenendo pressati i vari pezzi, aspetto che la plastica così fusa si consolidi nuovamente), sono ricorso dopo ore di elucubrazioni ad uno stratagemma. Nel passare in rassegna vari materiali, pezzi sparsi ecc. mi è capitato tra le mani uno dei nastri che la Historex mette a disposizione per la realizzazione delle varie cinghie e corregge. Nell'osservarlo bene ho visto che quei microscopici spazietti tra un filo e l'altro potevano, vista l'esigua dimensione dello stemma ed il fatto che i raggi sono molto fitti, simulare molto bene, se dipinti con attenzione, gli stessi raggi. Dopo aver ritagliato il nastro (ricordarsi che il diametro massimo dello stemma è 5 mm.), l'ho diviso in

CARABINIERE GUARDIA DI RE UMBERTO, ALTA UNIFORME - GRAN MONTURA - 1880

CARABINEER KING HUBERT'S GUARD, FULL UNIFORM - 1880

Disegni di/Drawings by:  
LORENZO LAZZARINI, IPMS  
Modena - Da originali di/  
From originals by:  
ROBERTO MELIS, Cagliari.



ELMO INDOSSATO DAI CORAZZIERI NEL 1880  
HELMET WORN BY CUIRASSIERS IN 1880

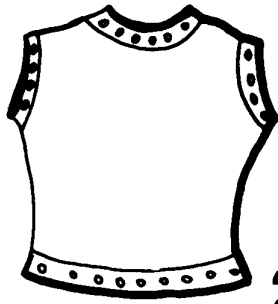


CORAZZA PORTATA DAI CARABINIERI GUARDIE DEL RE NEL 1878  
CUIRASS WORN BY CARABINEERS KING'S GUARDS IN 1878

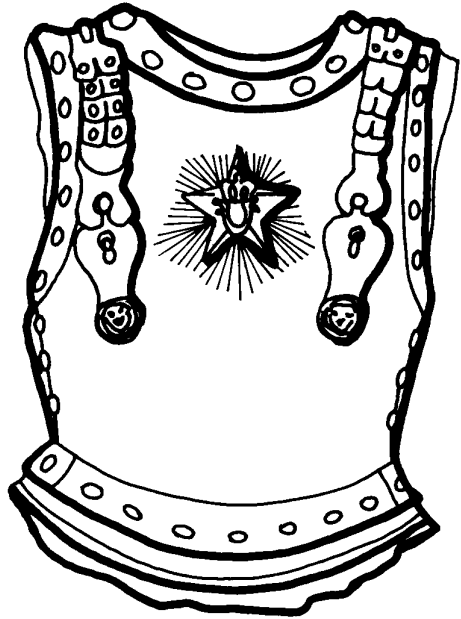




1



2



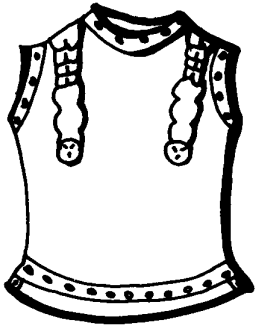
2A



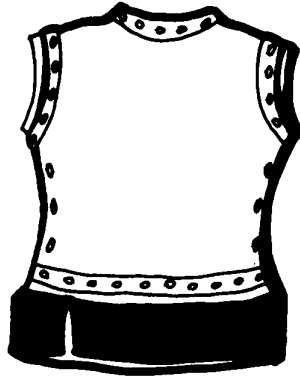
2B



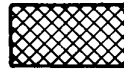
2C



3



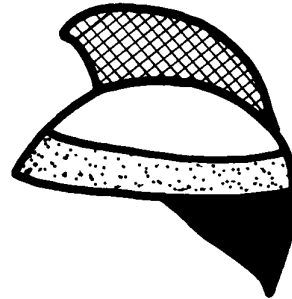
4



RIMUOVERE / REMOVE

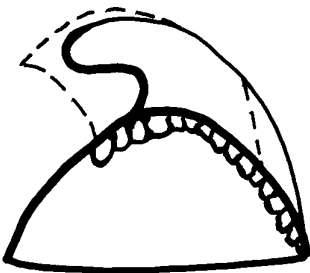


AGGIUNGERE / ADD

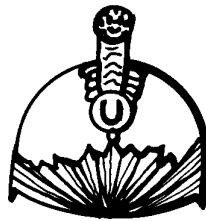


5

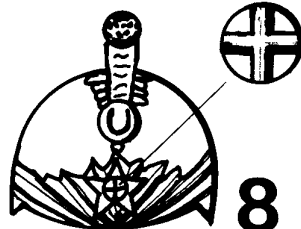
--- POSIZIONE ORIGINALE  
--- ORIGINAL POSITION  
— NUOVA POSIZIONE  
— NEW POSITION



6



7

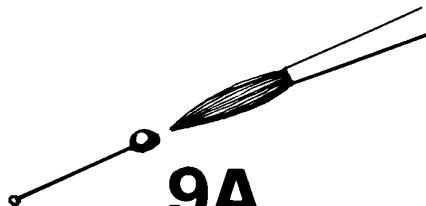


8



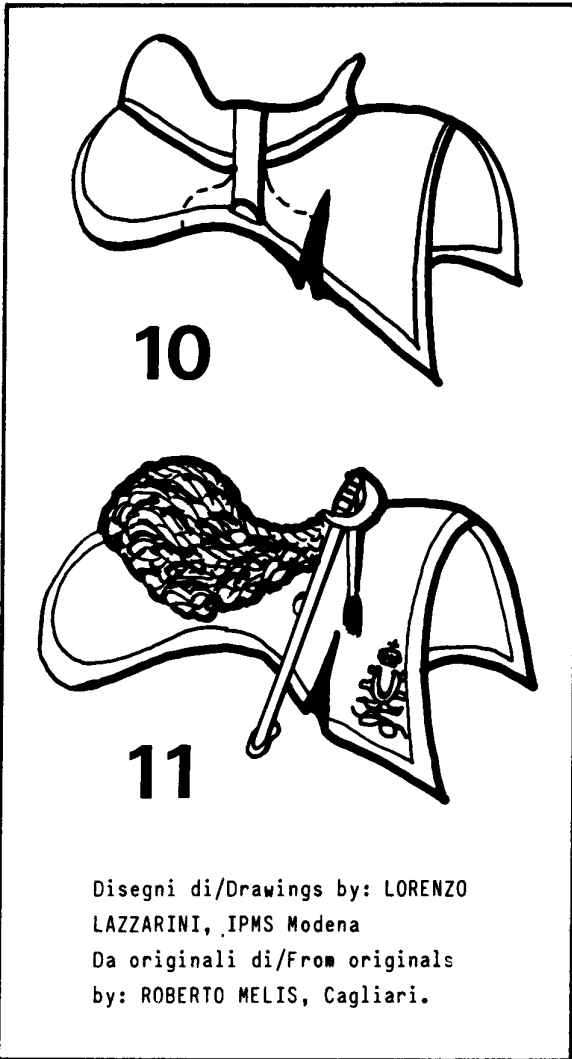
9

Disegni di/Drawings by: LORENZO LAZZARINI, IPMS Modena  
Da originali di/From originals by: ROBERTO MELIS, Cagliari.



9A





10

11

Disegni di/Drawings by: LORENZO LAZZARINI, IPMS Modena  
Da originali di/From originals by: ROBERTO MELIS, Cagliari.

quattro settori (fig. 2A) ruotandoli in modo che i raggi fossero divergenti, incollandoli con un poco di trielina. La seconda fase prevede la realizzazione della stella, riprodotta in plasticard sottile che a giudicare dalla documentazione in mio possesso deve avere le due punte in basso leggermente più lunghe delle altre (fig. 2B). Sistemata anche questa, non rimane che la "U" di Umberto, che data la piccola dimensione, ho realizzato con l'occhiello di una briglia tagliato in alto, ricavando poi la corona da pezzi sciolti, sempre della Historex (fig. 2C). Dopo aver sistemato tutto questo, è il momento di riposizionare le bretelle della corazza, che dovranno essere quasi parallele tra loro, riutilizzando quelle rimosse all'inizio del lavoro, sistemando alla base di ognuna un piccolo bottoncino di quelli reperibili tra le bottonerie Historex, recante una piccola testa di leone (fig. 3). Per concludere prima di mettere in opera la corazza, resta da riprodurre il pezzo di tunica che esce inferiormente (realizzabile con del plasticard molto sottile), che dovrà arrivare fin quasi all'attaccatura delle anche (fig. 4). A questo punto, dopo aver assemblato tutto il figurino, operazione che non presenta difficoltà, si arriva al pezzo probabilmente più difficile della corazza, cioè l'elmo. Usando sempre come base di partenza il corazziere Historex, bisogna per prima cosa lisciare il bordo dell'elmo, poi rimuovere la cresta che dopo essere stata modificata, andrà riposizionata più indietro, non prima di aver realizzato con plastica sottile il motivo ornamentale che sta alla sua base (fig. 5 e 6). Indi costruire il paranuca che deve essere abbastanza pronunciato (fig. 1 e 9). A questo punto inizia il difficile: la costruzione dei raggi che partendo dal davanti si irradiano lateralmente. Allo scopo ho provato ad usare sprue abbastanza sottile, poiché rispetto al lavoro sulla corazza, qui i raggi sono appena più radi e si possono mettere in posizione uno alla volta, con estrema pazienza, sempre con un goccio di trielina (attenzione al dosaggio, perché usata in eccesso, si corre il rischio di squagliare irrepara-

bilmente tutto). Dopo aver eseguito il lavoro, realizzare la stellina ed il piccolo stemma con una croce nera su fondo argento, da sistemare l'uno sopra l'altro, nella posizione da cui si dipartono i raggi (fig. 7 e 8), nonché un piccolo medaglione con la "U" che andrà disposta al disopra dei raggi. Infine sistemare il sottogola con una piccola croce eseguita col rapidograph e china nera, il piumacchio che andrà sopra ad una piccola coccarda tricolore e la coda sulla cresta che dovrà finire anteriormente con una testa di leone. Per simulare la testa di leone ho utilizzato una pallina di cera, inserita su di uno spillo e con la punta di un pennello, dopo aver dato una mano di fondo grigio, sono andato con piccoli tocchi con vernice molto densa in quelle zone in cui sarebbero dovute essere le orecchie ed il naso, ottenendo così un certo rilievo (fig. 9A), dopo aver passato un leggero strato di vernice dorata, l'ho sistemata con del vinavil. N.B. Ho realizzato la coda dell'elmo con un pennello nuovo e spelato, colorandone poi le setole con china nera; anche la piuma è una piuma vera dipinta poi in rosso e bianco.

#### LA SELLA

Partendo da una sella normale della Historex (fig. 10), bisogna provvedere all'eliminazione del corno posteriore e le cuciture. Per rendere d'effetto il tutto, ho poi usato un pezzetto di pelliccia, con cui ho rivestito la parte superiore. Attenzione: per chi avesse intenzione di rifare lo stesso, tenere in considerazione i seguenti fattori:

- 1) Che lo spessore del cuoio sottostante non sia eccessivo.
- 2) Per evitare che a lavoro ultimato il cavaliere si trovi nettamente al disopra di quella che è la linea reale di seduta, eliminare tutta la parte superiore della sella (fig. 11), ed eventualmente dopo aver verificato a secco la posizione, limare il cavaliere nella zona d'appoggio; è ovvio che la pelliccia andrà a ricoprire il vuoto creatosi con l'asportazione della parte superiore.
- 3) Qualora il pelo fosse eccessivamente folto, dargli una spuntata nella zona in cui andrà il cavaliere.

A questo punto il lavoro è ultimato, bisognerà solo eseguire i fregi sui due lati della gualdrappa con del plasticard sottile e sprue, più le coroncine tolte dai pezzi Historex. Il fregio consiste nel monogramma "U" con foglioline, sormontato da una corona con al disotto un nodo Savoia. Infine la sciabola a lama dritta dovrà essere assicurata con una correggia alla sella, e con la più lunga alla vita del cavaliere immediatamente sotto alla corazza. A tutti buon lavoro.

#### CENNI SULLA COLORAZIONE

Corazza: argento cromato con fregi e spilline in oro, da eccezione della stella, anch'essa in argento.  
Sottocorazza: rosso con filetto bianco.  
Divisa: giacca blu notte con bordature in rosso, pantaloni e guanti bianchi, stivali neri.  
Elmo: coppa e stella argento cromato con sottogola, cresta e raggi dorati, coccarda tricolore, piuma rossa e bianca, coda e croci sul fregio e sul dischetto del sottogola neri.  
Sella: rossa con bordi e fregi bianchi.  
Sciabola: argento con occhielli dorati e nastro bianco o celeste.

#### BIBLIOGRAFIA:

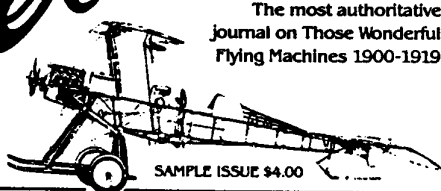
Cenni storici e fotografie tratti da "Carabinieri" edito dal Gruppo Rizzoli-Corriere della Sera.

**W.W.I**

**Aero**

**THE JOURNAL OF THE EARLY AEROPLANE**

The most authoritative journal on Those Wonderful Flying Machines 1900-1919



SAMPLE ISSUE \$4.00

**WORLD WAR I Aeroplanes, INC.**  
15 Crescent Road, Poughkeepsie, NY 12601, USA

# COME AUTOCOSTRUIRE LE DECALS

DI LUCA CHISTE', TRENTO

Nel "Notiziario" Vol. 15 n° 1 ho avuto l'opportunità di illustrare il trattamento del Sistema Microscale ed i relativi prodotti. Sfruttando la mia personale esperienza modellistica e riferendomi all'utilizzo dei materiali Microscale, vorrei proporre un procedimento adatto all'autocostruzione di una decal. Tale aspetto è sovente trascurato dai modellisti più giovani che reputano questa operazione difficile, limitando in questo modo le loro capacità atte a proporre mo-

delli realmente personali e diversi. Autocostruire una decal non è operazione difficile, richiede ovviamente alcune nozioni elementari e il possesso degli adeguati materiali. Per rendere più comprensibile il discorso, vedrò di aiutarvi con qualche esempio; supponiamo si vogliono realizzare una serie di numeri o lettere (costruzione delle più facili) di un determinato colore non reperibile in commercio e supponiamo di disporre di un disegno in scala sufficientemente attendibile, ma in una scala differente da quella del modello (esempio di segno in scala 1/72 e modello in scala 1/32). La prima operazione da compiere (premessi che l'utilizzo bibliografico di un disegno è pressoché indispensabile) è trovare il giusto RAPPORTO DI RIPRODUZIONE; operazione che ci consentirà di disegnare nella scala del modello i nostri numeri. Individuare questo rapporto è cosa semplicissima: basta dividere il numero della scala del disegno per il numero della scala del modello, cioè  $72:32=2,25$  (se fosse stato ad esempio il contrario, disegno in scala 1/32 e modello in scala 1/72 si avrebbe avuto  $32:72=0,44$  ca.).

Succede talvolta che i profili di colorazione (quelli rinvenibili ad esempio sul "Notiziario" o sulle riviste specializzate), pur essendo disegnati in una certa scala, non presentano l'indicazione numerica della scala in cui sono riprodotti sulla pagina. Anche in questo caso, volendo materialmente utilizzare questi disegni per autocostruire delle decals, bisognerà preliminarmente determinare il rapporto di riproduzione. Supponendo cioè di conoscere la lunghezza reale del soggetto, (velivolo, macchina o carro che sia), basterà dividere tale misura (es. sia 10.500 mm) per la lunghezza del profilo misurata sul disegno (es. sia 210 mm); cioè è a dire:  $10.500:210=50$ . Ciò significa che il nostro disegno è in scala 1/50. Ricalcolando in rapporto di riproduzione con il modello otterremo (come al primo esempio) un coefficiente che ci servirà per moltiplicare tutte le misure del particolare da riprodurre una volta in possesso di un qualsiasi disegno (ovviamente in scala). Supponendo cioè che il disegno in nostro possesso (poniamo in scala 1/72) ci presenti una lettera o un numero largo 2 mm ed alto 5 mm e che il nostro modello sia in scala 1/32; moltiplicando tali misure per 2,25 (coefficiente calcolato) otterremo che il nostro particolare andrà disegnato:  $2 \times 2,25 = 4,5$ ;  $5 \times 2,25 = 11,25$ .

Una volta note le misure, si potrà procedere con pazienza, squadretti e curvilinee a disegnare il particolare su carta normale od a china sottile su carta da lucido. Una volta disegnato correttamente il particolare, è necessario procurarsi i mezzi per riprodurlo in decals. Essi sono:

1) Rapidograph da 0,2 mm e misure superiori (massimo 0,5) con china nera o del colore adatto alla riproduzione. I migliori in commercio sono forse quelli della Rotring. In alternativa si potranno usare dei sottilissimi pennellini intinti nei normali colori Humbrol (fortemente diluiti ed a più passate) o delle tempere.

2) Fogli trasparenti o colorati Microscale. Sono i fogli di cui ho avuto occasione di parlare nel già citato "Notiziario". Sono disponibili nella pressoché totale gamma di colori, molti dei quali riferiti a precisi FS. Senza questi fogli è evidente che non si potranno realizzare le decals.

3) Vernice lucida trasparente Micro Coat Gloss. In alternati-

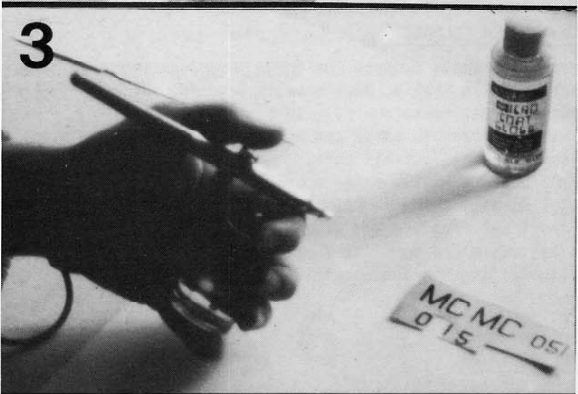
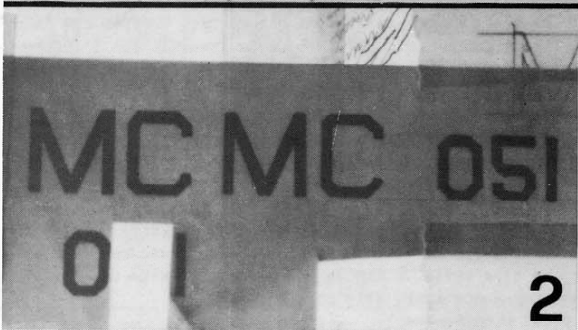
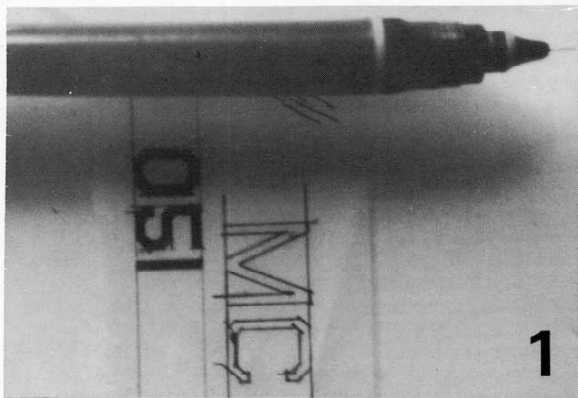
1) La prima operazione da compiere è quella di realizzare il particolare da autocostruire in decal su carta da lucido in china sottile, aiutandosi con un Rapidograph da 0,1 o 0,2 mm. Nella foto è visibile l'autocostruzione del serial MC 051 per un F-16 in scala 1/32.

2) Una volta terminato il disegno, aiutandosi con il tavolo luminoso (come descritto nel testo dell'articolo), si può procedere a ridisegnare il particolare sul supporto trasparente (o colorato) fornito dalla Microscale. Nella foto è visibile il particolare già realizzato e in alto a destra, il disegno iniziale.

3) Una volta completato il disegno sul supporto, esso va ASSOLUTAMENTE fissato: all'uopo si può impiegare il lucido Micro Coat Gloss della stessa Microscale, oppure in alternativa, del fissatore tipo Letracote o la comune lacca per capelli.

4) Le insegne così come appaiono sul modello a lavoro ultimato. Per il fissaggio e la finitura delle decals autocostruite si possono utilizzare i procedimenti descritti nell'articolo sul Sistema Microscale pubblicato nel "Notiziario" Vol. 15 No. 1 - 1984.

(Tutte le foto sono di Luca Chisté, Trento).



va non disponendo dell'aeropenna per spruzzare tale vernice, si potrà ricorrere all'uso di un fissatore (reperibile nei negozi di articoli per pittura) tipo Letracote o della comune lacca per capelli.

4) Tavolo luminoso casalingo da realizzare con un pezzo di vetro sulla cui faccia si può incollare (per renderlo opalino) un foglio di carta adesiva bianca.

5) Una lampada da 60 W.

6) Taglierini, forbici a punta fine ecc.

7) Squadretti, normografi, curvilinee e quanto può servire per disegnare correttamente.

Dopo aver disegnato il particolare, esso andrà appoggiato rovesciato sul vetro opalino (realizzabile come sopra indicato), sotto al quale andrà posta una lampada da 60 W. Il principio utilizzato è quello del ricalco a trasparenza che riesce a mio avviso a garantire risultati maggiori del ricalco per copiatura (cioè ad esempio con carta carbone), poiché evita di ripassare sul disegno in caso di errori. A questo punto è necessario scegliere se si desidera il supporto trasparente o colorato. La differenza fra i due fogli non è enorme; con il primo si possono ovviamente realizzare tutti i particolari colorati che si vogliono, mentre il secondo ha il vantaggio di avere il supporto già colorato e quindi adatto a ricevere meglio altri colori. I supporti colorati accettano più facilmente la china o il colore, mentre il foglio trasparente essendo completamente lucido, come il film delle decals oppone più resistenza all'adesione dei materiali per la colorazione. L'utensile che offre i maggiori risultati per la verniciatura dei particolari è senz'altro il Rapido-graph, poiché tracciando linee estremamente sottili consente di disegnare con grande precisione; inoltre, sbagliando, essendo la china diluibile in acqua, si potrà facilmente asportare una eventuale sbavatura. In alternativa si possono usare i comuni pennelli, purché sottili, intinti nelle vernici Humbrol (da diluire fortemente, onde evitare un eccessivo spessore della decal), o delle tempere.

Una volta ricopiato il disegno sul supporto Microscale desiderato, si potrà procedere al fissaggio. Esso va compiuto utilizzando la vernice lucida Micro Coat Gloss che va spruzzata sul foglio con l'aeropenna in una mano sottile. In alternativa, buoni risultati si possono ottenere utilizzando un fissatore per vernici tipo Letracote o la comune lacca per capelli. Sconsiglio peraltro di stendere la vernice con il pennello, perché le striature potrebbero rovinare il disegno sul supporto, generalmente abbastanza fragile.

Eseguita anche questa importante operazione (senza la quale non si potrebbero immergere le decals in acqua), si può ritagliare il supporto e trattarlo come una comunissima decal, utilizzando il procedimento Microscale. Concludo ricordando che il maggior vantaggio offerto dal supporto trasparente risiede nel fatto che sopra esso si possono riportare lettere e numeri trasferibili (es. Letraset o R-41). E' infatti molto più conveniente trasferire tali particolari su di un supporto piano (quindi fissarli ed immergerli in acqua come comuni decals) anziché tentare, come spesso accade, di riportarli direttamente sul modello, rischiando che le fessure o le curvature presenti lacerino o distacchino in breve tempo le nostre insegne. ■

## I.P.M.S. NEWS

### NEGOZIO AMICO A TERAMO

Il Centro I.P.M.S. di Teramo, formatosi recentemente, ha instaurato un rapporto di collaborazione con il locale negozio di articoli per modellismo, che nella persona del titolare Sig. Tonino Ponponi, ha messo e metterà a disposizione parte della vetrina per esporre i modelli realizzati dai Soci del Centro, insieme a comunicazioni periodiche quindicinali della nostra Associazione a mezzo di cartelloni compilati dagli stessi Soci. Tutto questo al fine di trovare nuovi iscritti. Il Sig. Tonino, procura poi rapidamente i modelli di nuova uscita, informa i modellisti dell'esistenza del Centro, distribuisce i "Chi Siamo" e pratica sconti del 10% ai Soci in regola con la quota associativa annuale. E' questa una iniziativa molto importante, sia per noi del Centro di Teramo che per tutta l'Associazione.

L'indirizzo del "negozio amico" è il seguente:

TONINO Cartolibreria, Modellismo, Giocattoli

Via Cruciolì 61 - 64100 Teramo - tel. 0861/323275

LUCIANO MARINELLI, I.P.M.S. - TERAMO

# OSPREY BOOKS

DI MAURIZIO GUERRI, I.P.M.S.-MODENA

"HUEY" di Lou Drendel - Squadron/Signal Publications -  
US\$ 6,95

Questo volumetto che abbiamo ricevuto dalla Osprey, che vogliamo qui ringraziare, riprende, approfondendolo, il discorso sugli elicotteri da combattimento iniziato qualche anno addietro dallo stesso autore con il volume "Gunslingers" della serie "In Action". In particolare analizza la storia e l'evoluzione della famosissima famiglia di elicotteri della Bell soprannominati appunto "Huey" per l'inconfondibile rumore del rotore. Il volume, ampiamente illustrato sia in bianco e nero che a colori da numerosissime fotografie, molte delle quali inedite, inizia con una breve descrizione delle origini del progetto base della famiglia Huey e ne analizza l'evoluzione attraverso brevi descrizioni delle versioni ed alcuni profili e tritici in scala 1/72. Segue una descrizione del comportamento in volo della macchina ed infine la parte più completa ed illustrata del libro, quella relativa all'impiego in Vietnam. Un'ulteriore cartellina sui principali utilizzatori stranieri e qualche altra foto relativa alle versioni più strane o alle modifiche campali più originali completano questo volumetto senz'altro consigliabile a tutti quanti si interessino agli elicotteri ed al loro impiego in Vietnam, o a quanti ne desiderino costruire un modello in scala.

Review sample kindly supplied by OSPREY Ltd, european distributor of Squadron/Signal Publications.

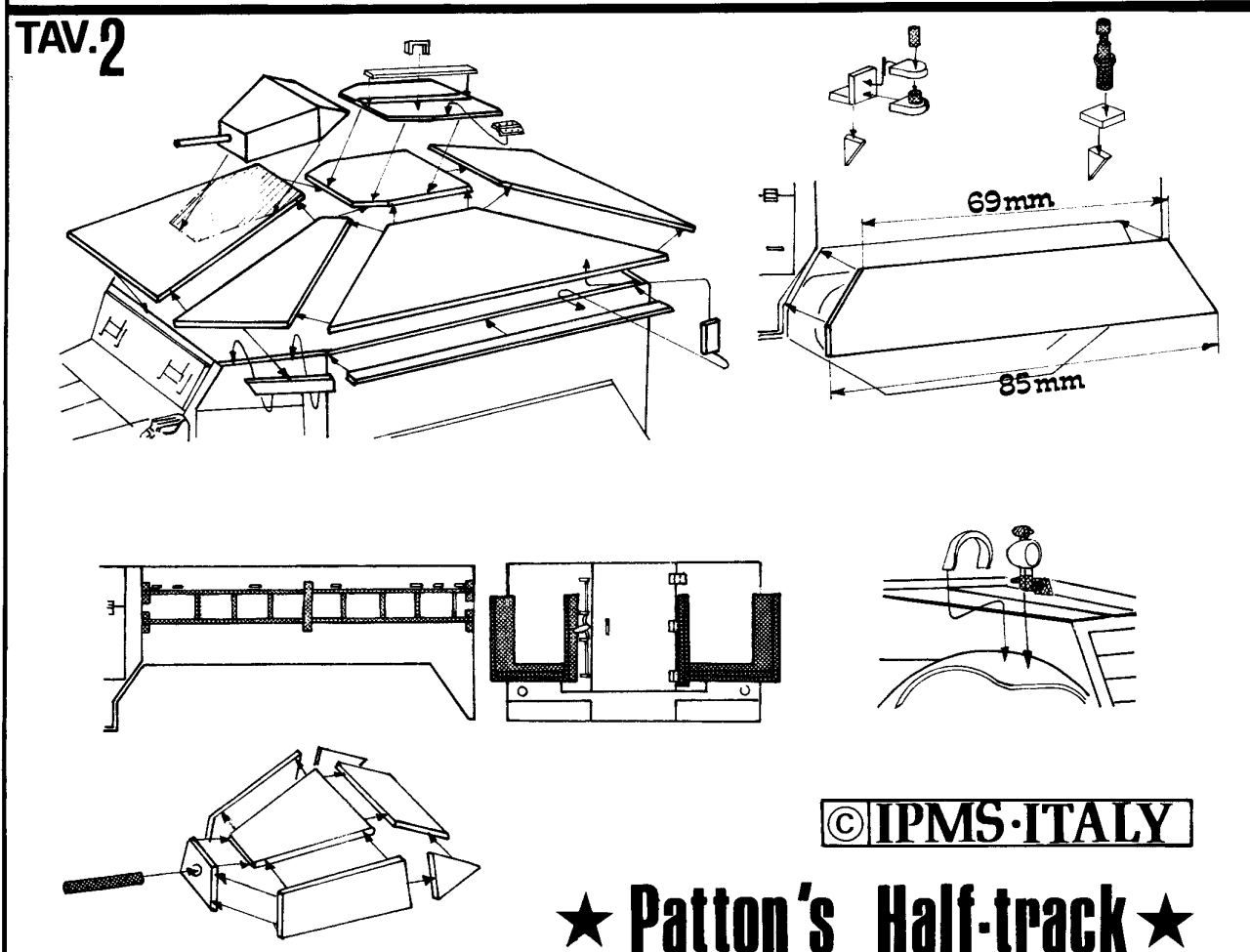
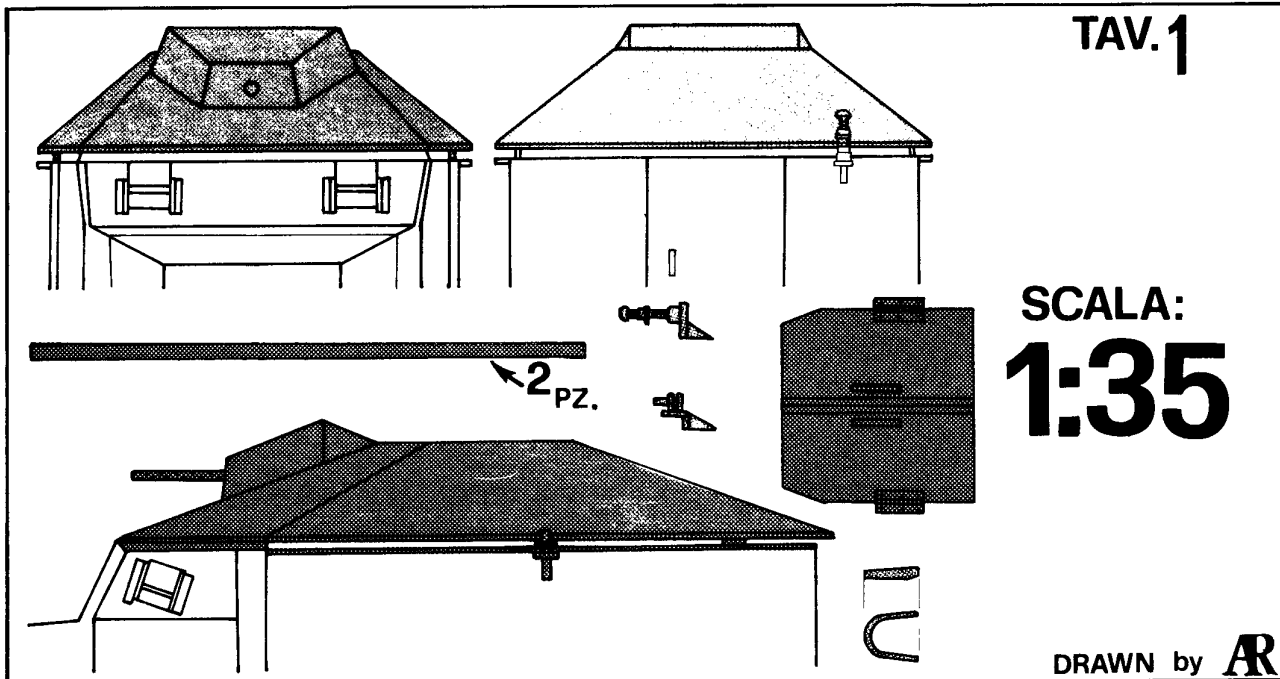


# PATTON'S HALFTRACK

DI ARMANDO ROSSI, I.P.M.S. - MODENA

Chiunque conosca la figura di George S. Patton ben ricorda la passione di distinguersi che lo caratterizzava. Accanto ai revolvers con il calcio in avorio portati permanentemente su entrambi i fianchi, egli amava vestirsi con divise di taglio personalizzato e per restare fedele a questa eccentrica immagine, la sua mania si indirizzò anche verso i veicoli.

Durante il suo incarico di comando al Desert Training Center Patton utilizzò quale mezzo personale un half-track M3 modificato mediante la rimozione del "pulpito" dove era normalmente sita la Browning da 12,7 mm e con l'aggiunta di un tetto corazzato munito di portelli d'uscita superiori e di una piccola casamatta fissa armata di mitragliatrice. Un'ulterio





re piastra era posta a protezione dei cingoli. Questo veicolo, quando il generale americano fu assegnato al teatro d'operazioni Nord-Africano, rimase melanconicamente in California, mentre Patton, lungi dallo smentirsi, utilizzava quale nuovo mezzo di trasporto personale, un M3A1 Scout Car, naturalmente modificato con l'aggiunta di piastre corazzate. Oggetto di questo articolo è mostrare come trasformare il modello Tamiya M3A2 allo standard del primo veicolo citato.

#### IL MODELLO

Innanzitutto, una volta acquistato il modello della giapponese Tamiya, occorrerà modificarlo nel seguente modo: rimuovere come nella realtà il pulpito del mitragliere, mentre, riferendosi alla tavola 2 dei disegni qui riportati, andranno eliminati con l'aiuto del tagliabalsa, i particolari retinati e stampati direttamente sui pezzi originali del modello. Sempre in riferimento alla tavola 2 si dovranno pure modificare i fanali, che non andranno più attaccati al cofano, ma ai parafranghi. Si dovrà quindi autocostruire la protezione di questi piegando opportunamente del plasticard sottile. Un ultimo tocco l'aggiunta della reticella. Le dimensioni delle piastre di protezione dei cingoli sono indicate nella tavola 2, mentre per lo spessore consiglio materiale da 1 mm. A questo punto possiamo alla autocostruzione vera e propria della nuova sovrastruttura. Nella tavola 1 sono indicate, mediante

retinatura, le parti da ricavare da plasticard. I disegni sono in scala 1:35 e quindi immediatamente utilizzabili. Lo spessore delle parti sarà di 1 mm per il tetto e la piccola casamatta, di 0,5 mm per i portelli. Da autocostruire sono anche i supporti per le antenne che andranno poi posizionati come indicato. Per la mitragliatrice da mettere in casamatta basterà tagliare un pezzo di canna della Browning da 12,7 mm fornita nel Kit. A questo punto non rimane altro da fare che montare il modello come da istruzioni. La colorazione di questo mezzo è alquanto vivace e ricordo che un ottimo profilo a colori è stato pubblicato sul libro "US Half-Tracks of WWII" di S.J. Zaloga nella serie Vanguard della Osprey, che consiglio caldamente a tutti coloro che volessero intraprendere la realizzazione di questa elaborazione. Per gli appassionati della piccola scala, esiste la possibilità di ricavare un modello del "Nite-Owl" utilizzando modelli Airfix o Hasegawa, semplicemente facendo ridurre i disegni in un buon negozio di fotocopiatrice o al massimo armandosi di penna, calcolatrice e pazienza, per ricavare le dimensioni dei pezzi. A tutti buon lavoro. ■

#### Bibliografia

S.J. Zaloga "US Half-Tracks of WWII" Osprey-Vanguard n° 31  
C. Ellis - P. Chamberlain "American Half-Tracks of WWII" Bellona/MAP

## LE VERSIONI BIPOSTO DELL' FW-190

DI UGO BIASINI, TRIESTE & ALDO ZANFI, I.P.M.S. MODENA

Nel 1943 la Luftwaffe chiese alla Focke Wulf di mettere a punto una conversione del caccia FW-190 trasformandolo in biposto bicomando; questa richiesta era originata dal fatto che i piloti degli Stuka, man mano che gli Ju-87 venivano radiati dal servizio attivo, effettuavano il passaggio sui -190 usati come velivoli per l'attacco al suolo, per cui vi era l'esigenza di addestrare e rendere operativi la maggior parte di questi piloti, utilizzando degli FW-190 opportunamente adattati. Una volta avviata la produzione di serie, i -190 biposto sarebbero stati designati FW-190 S, con la "S" a significare Schulflugzeug, Aereo Scuola. All'atto pratico, solo una dozzina di questi biposto venne costruita, e tutti furono ottenuti per conversione di cellule di FW-190 A-5 o A-8. Il primo di tre prototipi fu completato il 23 gennaio 1944, ed a questo seguirono gli altri esemplari, designati a seconda della cellula originale come A-5/U1 o A-8/U1, con la "U" a significare Umbau, Conversione.

La trasformazione in biposto si rivelò relativamente semplice, con il secondo posto ricavato dietro a quello normale. Furono provati due tipi di tettuccio: il primo era abbastanza semplice, leggermente angolato dietro al posto dell'allievo (quello anteriore), in modo da ricavare un modesto "parabrezza" sui due lati che doveva consentire una certa visibilità verso l'avanti all'istruttore che sedeva posteriormente. Il secondo tipo, seppur sostanzialmente simile al precedente, era più complesso, in quanto presentava dei rigonfiamenti laterali di forma piramidale sui lati della capottina posteriore (del tutto analoghi a quelli presenti sui Me-109 G-12 prodotti a partire dal 1942), per migliorare la visibilità che con l'altro tettuccio doveva essere decisamente scarsa. In entrambi i tipi, le capottine si aprivano per ribaltamento verso destra, ed erano incernierate al bordo superiore del trasparente laterale destro (da notare che, per questo motivo, i montanti laterali verticali erano più massicci sul lato sinistro che sull'altro); almeno su uno dei prototipi, il G0+MV Nr.410011 (secondo alcune fonti un A-8/U1, ma in realtà un A-5/U1), invece, le capottine si aprivano nel modo classico, con cerniera alla base del trasparente laterale destro. Da notare poi che l'aggiunta della seconda capottina provocava uno "scalino" di circa 5 cm sulla superficie laterale della fusoliera, in corrispondenza della base della stessa capottina posteriore. Tutti gli addestratori erano privi dell'armamento alare (rimanevano solo le armi in fusoliera, MG-17 se A-5/U1 o MG-131 se A-8/U1), della rastrelliera ventrale, del radiogoniometro e dell'antenna dell'IFF FuG-25 "Erstling", visto che i pochi esemplari costruiti non potevano certo essere considerati operativi, anche se qualcuno fu effettivamente usato per i passaggi dallo Ju-87 o, almeno per quanto riguarda un velivolo, utilizzato come aereo da collegamento veloce e corriere aereo.

#### IL MODELLO:

Il modello da elaborare deve essere frutto di una scelta precisa, e nel caso non si voglia autocostruire tutto quanto ri-

guarda il posto di pilotaggio posteriore, sarà necessario acquistare due kits (a meno di non riuscire a recuperare in altro modo le parti per la realizzazione di un secondo interno). La modifica più complessa da effettuare è ovviamente la autocostruzione del nuovo tettuccio, per il quale si consiglia di riferirsi ai disegni che accompagnano queste note, per poi procedere nel modo che si riterrà più opportuno: stampaggio con tecnica vacuform o realizzazione pezzo per pezzo. Tornando alla scelta del modello, personalmente ho optato per il kit Otaki in scala 1/48 per la versione A-8, riproducendo un A-8/U1 con tettuccio del primo tipo, senza rigonfiamenti laterali; l'unica correzione da apportare al modello è l'aggiunta delle carenature degli espulsori dei bossoli degli MG 151/20 sulle superfici inferiori delle semiali. Sempre per quanto riguarda la scala 1/48 si possono trovare anche i modelli Monogram (piuttosto vecchio, e che comincia a mostrare i segni dell'età) e Fujimi, che permette la realizzazione sia di un A-5 che di un A-8 (sono presenti pezzi alternativi per le carenature delle armi in fusoliera), ma che a mio avviso ha il bordo d'attacco della deriva troppo rastremato verso l'indietro; in ogni caso, ad entrambi i modelli mancano i caratteristici rigonfiamenti sulle superfici inferiori delle semiali in corrispondenza dei caricatori tronco-conici dei cannoni MG FF da 20 mm, tipici della serie A.

#### I PROFILI:

1) FW-190 A-5/U1, unità non identificata, Germania 1944. Il velivolo è mimetizzato con bande nei verdi 81 e 82 sulle superfici superiori delle ali, dei piani orizzontali di coda e della fusoliera; i fianchi della fusoliera sono a chiazze Mittelgrau 75 su fondo Hellgrau 76, colore quest'ultimo anche delle superfici inferiori. L'ogiva dell'elica è Schwarzgrün 70; posteriormente è presente una fascia gialla. Le insegne di nazionalità sono standard (la svastica in coda ha il sottile bordino esterno in nero). I codici sono costituiti da un triangolo nero bordato di bianco posto davanti alla croce di fusoliera e dal numero 115 in rosso bordato di bianco dietro a quest'ultima (su entrambi i lati il numero è posto dietro la croce). Sopra alla croce è presente una piccola scritta in bianco, A-5 2541 29-6-44, in cui A-5 indica la versione della cellula sui cui è stata effettuata la conversione in biposto, 2541 è il Werk Nummer (riportato anche alla sommità della deriva, questa volta in nero) e 29-6-44 è la data in cui è stata effettuata la conversione in biposto. In corrispondenza degli scarichi del motore è presente una zona dipinta con vernice portettiva di colore rosso brunastro (ottenibile mescolando rosso e nero). A giudicare dalla presenza del triangolo nero, questo esemplare può effettivamente essere stato usato come addestratore presso uno Schlachtgeschwader, per il passaggio dallo Ju-87 allo FW-190.

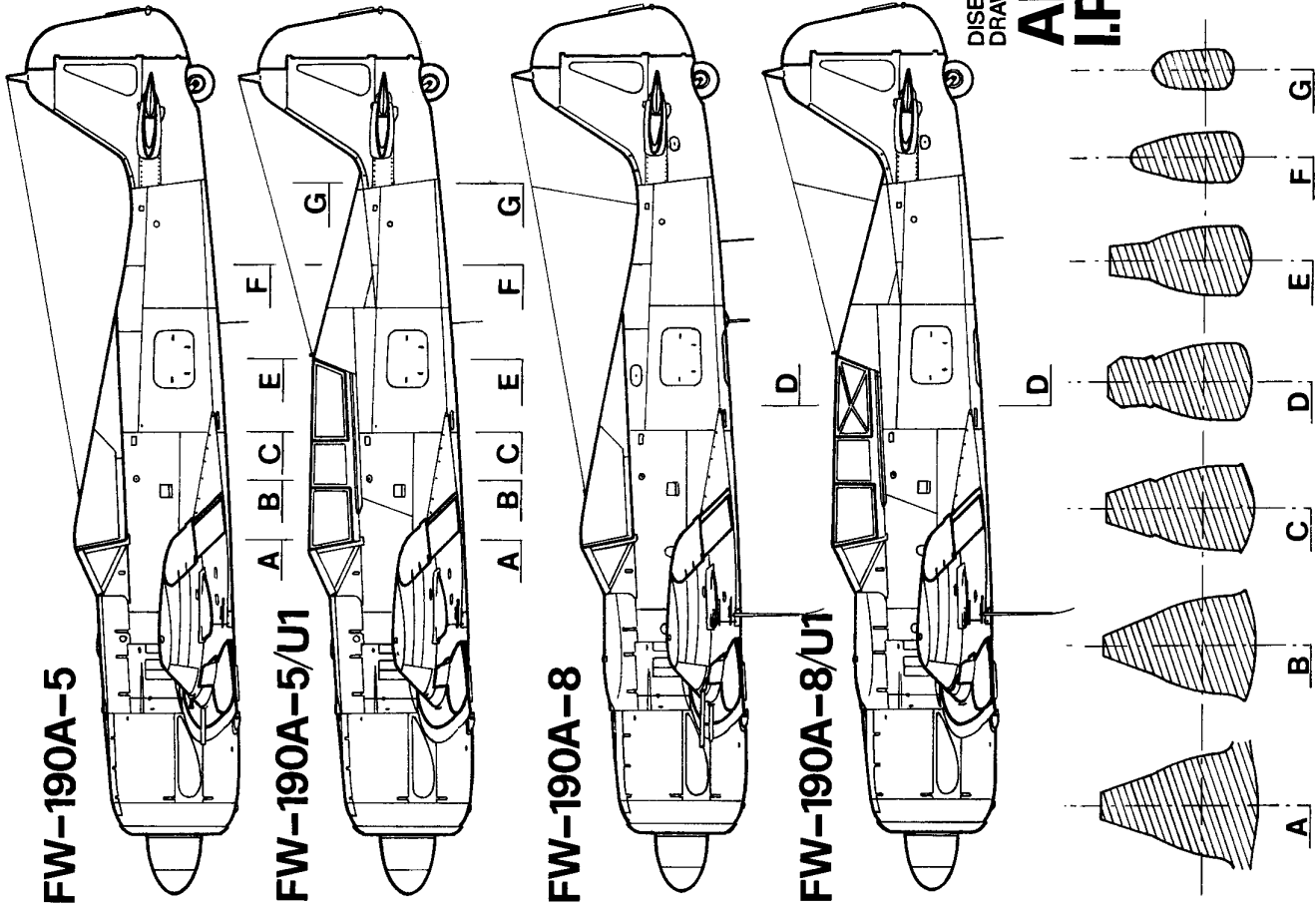
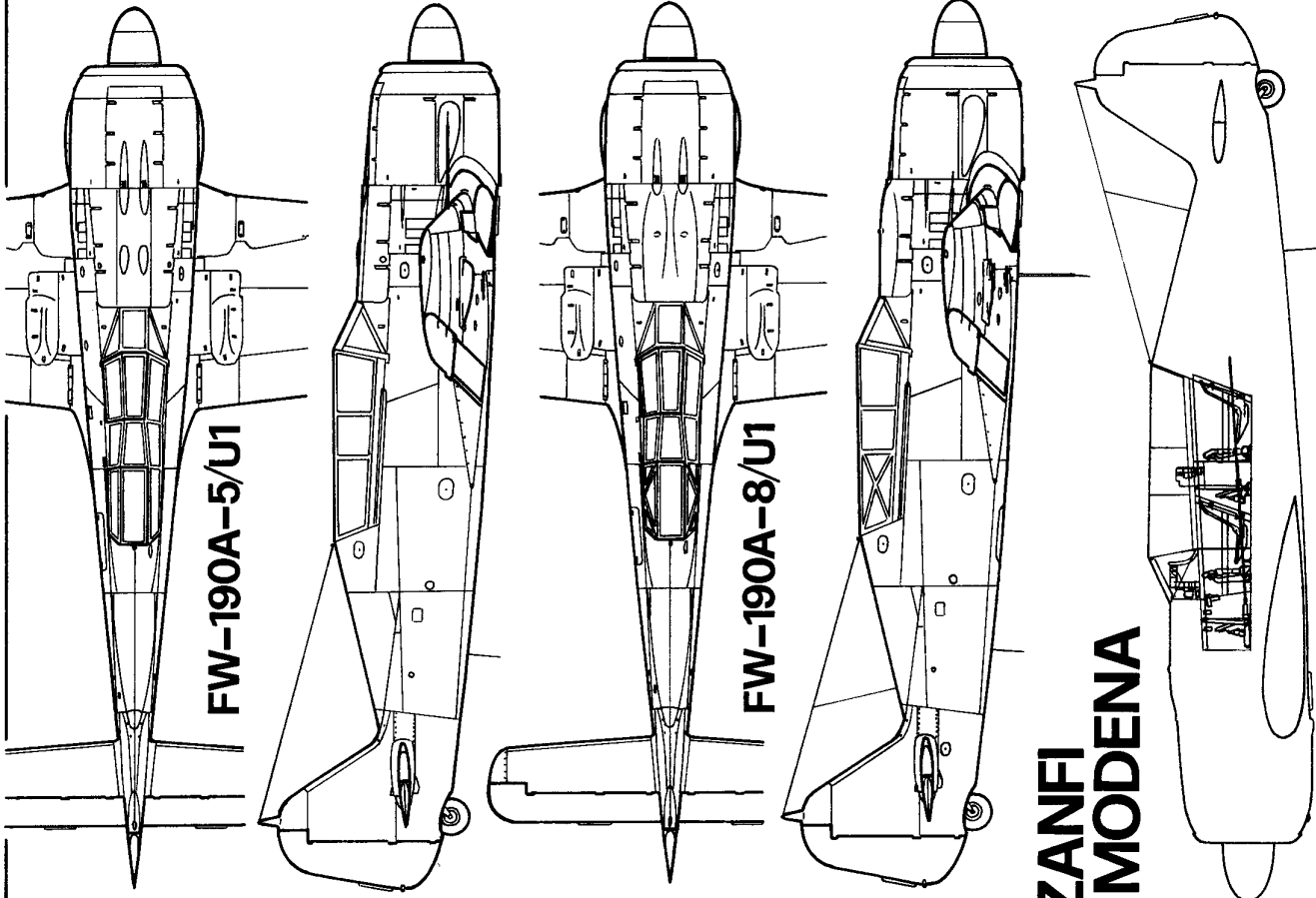
2) FW-190 A-5/U1, prototipo.

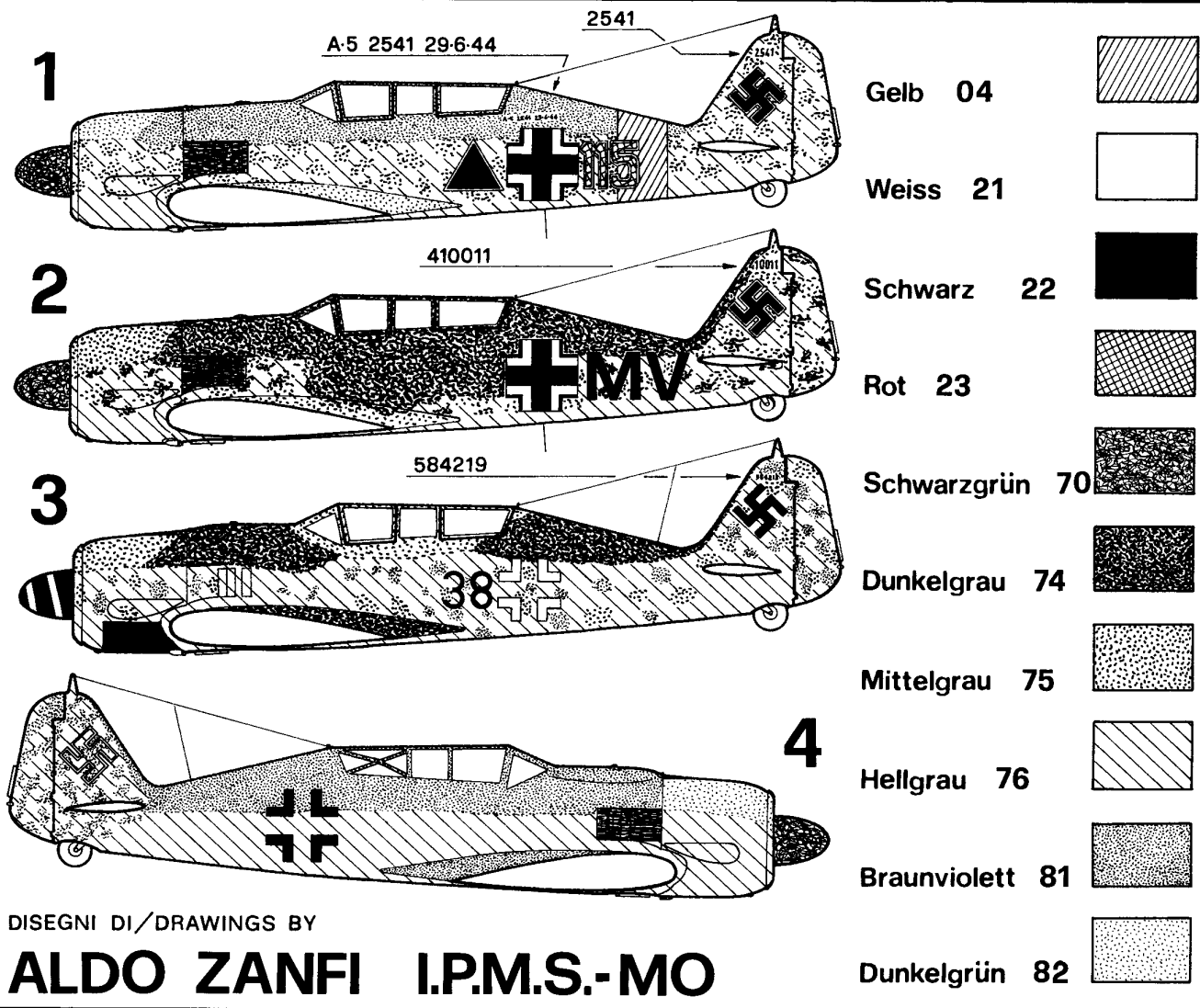
L'aereo è mimetizzato nei grigi standard 74, 75, 76, con in-

1/72

DISEGNI DI  
DRAWINGS BY

**ALDO ZANFI**  
**I.P.M.S. MODENA**





DISEGNI DI/DRAWINGS BY

**ALDO ZANFI I.P.M.S.-MO**

tensificazione della mimetica nel colore 74 nella zona interessata dalla conversione da monoposto in biposto (si ha cioè, praticamente, colore pieno e non più chiazze). L'ogiva dell'elica è in Schwarzgrün 70; le insegne di nazionalità sono standard. Il codice di fabbrica G0+MV è riportato solo per metà su ogni fianco, MV sul lato sinistro e G0 sul lato destro, in posizione corrispondente al precedente; si trova invece per esteso sull'intradosso alare: G+0 sotto alla semiala sinistra ed M+V sotto alla destra. Il Werk Nummer 4100 11 è posizionato alla sommità della deriva. Sia il codice che il Wk.Nr. sono in nero. La zona degli scarichi è coperta con vernice protettiva. Da notare che in questo aereo le capottine erano incernierate alla base del trasparente laterale destro.

3) FW-190 A-8/U1, esemplare conservato in Gran Bretagna. E' questo l'unico esemplare di FW-190 biposto sopravvissuto, e la cosa è certamente sorprendente se si considera che solo un ridottissimo numero di aerei di questo tipo venne realizzato. Inizialmente era dipinto con bande nei verdi 81 ed 82, con chiazze in 75 ed 81 su fondo 76 sui lati della fusoliera; attualmente lo schema è nei tre grigi 74, 75, e 76, sempre con chiazze in 75 ed 81 lateralmente. L'ogiva dell'elica è nera con una spirale bianca e le insegne di nazionalità sono di tipo semplificato e di dimensioni non standard. Per quanto riguarda i codici, sui lati della fusoliera è presente il numero 38 in nero, mentre alla sommità della deriva è riportato il Wk.Nr. 584219, sempre in nero.

4) FW-190 A-8/U1, unità non identificata, Altemburg, Germania, Settembre 1944.

La mimetica è nei verdi 81 ed 82, con fitte chiazze in Braun

violetto 81 sul piano verticale, su fondo Hellgrau 76; non vi sono chiazze sui fianchi della fusoliera. L'ogiva dell'elica è in Schwarzgrün 70; le insegne di nazionalità sono standard di tipo semplificato: la svastica caudale è costituita dal solo filetto bianco, croci di fusoliera ed alari inferiori date dal solo bordo nero, croci alari superiori dal solo bordo bianco. Non vi sono codici o Wr.Nr. visibili. Anche qui la zona degli scarichi è dipinta con la vernice protettiva.

**BIBLIOGRAFIA:**

- W. Green, "Warplanes of the Third Reich" McDonald & Jane's
- J.R. Smith, A. Kay, E.J. Creek "German aircrafts of the Second World War" Putnam.
- H. Nowarra, "The Focke Wulf FW-190, A famous German Fighter" Harleyford.
- A. Price, "The Luftwaffe 1933-1945, Vol. III" Warbirds Illustrated No. 5, Arms and Armour Press.
- J.L. Campbell, "Focke Wulf FW-190 In Action" Aircraft in Action No. 19, Squadron/Signal Publications.
- G. Pentland, A. Shennan, "Focke Wulf FW-190 Described, Part 1 e Part 2" Technical Manual Series 1 No. 5 e No. 9, Kookaburra Technical Publications.
- AA.VV. "Mach 1 Enciclopedia dell'aviazione" Fascicolo No. 50 Edipem.
- C. Shores, "Focke Wulf FW-190 A/F/G" Aircam Aviation Series, No. 44, Osprey Ltd.
- "Wings" Vol. 6 No. 3 Dicembre 1973.
- "Scale Models" Maggio 78, Giugno 78, Luglio 78, Agosto 78.
- "Modell-Fan" Ottobre 77.

Si ringraziano gli amici Gianluca Giugni e Marco Mai del Centro di Modena per la collaborazione prestata.



I semoventi M 108 (B.d.F. da 105 mm) e M 109 (B.d.F. da 155 mm) furono sviluppati contemporaneamente, in coincidenza con gli altri semoventi M 107 e M 110. Lo scafo dei primi due, pur utilizzando componenti comuni al trasporto truppa M 113 (in particolare mantengono alcuni dettagli meccanici e gli scafi sono realizzati con lo stesso tipo di lega leggera) hanno caratteristiche del tutto indipendenti ed originali. Come dicevamo i semoventi M 108 e M 109 sono stati sviluppati insieme, ma miglior fortuna ha arriso al secondo di questi. Infatti l'M 108 con un pezzo da 105 mm si rivelò ben presto inadeguato con le nuove teorie di impiego concernenti l'artiglieria e quindi la sua produzione venne sospesa dopo la costruzione di poche centinaia di esemplari. Al contrario lo M 109, pur con modifiche e miglioramenti è ancora in produzione e presta servizio in molti paesi del Blocco Occidentale, tale da risultare il semovente più numeroso in servizio nel mondo. Passiamo a descrivere brevemente i mezzi in questione, rimandando a dopo le note sullo scafo, identico per entrambi, tranne che per la presenza sull'M 109 dei vomeri da interrarsi prima dello sparo.

#### M 108

Nel 1953 l'U.S. Army iniziò lo sviluppo di un nuovo pezzo campale di calibro 110 mm, mentre contemporaneamente si progettava uno scafo atto a montarlo. Il 110 mm tuttavia non riscosse particolari entusiasmi tanto da indurre gli organi competenti a ritornare al calibro standard di 105 mm. Si modificò quindi lo scafo del semovente perché potesse ospitare la nuova bocca da fuoco. L'uso di una grossa torretta di forma rotondeggiante, ruotante sui 360°, senza spigoli e tutta spostata verso la parte posteriore del mezzo, con il guidatore posto nello scafo, accanto al motore fanno sì che il veicolo risultante dal connubio scafo-obice ricordi più un carro armato che un semovente vero e proprio come fino ad allora concepito. L'obice è provvisto di un evacuatore di fumo sito sulla canna, mentre tutte le operazioni di alzo e rotazione del pezzo sono manuali. L'accesso alla torretta avviene attraverso portelli posti lateralmente, superiormente e posteriormente a questa. Nella parte posteriore dello sca-

fo vi è inoltre ricavato un grosso portello attraverso il quale, oltre a permettere l'accesso del personale, si passano le munizioni all'interno del veicolo. Sebbene l'equipaggiamento per il guado non sia normalmente portato questo è disponibile per permettere al mezzo il guado di fiumi e brevi tratti profondi. La forza motrice è data dal movimento dei cingoli, similmente a quanto avviene per l'M 113. L'M 108 è entrato in servizio nel 1962 ed è stato adottato, oltre che dall'Esercito degli Stati Uniti, anche da Spagna, Brasile e Belgio. Ha visto un impiego abbastanza esteso durante il conflitto vietnamita.

#### M 109

Nello stesso periodo che vide lo sviluppo dell'M 108 con obice da 110 mm, fu messo allo studio un pezzo da 156 mm come possibile rimpiazzo per gli obici da 155 mm. Inoltre gli scafi semoventi di corrente produzione del tempo erano considerati troppo pesanti per il trasporto aereo ed estremamente limitati come capacità operativa, tanto da richiedere anche l'adozione di un nuovo scafo. La proposta per il 156 mm fu tuttavia abbandonata e il risultato finale fu l'M 109 da 155 mm. Questi utilizzava scafo, telaio e torretta identici all'M 108 da 105 mm, con piccole modifiche necessarie alla sistemazione dell'obice di dimensioni maggiori. Il semovente M 109 è entrato in servizio nel 1963 ed è stato adottato da molte nazioni fra le quali: Gran Bretagna, Germania, Italia, Spagna, Svizzera, Olanda, Libia, Israele, Norvegia, Danimarca, Austria, Etiopia, Iran. La prima serie è caratterizzata da un obice da 155/23 con un prominente evacuatore di fumo sito sulla canna e un grosso freno di bocca. Nel 1972 appariva lo M 109A1, con una canna da 155/39 di disegno più snello, che comportava un aumento del 20% nella gittata. Molti semoventi sono quindi stati riadattati con il nuovo obice per l'Esercito Americano mentre la stessa operazione viene al momento intrapresa anche dall'Esercito di Sua Maestà Britannica. L'Esercito Tedesco acquistò 587 M 109 convertendo gli obici mediante l'installazione di un otturatore a cuneo Rheinmetall invece dell'originale a vitone americano. L'Italia acquistò invece i soli scafi installando pezzi da 155/23 pro-





NELLA PAGINA A FIANCO - M 109G appartenente alla 1<sup>a</sup> BIR del X<sup>o</sup> Gr. Art. Camp. Ssv. "Avisio" ritratto in posizione di attesa nella campagna abruzzese durante una delle periodiche manovre a fuoco svolte da questo reparto per l'addestramento degli equipaggi. Il mezzo è pesantemente mimetizzato mediante l'ausilio di reti mimetiche che compendiano la folta vegetazione circostante. A differenza dei tedeschi, i mezzi italiani utilizzano quale arma c.a. la Browning 12,7 mm. Si direbbe dall'aspetto estremamente rilassato del mitragliere che tanto l'offesa aerea quanto l'eventuale presenza di

incursori nemici sia ipotesi quanto mai.....tale!. (Armando Rossi, IPMS Modena)

IN QUESTA PAGINA - Due belle immagini di un M 109G appartenente al 1<sup>o</sup> Reggimento Artiglieria a Cavallo di stanza a Milano, pubblicamente presentato in occasione del 150<sup>o</sup> Anniversario dell'istituzione. Il mezzo è chiaramente ridipinto di fresco e totalmente privo di qualsiasi dotazione accessoria, quali badili, aste di scovolo, fustini ecc. Notare anche le varie decalcomanie e la loro posizione, rilevando che quelle fornite dalla Italeri, oltre che incomplete sono anche errate. (Paolo Bologna, IPMS Milano)



dotti dalla OTO-Melara. I mezzi Elveticci, M 109U, sono invece equipaggiati con un sistema di caricamento automatico, di disegno nazionale, che garantisce un'alta celerità di tiro. Così come l'M 108, il semovente M 109 è stato usato in Vietnam dagli Americani, mentre gli Israeliani (in entrambe le versioni) lo hanno impiegato nella Guerra dello Yom Kippur e nell'assalto a Beirut nel 1982, dove i mezzi hanno provato la loro tremenda efficacia su di un centro urbano.

#### DESCRIZIONE DELL'M 108/109

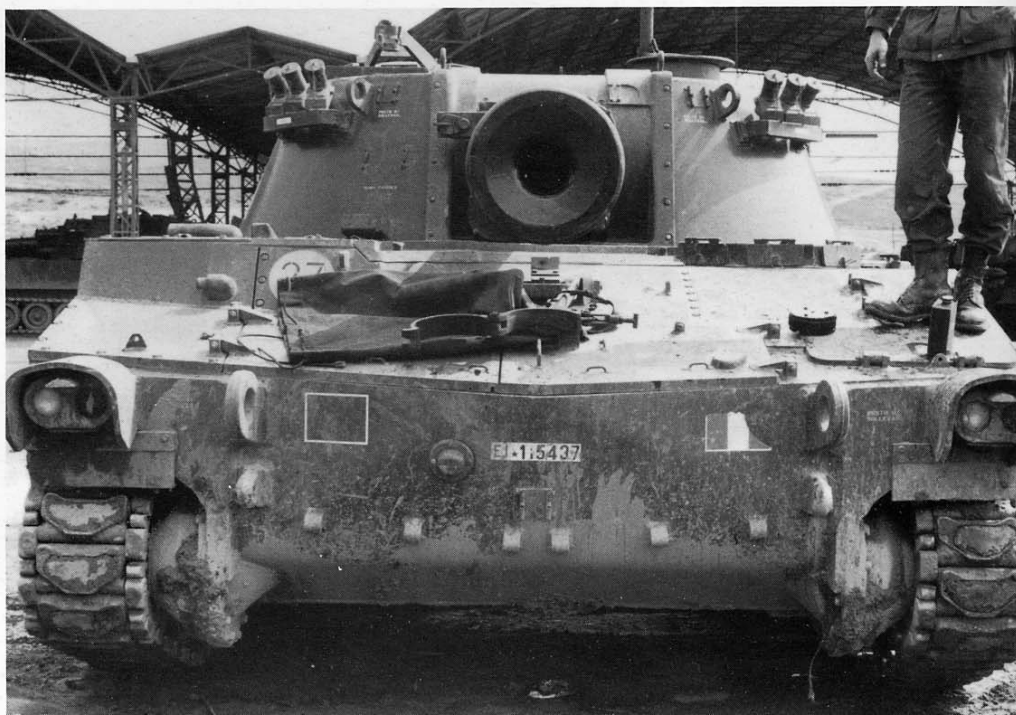
Rispetto ai semoventi americani prodotti precedentemente lo M 108/109 presenta caratteristiche particolari. Si tratta del primo mezzo del genere interamente chiuso prodotto negli Stati Uniti, con bocca da fuoco in torretta girevole per 360° e con protezione in lega leggera. La torretta, nell'M 109 è azionata da un meccanismo idraulico che può essere di inserimento e quindi azionato manualmente per mezzo dei classici volantini. Lo scafo è potenziato da un motore otto cilindri turbocompresso da 405 Hp della Detroit - Diesel sito anteriormente alla destra del pilota. Questo gli permette di raggiungere una velocità massima, su strada, di 56 Km/h. Siccome è possibile attrezzare il mezzo per operazioni anfibe, e anche sparare stando in acqua, il semovente può guardare brevi tratti, mosso dai propri cingoli alla velocità di 6,5 Km. orari. Il treno di rotolamento è composto da sette rulli per lato, con sospensioni a barra di torsione. Il moto è dato da una ruota dentata anteriore, mentre posteriormente abbiamo la ruota di rinvio folle. Oltre ad essere predisposto per operare in ambienti NBC, l'M 109 può sparare proiettili nucleari e chimici, oltre a quelli convenzionali. La parte posteriore del mezzo è tutta occupata dalla camera di combattimento, a onor del vero abbastanza spaziosa, dove stanno cinque dei sette serventi (questo almeno per quanto riguarda l'Esercito Italiano). Quattro stanno seduti in panche all'interno, un quinto, il capopezzo, sbucca dalla cupola nella parte superiore della torretta dove è sistemata la Browning da 12,7 mm in funzione antiaerea. Il sesto è naturalmente il pilota. Il settimo segue su di un M 548 trasporto munizioni e cariche di lancio. La dotazione interna del semovente è di 28 colpi. La torretta internamente è occupata dal voluminoso otturatore (a cuneo sugli esemplari italiani), più tutti gli strumenti di controllo del movimento e dello sparo dell'obice. Sulla sinistra, guardando verso la parte anteriore del mezzo vi è il posto del puntatore di sinistra, dove è montato il cannocchiale panoramico. Sono inoltre presenti i volantini per il brandeggio (solo laterale) manuale del pezzo unitamente a quelli idraulici. Spostandoci indietro, ma rimanendo sulla sinistra in alto troviamo un rack portabombe per 16 proiettili, a metà una gabbia per contenere le spolette mentre in basso un'ulteriore sistemazione per 5 proiettili. Spostandoci al centro troviamo il sistema interfonico, andando a destra, sempre dietro e in alto il sedile del capocarro, gli strumenti per il controllo del sistema idraulico, un'altra gabbia per le spolette, vari controlli elettrici per lo sparo dell'obice e dei lanciafumogeni. In basso un rack con ulteriori 5 proiettili. Andando avanti troviamo il cannocchiale a gomito per il tiro controcarri. Vi è anche il volantino

per l'alzo manuale del pezzo, oltre ad un duplicato del sistema di brandeggio idraulico dove è presente il pulsante di sparo elettrico. Normalmente il fuoco avviene con la classica corda. In basso l'ultimo rack portabombe per 2 proiettili. Davanti e centrali si trovano i filtri dell'aria, il sistema di riscaldamento e l'evacuatore di fumi prodotti dallo scoppio dopo la partenza del proiettile e che l'apertura automatica dell'otturatore riversa nello scomparto occupato dai serventi. Presenti anche gli estintori per lo spegnimento automatico di fiamme all'interno del motore. Troviamo una scatola che comprende i comandi per il funzionamento del sistema di gonfiaggio per guadi e la regolazione dell'impianto di condizionamento climatico. Queste sono solo brevi note generali che non hanno la pretesa di essere esaurienti, ma solo informative. Passiamo ora al posto di pilotaggio, al quale si accede da una botola esterna o dall'interno abbastanza faticosamente: bisogna infatti quasi strisciare sotto la culla dell'obice e infilarsi in uno stretto cunicolo posto sotto la sistemazione del puntatore di sinistra. In questo troviamo il sedile del pilota alla cui destra vi è il cambio semiautomatico, al centro i pedali del freno e dell'acceleratore e il volantino di guida. Alla sua sinistra il quadro controllo strumenti decisamente completo e la cui maggiore peculiarità consiste nel fatto che una parte di esso, quello comprendente tutti i quadranti per il controllo del funzionamento dei vari organi del mezzo, sia asportabile e flessibile esteriormente al semovente quando il pilota guida con la testa fuori dalla botola. Per ultimi tre tipi scopi per la guida in condizioni di guerra o attacchi NBC. Per concludere ricordo che l'M 109G spara soltanto quando la botola è chiusa: almeno è quanto mi è stato detto nel corso di esercitazioni a fuoco effettuate durante il mio servizio di leva.

#### M 109 in servizio nell'Esercito Italiano

Entrato in servizio presso il nostro Esercito nel 1965 questo semovente, costruito su licenza della OTO-Melara come M 109G, costituisce il nerbo della nostra artiglieria semovente campale. Gli ultimi esemplari sono stati consegnati nel 1976, in attesa di rinnovare la prima linea con i nuovi semoventi SP-70, che montano l'obice da 155/39 FH-70, nato da un consorzio di ditte italiane, tedesche ed inglesi. I primi esemplari di obici ruotati FH-70 sono da poco entrati in servizio con, almeno a quanto a me risulta, la Brigata Folgore. La OTO-Melara aveva anche proposto una soluzione transitoria che consisteva nel modernizzare i mezzi esistenti con l'installazione di un 155/39, con prestazioni molto simili a quelle dell'FH-70, ma la cosa non ha avuto seguito. Una soluzione analoga è stata adottata dagli americani. Da foto risulta che i primissimi mezzi giunti in Italia erano esattamente identici a quelli consegnati all'U.S. Army. Quindi si è passati alla produzione su licenza che ha comportato alcune modifiche. Innanzi tutto è stato montato un obice prodotto in Italia, su licenza americana, da 155/23 con freno di bocca più arrotondato e di diverso disegno e otturatore a cuneo di tipo tedesco. Questo ha comportato la soppressione del calcoato idraulico, mezzo comodo per il caricamento delle

Semovente M 109G del C.A.U.C. di Capo Teulada alla minima elevazione (-30), pronto per l'operazione di scovolaggio. La testina di pulizia da applicarsi all'asta di scovolo è visibile ai piedi del militare insieme all'olio speciale necessario per questo impiego. Questo tipo di manutenzione richiede l'impiego di praticamente tutto l'equipaggio del semovente a causa del ridotto gioco tra canna e testina ed una certa perizia nell'evitare rotture o fuoriuscite dell'attrezzo dalla culatta che potrebbero danneggiare la camera di scoppio. (Armando Rossi, IPMS Modena)





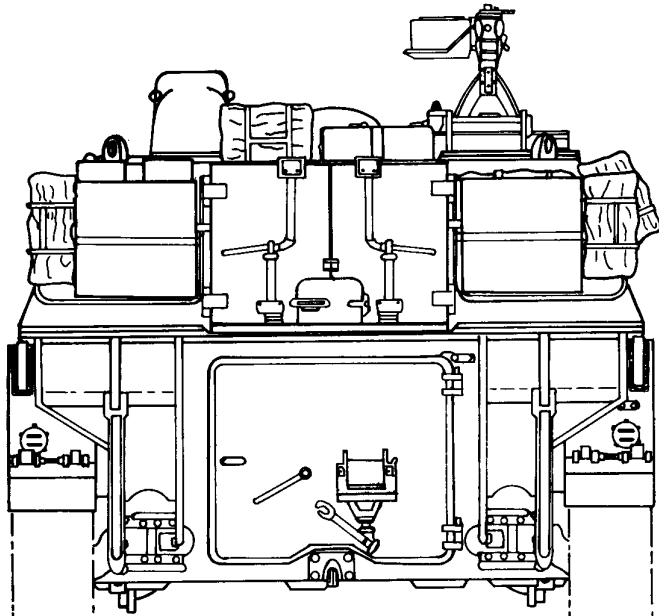
granate da 50 Kg.che l'obice spara,ma assai pericoloso per i serventi sbadati.Sulla torretta è stata inoltre rimossa la cupola del capocarro originale e installata al suo posto una simile a quella montata sull'M 113.Inalterata rimane la presenza della Browning da 12,7 mm in funzione antiaerea.Su gli esemplari italiani sono stati montati sei(tre per parte) lanciarazzi fumogeni,non presenti sui mezzi di nessun altro esercito che utilizza gli M 109,ad eccezione della Libia che li ha acquistati da noi.Nei mezzi appartenenti al mio reparto non era prevista nessuna dotazione per l'eventuale installazione del sistema di navigazione,pur mantenendo valvole di gonfiaggio e scatole di comando.Come detto la dotazione interna è di 28 colpi così suddivisi:21 HE,5 fumogeni e 2 illuminanti.Le cariche di lancio sono portate a parte su di un veicolo cingolato M 548,con altre munizioni di riserva.Il caricamento avviene nelle seguenti fasi:si apre lo otturatore a cuneo mediante una leva posta alla destra in alto a questo(operazione che non andrà ripetuta più in quanto vi è un sistema di apertura automatica dopo lo sparo).Si introduce la granata spolettata e del tipo indicato dalla squadra comando,quindi si spinge a fondo il proietto per mezzo di un calcatoio di legno.Si passa a introdurre la carica,composta di sacchetti pieni di polvere e numerati da 3 a 7.Anche qui è il carro comando che indica la composizione.Ricordo che per il tiro controcarri si dovrebbe usare la carica 8,ma questa non è mai stata da me trovata nelle cariche utilizzate durante le esercitazioni a fuoco.Si inserisce nel foro focone l'innesco e si richiude l'otturatore picchiando su di una leva di sblocco.Si mette in sicura,agganciando la corda.Si attende che il puntatore di sinistra abbia effettuato il puntamento,quindi tutto l'equipaggio scende,tranne il tiratore che rimane sul mezzo alla destra della culla dell'obice.Il fatto che tutto l'equipaggio smonti è dovuto a ragioni di sicurezza.Non è che capiti spesso,ma il rischio di sfoconamenti interni o di difettoso funzionamento sono sempre in agguato.Quindi si aspetta,pregando, il momento del fuoco.Il boato è tremendo e il fumo abbondante.Quindi si ricomincia daccapo.E che Dio ce la mandi buona!

SOTTO - M 109G della 1<sup>a</sup> BTR del X<sup>o</sup> Avisio in rapido spostamento per raggiungere la posizione assegnatagli. Il mezzo è completamente equipaggiato con tutte le dotazioni standard, con la sola eccezione della Browning c.a. Il pilota guida con la testa fuori servendosi del pannello removibile quale rapido controllo del corretto funzionamento del mezzo. Tanto il capocarro quanto il pilota sono dotati di interfono. La bandiera portata dal mezzo lo identifica quale terzo pezzo nell'ambito della Batteria. In particolare lo Snoopy-Barone Rosso di colore rosso in campo giallo ritratto è il simbolo distintivo della 1<sup>a</sup> BTR. (Armando Rossi, IPMS Modena)

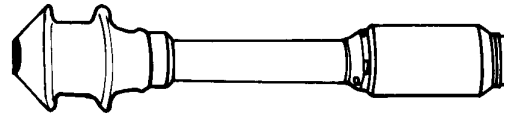
#### Bibliografia

- C.Foss & M.Ogorkiewicz-Tanks & fighting vehicles-Salamander  
 B.Benvenuti- I corazzati - Mondadori  
 AA.VV-Storia dei mezzi corazzati-Fratelli Fabbri  
 N.Pignato-Atlante mon.dei mezzi corazzati,N°4-Albertelli  
 I.V.Hogg & J.Weeks-The illustrated encyclopedia of military vehicles - Hamlyn  
 J.de Mazarrasa & F.J.Aguilar-Vehiculos blindados del Ejercito Espanol-Editorial San Martin  
 B.T.White-Tanks and other AFVs in service-Blandford  
 E.Faldella-Storia illustrata N°143/1969-Mondadori  
 Military Enthusiast Vol.3 N°17-Eshel Gmbh  
 Eserciti & Armi N°27 e N°69 - Interconair  
 J.Mesko-Armor in Vietnam-Squadron/Signal  
 S.Zaloga & J.Loop-Modern American Armor-Arms and Armor P.





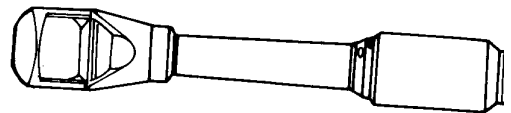
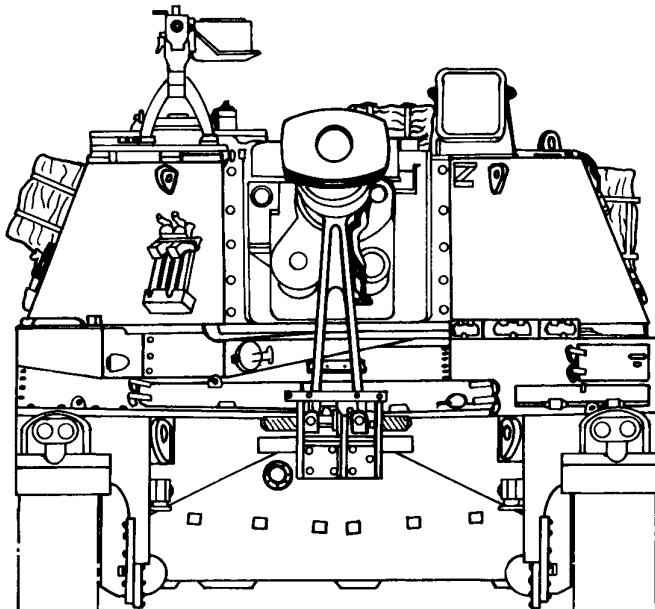
# S.P.H. M 109 A2



1/35

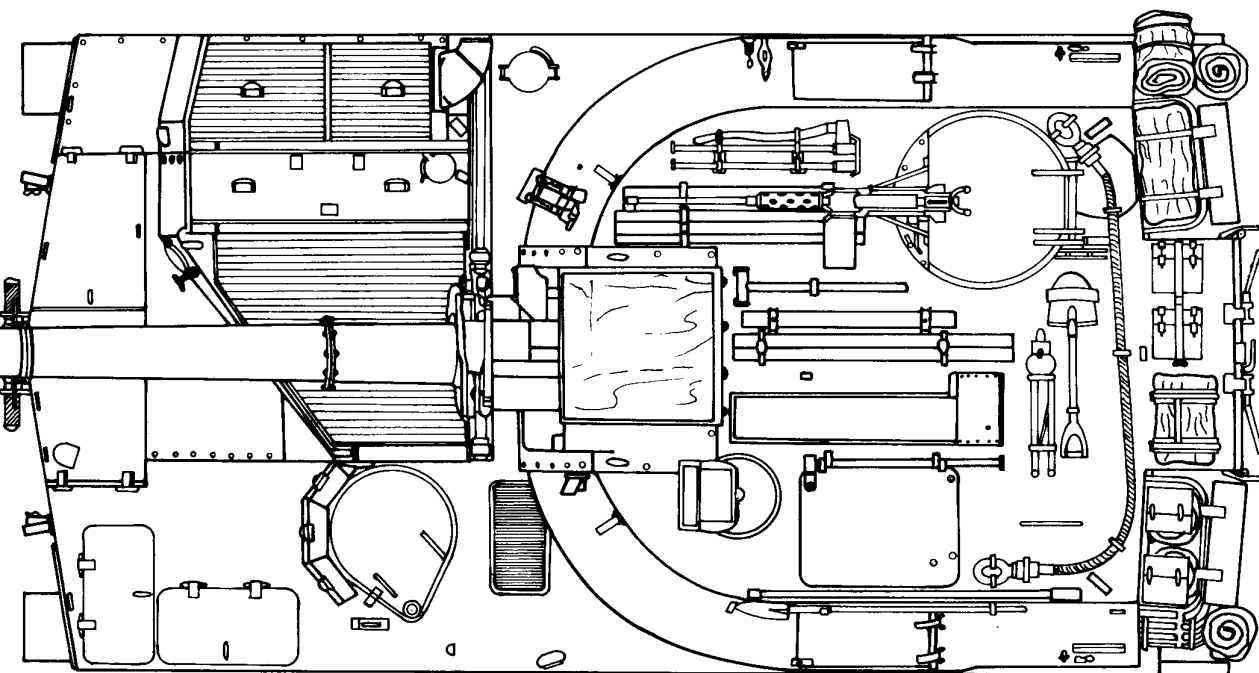
M 109A2  
Dati e Caratteristiche/Characteristics

Equipaggio/Crew.....	6
Peso in ordine di combattimento/Combat weight.....	Kg 24.811
Lunghezza totale/Overall length.....	m 9,04
Lunghezza dello scafo/Hull length.....	m 6,11
Altezza/Height.....	m 3,30
Larghezza/Width.....	m 3,16
Armamento principale/Main armament.....	155 mm M185

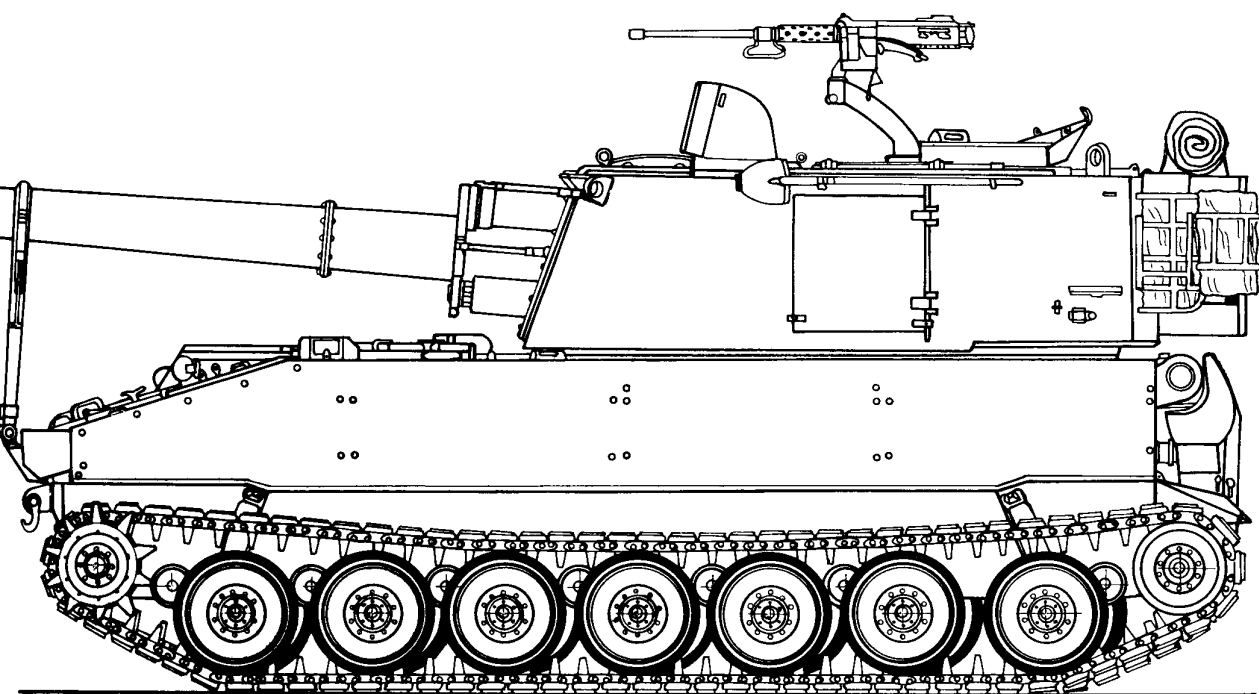


DISEGNI DI/DRAWINGS BY:  
ARMANDO ROSSI, IPMS MODENA

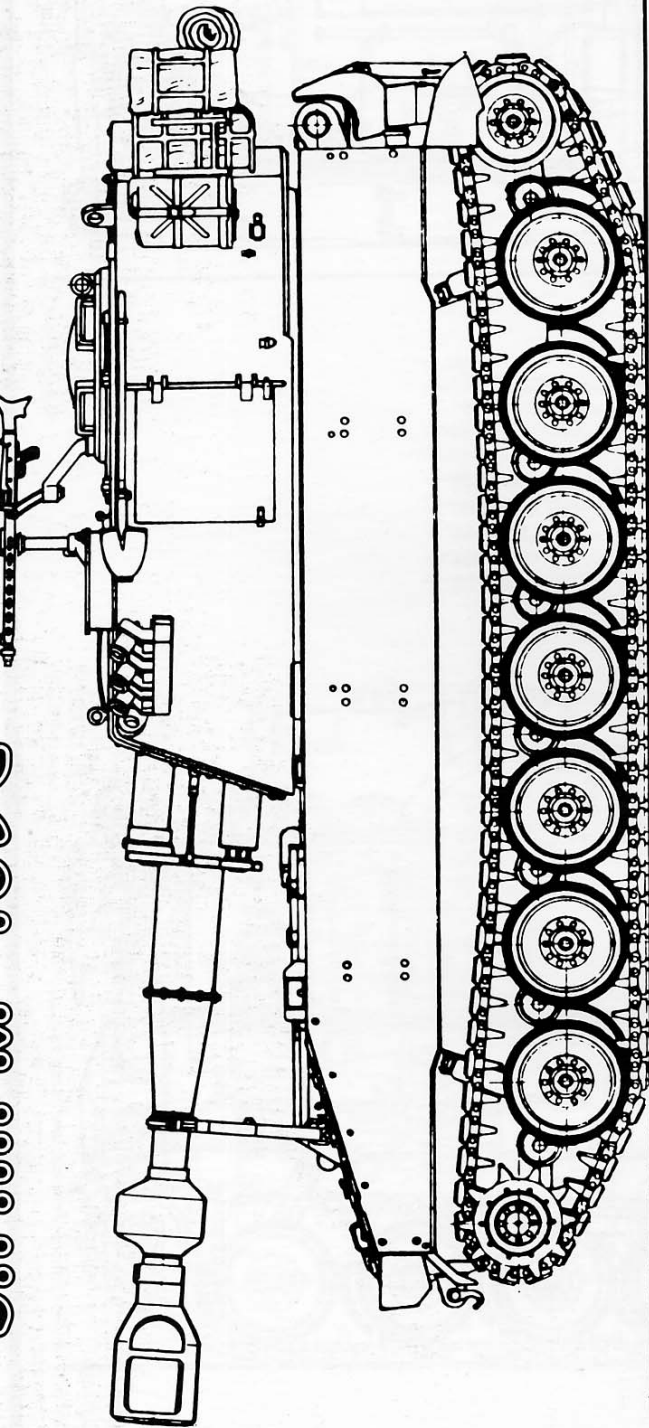




Gittata massima/Max. range.....Km 24  
 Elevazione/Elevation.....-3° - +75°  
 Colpi a disposizione/Stowed rounds.....36  
 Motore.....8V71T  
 Rapporto peso-potenza/Power to weight ratio.....bhp/tonne 16,3  
 Potenza/Horsepower.....bhp-rpm 405-2300  
 Velocità massima su strada/Max. road speed.....Km/h 56  
 Autonomia massima/Max. range.....Km 354  
 Pressione al suolo/Ground pressure.....Kg/cmq 0,82

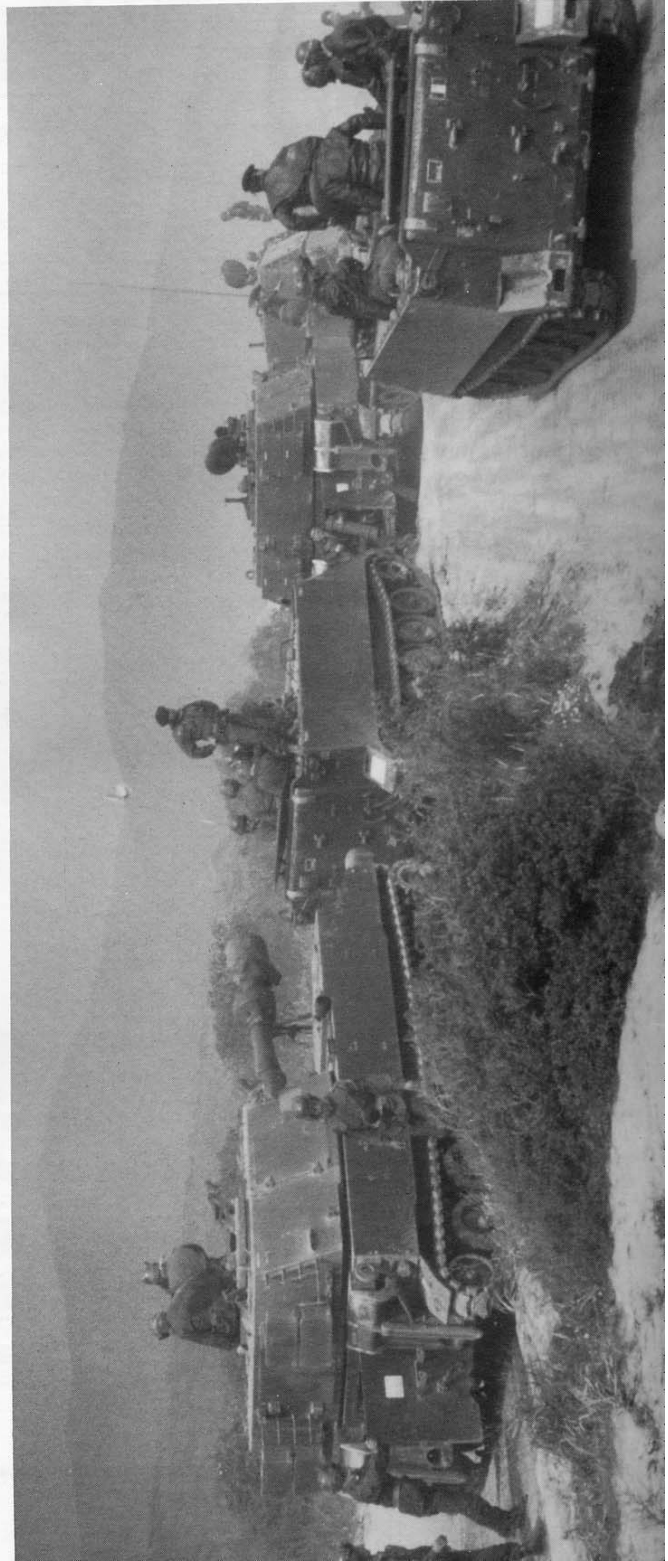


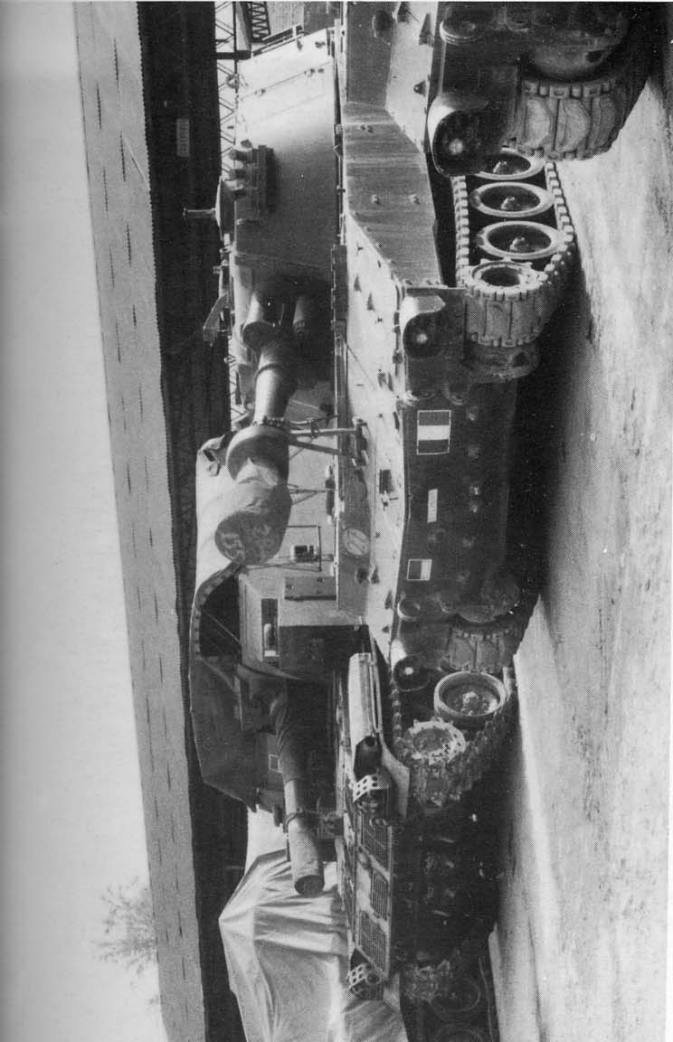
# S.P.H. M 109G



M 109G  
 Dati e Caratteristiche (quando differenti da quelli dell'M 109A2).  
 Peso in ordine di combattimento.....Kg 23.796  
 Lunghezza totale.....m 6,61  
 Armamento principale.....155/23  
 Gittata massima.....Km 18  
 Colpi a disposizione.....28  
 Rapporto peso/potenza.....Rhp/tonne 17,02  
 Autonomia massima.....Km 390  
 Pressione al suolo.....Kg/cmq 0,79

Ovvero.....all'inferno e ritorno. Uomini e mezzi piuttosto provati da dodici ore ininterrotte di esercitazioni, culminata con una serie di tiri fumogeni ed HE, sostano brevemente al punto di raccolta dove vengono scaricate le cariche di lancio inutilizzate per poi essere distrutte. Siamo al C.A.U.C. di Capo Teulada in Sardegna e l'unità impegnata nelle manovre è, naturalmente, il 1° Aviois. (Armando Rossi, IPMS Modena)

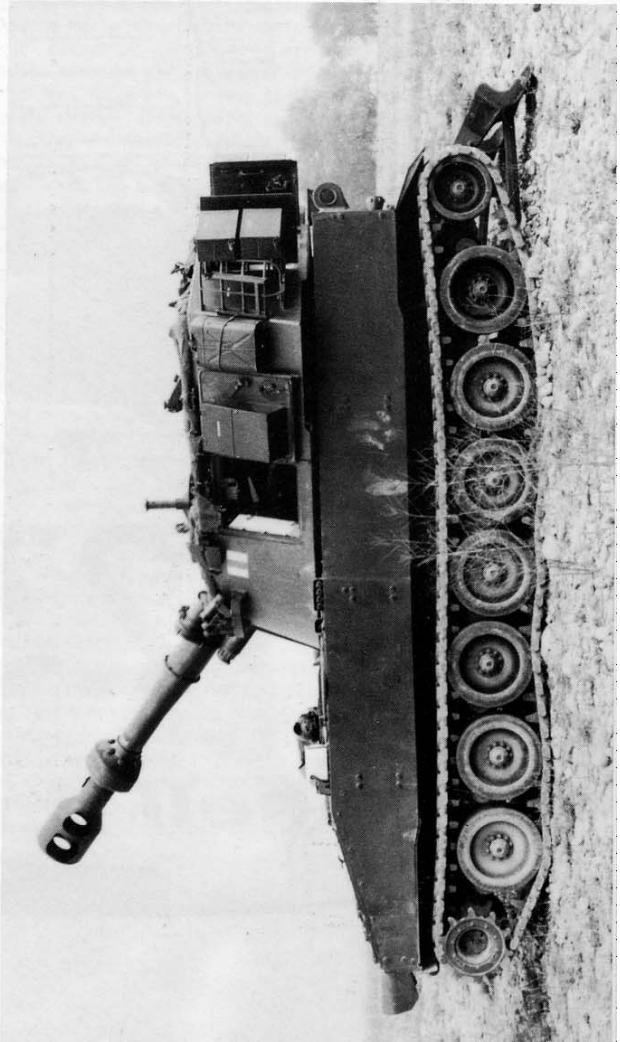




SOPRA A SINISTRA - Due generazioni di artiglieria semovente a confronto. Il vecchio M 44 acciaio e benzina; il nuovo M 109 alluminio e gasolio. Sinceramente nessuno rimpiange il primo, se non per il minor fumo ed il rombo del motore decisamente più "maschio". La foto è stata scattata nel settembre 1981 durante il passaggio sui nuovi mezzi da parte del 6° Gr. "Avisio".  
SOPRA A DESTRA - Vista posteriore del semovente appostato sul greto di un fiume per una delle innumerevoli manovre cosiddette "in bianco". Puntare, ma non sparare. Il mezzo viene completamente caricato, tralasciando proiettili e mitragliatrice c.a. (in verità, con somma gioia degli equipaggi che evitano trasbordi come dire.....gravosii!). Ben visibile sul portellone posteriore



riore di accesso la rastrelliera per la sistemazione degli eventuali razzi per il BAZOOKA da 88 mm. I vomeri, non trattandosi di esercitazione a fuoco, non sono correttamente posizionati, ma semplicemente appoggiati.  
SOTTO - Ancora immagini di un M 109G del 6° Avisio sul greto di qualche fiume, con le armi puntate, pronte a fermare l'avanzata di eventuali nemici provenienti da Est. I mezzi sono, per usare un gergo aeronautico, con tutta la biancheria fuori. Si può quindi intravedere parte della rastrelliera, le varie cassette per dotazioni applicate sui portelli laterali; i fustini per acqua oltre a vari ammenicoli di cui tratteremo più approfonditamente in altra sede. (Tutte le foto sono di Armando Rossi, IPMS Modena).



# NUOVI KITS

## FERRARI 512S HELLER 1/24

DI ALDO ZANFI, I.P.M.S. MODENA

A seguito di una decisione della Commissione Sportiva della F.I.A., il Campionato Mondiale Marche del 1970 venne disputato da vetture con motore di 5.000 cc di cilindrata, costruite in almeno 25 esemplari. La risposta della Ferrari a questo cambiamento delle norme fu la 512S (dove la S sta per "Sport"), che però non fu una vettura fortunata, riuscendo a vincere una unica gara, la 12 Ore di Sebring, disputata il 21 marzo 1970, con Vaccarella, Giunti e Andretti che si alternarono al volante. La 512S venne "vestita" con diversi tipi di carrozzeria, sia del tipo berlinetta che con tetto aperto, che si differenziavano nel disegno del muso e del cofano posteriore (coda corta o lunga), ed originò una variante successiva denominata 512M con carrozzeria ed allestimenti notevolmente modificati; la meccanica della 512S fu anche utilizzata da Pininfarina per realizzare due splendidi "Show Car", la gialla 512S Berlinetta Speciale (presentata al Salone di Torino del 1969), addirittura prima della presentazione ufficiale della vettura da competizione) e la fantastica Modulo (realizzata nel 1970).

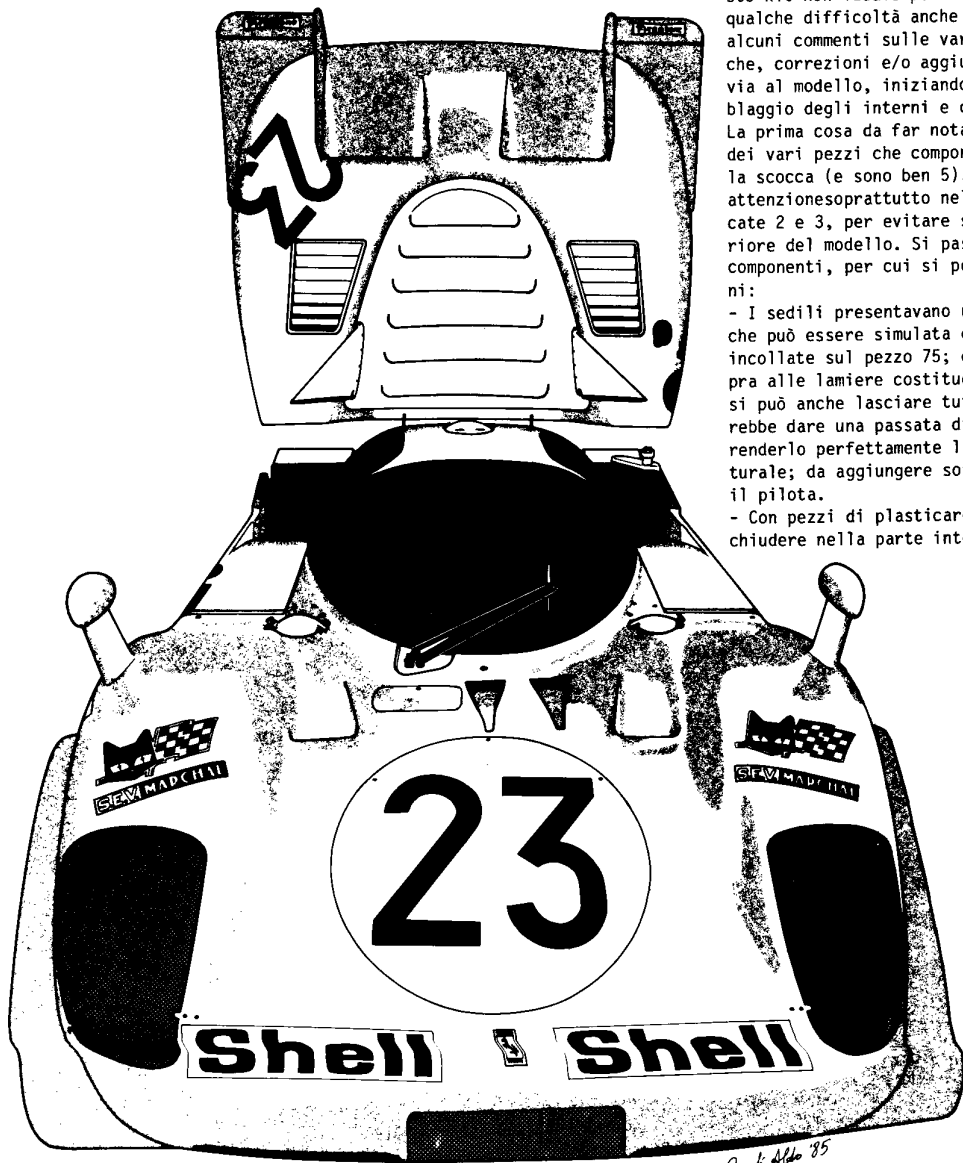
Il modello della Heller, proposto nell'ambito di una serie denominata "Historic Racing Cars" è in effetti una riedizione dell'originale apparso diversi anni fa, e vorrebbe (più avanti si capirà la ragione di questo condizionale) riprodurre la vettura n. 28 utilizzata da Andretti, Merzario e Ickx nel

la 24 Ore di Daytona disputata il 31 gennaio 1970, prima gara che vide la partecipazione della 512S. Il modello che in alcune parti mostra i segni di una certa anzianità, si presenta molto bene, in una robusta confezione dal moderno "look" con gli oltre 150 pezzi disposti su sprue di vari colori (nero, rosso e trasparente); nella scatola sono presenti anche i pneumatici (ovviamente) in gomma morbida (e stranamente ognuno di essi è in due parti, ed il battistrada è riportato in rilievo molto fine) e due pezzi di filo metallico, che serviranno per riprodurre le molle delle sospensioni (anche se questo fatto viene ignorato dalle istruzioni, contrariamente a quanto avviene nel similare modello della Porsche 917K della stessa serie: si tratta in pratica di avvolgere il filo attorno ad un cilindretto di diametro appropriato e quindi tagliare la "molla" così ottenuta nella lunghezza necessaria; le "molle" diventeranno poi parte delle sospensioni, quando posizionate sui pezzi 61 e 112). Le varie parti che compongono il modello non presentano sbavature, ad eccezione delle gomme, anche se bisognerà procedere ad una generale opera di "pulizia" dei pezzi più piccoli a causa della presenza di un leggerissimo gradino dovuto ad un imperfetto allineamento degli stampi; si dovranno anche eliminare alcuni cerchietti lasciati dagli estrattori. Il dettaglio sulla carrozzeria è in rilievo e questo porta a dover usare una certa cautela nelle operazioni di stuccatura e successiva lisciatura, onde non cancellare linee e rivetti.

Raccomandazione molto importante è quella di studiare molto attentamente i vari esplosi che compongono le istruzioni per il montaggio, e di provare per quanto possibile a secco l'unione delle varie parti per individuare quale sia la miglior sequenza di assemblaggio nell'ambito delle varie fasi, visto che il montaggio è a volte piuttosto complesso, e rende questo kit non ideale per un principiante, che potrebbe trovare qualche difficoltà anche per la verniciatura. Detto questo, alcuni commenti sulle varie fasi del montaggio, con modifiche, correzioni e/o aggiunte che si possono apportare via via al modello, iniziando dalla fase 1 che riguarda l'assemblaggio degli interni e della parte inferiore della scocca. La prima cosa da far notare è la complessità del montaggio dei vari pezzi che compongono la parte latero-inferiore della scocca (e sono ben 5), per cui è raccomandabile una certa attenzione soprattutto nell'unione del pianale 1 con le fiancate 2 e 3, per evitare spiacevoli scalini della parte inferiore del modello. Si passa poi all'assemblaggio degli altri componenti, per cui si possono fare le seguenti considerazioni:

- I sedili presentavano una "imbottitura" di colore marrone che può essere simulata con striscioline di plasticard sottile incollate sul pezzo 75; questa imbottitura veniva fissata sopra alle lamiere costituenti la scocca, per cui al limite, si può anche lasciare tutto così come è (meglio comunque sarebbe dare una passata di carta abrasiva sul pezzo 75 per renderlo perfettamente liscio) e dipingere poi in metallo naturale; da aggiungere sono anche le cinture di sicurezza per il pilota.
- Con pezzi di plasticard opportunamente sagomati si possono chiudere nella parte interna i cassoni laterali della scocca,

Non è detto che le Ferrari debbano essere per forza rosse: ne è un esempio la 512S raffigurata a fianco, completamente gialla. Si tratta della vettura (telai n. 1030) appartenente alla Ecurie Francorchamps che pilotata dalla coppia Bell-Fierlant, si piazzò all'ottavo posto nella 1000 Chilometri di Spa disputatasi il 17 maggio 1970. In evidenza, sul cofano posteriore, le due griglie di cui si parla più diffusamente nell'articolo.  
(Disegno di Aldo Zanfi, IPMS-Modena).





sia anteriormente tra sedile e passaruota, che posteriormente sui prolungamenti che sorreggono i radiatori.

- Lasciare momentaneamente da parte i pezzi 78,79,80,81 e 82 da montare una volta terminata (verniciatura compresa) la scocca, e 19 da assemblare a modello terminato.

- Montare la pedaliera 69 prima della paratia anteriore 29. A questo punto consiglio una variazione rispetto alla sequenza proposta dalle istruzioni, e cioè di passare direttamente alla fase 10 che riguarda il montaggio della parte superiore della carrozzeria, a cui vanno uniti fari, vetrate varie ecc., per giungere al completamento della scocca con l'unione dei due sub-assiemi ottenuti dalle fasi 1 e 10 e dalla paratia posteriore 34. La carrozzeria completa dovrà poi essere verniciata, prima di proseguire con il montaggio.

Si torna quindi alla sequenza delle istruzioni, con le fasi 2 e 3, con le sospensioni anteriori, per le quali non vi sono problemi, a parte la già citata assenza delle istruzioni per la realizzazione delle molle. Chi volesse dettagliare ulteriormente questa zona può aggiungere i condotti per il raffreddamento dei freni e cavi vari. Più delicata è invece la fase 4, con il montaggio del telaio di sostegno del gruppo motore-cambio, che richiede un po' di attenzione per ottenere la necessaria correttezza nel posizionamento delle varie strutture. Le fasi 5 e 6 riguardano rispettivamente il montaggio del motore e del cambio che risultano avere un aspetto abbastanza realistico, pur se con qualche leggero difetto di forma e l'assenza di alcuni particolari: l'aggiunta di dettagli quali i fili delle candele contribuirà a migliorare notevolmente l'aspetto già buono di tutto il complesso. Al gruppo motore-cambio sarà meglio aggiungere a questo punto i pezzi 94 (di spessore decisamente eccessivo, e che sarebbe meglio sostituire con un altro autocostituito con plasticard sottile e parti di recupero), 95, 96, 125, 126 e 127 oltre agli altri 12 dal 128 al 139 compresi (parti iniziali degli scarichi) che sarebbe piuttosto complicato sistemare in seguito, durante la successiva fase 9. La fase 8 è molto semplice: consiste nel montaggio del motore sul telaio già predisposto sulla scocca e nel completamento delle sospensioni posteriori, per cui valgono le considerazioni già fatte a proposito delle molle; si uniscono poi i terminali degli scarichi, ultima operazione rimasta della fase 9. Anche qui si può compiere qualche operazione di arricchimento, aggiungendo i condotti per il raffreddamento dei freni. La fase 10 è già stata eseguita, per cui rimane solo la 11, con l'assemblaggio del grande cofano posteriore: sono consigliabili una passata di carta abrasiva sulla superficie interna dei pezzi 6 e 7, per eliminare alcuni cerchietti dovuti agli estrattori e l'assottigliamento degli altri formanti le prese d'aria laterali a "orecchie di coniglio" (pezzi 25,26,27 e 28). Il pannello ovale superiore con le feritoie per la ventilazione del vano motore e le prese d'aria laterali devono essere dipinte di bianco; questo è regolarmente indicato nelle istruzioni (sia nell'esplosivo che nel disegno con lo schema di colorazione), mentre il modello che compare sulle foto della scatola è interamente rosso: attenzione quindi a non commettere spiacevoli dimenticanze. Il cofano posteriore presenta quello che si può considerare il maggiore difetto di questo modello, e che impedisce, a meno di non effettuare qualche operazione chirurgica, di ottenere una corretta riproduzione della vettura numero 28 della 24 Ore di Daytona del 1970, riproduzione la cui esattezza verrebbe anche inficiata a causa di errori nei marchi presenti nel foglio delle decals: le varie scritte pubblicitarie (anzi, sponsors tecnici) risultano infatti di dimensioni troppo grandi (ed inoltre quelle della Koni e quelle della Firestone sulle pinne longitudinali sopra al cofano posteriore, dovrebbero essere assenti) ed il numero di gara 28, pur esatto come forma generale è riprodotto con un carattere troppo sottile; per quanto strano possa sembrare, questa vettura non recava i classici scudetti gialli Ferrari sulle fiancate.

Per tornare al cofano, mancano completamente le grigliature trapezoidali che dovrebbero trovarsi ai lati del pannello o vale centrale, mentre risulta non del tutto esatta la forma delle due uscite d'aria dietro al suddetto pannello.

Se non si vogliono ricostruire le due griglie (di colore bianco e costituite da 7 lamine trasversali inclinate all'indietro) e si vogliono evitare i problemi connessi con la ricerca di nuove decals, si può ripiegare sulla riproduzione del prototipo della 512S, per il quale il cofano sarebbe del tutto esatto e la colorazione semplificata dall'assenza dei marchi pubblicitari. Da ricordare che questa vettura era priva delle appendici aerodinamiche ai lati del muso e sulla coda, oltre che degli specchietti retrovisori esterni e che e-

ra targata PROVA MO 53, con scritta su due righe.

Per concludere questo lungo discorso, come considerazione globale si può dire che questo modello è senz'altro valido, fermo restando che non è adatto per un principiante e che sono necessarie alcune modifiche per poter ottenere una corretta riproduzione.

Review sample kindly supplied by HELLER.

#### Bibliografia

A. Prunet "Ferrari, Sport e Prototipi" Automobilia L.D.A.  
G. Eaton "Ferrari" Crescent Books  
"Quattroruote Speciale Sport 1982" (Dicembre 1982)

## LOCKHEED F-94B STARFIRE HELLER 1/72

DI GIANLUCA GIUGNI, I.P.M.S. MODENA

Altra grossa ed attesa novità del 1984, questo Lockheed F-94B "STARFIRE" arrivato direttamente dalla casa francese, che desidero ringraziare, mi ha lasciato un poco sorpreso per la decisione di immettere sul mercato questo caccia ognitempo per la difesa territoriale dell'inizio anni '50 e non il suo "fratello maggiore" e forse più famoso F-94C. La risposta viene da sé non appena si apre la scatola.

Infatti, del T-33 questo modello conserva la stampata delle ali, i carrelli e parte degli interni, fatta eccezione del pezzo 32 che rappresenta il pannello dei sistemi radar del secondo membro dell'equipaggio. Dal progenitore ha ereditato anche pregi e difetti, pochi peraltro, considerando la politica della ditta francese di limitare i costi sfruttando il più possibile gli stampi; politica seguita anche da altre ditte, vedi soprattutto la generazione F-5 della Esci.

Prendendo in esame il modello, si nota che la plastica è del solito colore grigio metallizzato, con il dettaglio superficiale finemente stampato in rilievo. Il Kit è costituito da 41 pezzi riuniti in tre stampate. Nell'abitacolo bisogna dettagliare i due sedili eiettabili, aggiungere le cinture di sicurezza e prestare molta attenzione nella verniciatura delle consolle laterali e dei cruscotti, in quanto la strumentazione di bordo, molto avanzata per l'epoca, è riprodotta in finissimo rilievo. Tutto ciò sarebbe stato più semplice se la Heller avesse incluso delle decals per questi particolari, alleviando così la fatica certosina nell'uso dei pennelli per questi particolari così microscopici. I portelli del carrello anteriore sono stampati in posizione aperta; il vano è decisamente scarso di particolari e necessita di una cura di abbellimento, e con l'aiuto di fotografie sull'F-94B o meglio ancora sul T-33 decisamente più conosciuto si può arrivare ad ovviare a questo inconveniente.

Le decals consentono di realizzare un solo esemplare, appartenente al 59° FIS stanziato a Keflavik, Islanda, nel 1954. Esiste un bel profilo di questo esemplare sul fascicolo "F-80/T-33/F-94 In Action" della Squadron/Signal che però a differenza del nostro modello, presenta i fori delle mitragliatrici da .50 aperti sul muso, mentre è sprovvisto delle quattro .50 sulle ali.

Per chi volesse installare queste ultime, consiglio di forarne le canne per un maggior realismo, o addirittura di utilizzare pezzi opportunamente tagliati di un ago per siringa molto sottile, eliminando così "alla radice" il nostro problema. Ritengo doveroso sottolineare una particolarità di questo foglio di decals: infatti sia le insegne che le varie scritte hanno un "bordo" argenteo che teoricamente può essere una buona idea, ma che in pratica obbliga il modellista a due drastiche soluzioni: verniciare il modello riproducendo il più fedelmente possibile il colore metallizzato delle decals, sperando nella buona riuscita di una finitura sempre molto delicata, oppure eliminare il suddetto contorno e applicare le decals normalmente.

In definitiva si può ottenere un buon modello, semplice da assemblare e preciso nei punti chiave, a patto di osservare un minimo di attenzione nei particolari indicati sopra.

Review sample kindly supplied by HELLER.



SOPRA - Una interessante immagine di due Lockheed F-94B Starfire appartenenti al 66th FIS che permette di notare diversi dettagli delle superfici inferiori del velivolo. Da notare le tipiche bande in "Rosso Artico" ed il fatto che le insegne di nazionalità e la scritta USAF presentano un bordo in metallo naturale nelle aree interessate dalla verniciatura ad alta visibilità. (G.P., C.S.A. Italy)

SOTTO - Due immagini del carrello di un F-105D. A sinistra la gamba anteriore, con in evidenza gli ammortizzatori antitorsione; in alto a destra è visibile lo sfogo per lo strato limite della presa d'aria sinistra. A destra la gamba principale sinistra vista da dietro; da notare il cavo del circuito pneumatico di comando del freno.

(Steve Sexton, IPMS-USA via Gianluca Varone, IPMS-Modena)



# REPUBLIC F-105G THUNDERCHIEF MONOGRAM 1/72

DI ALBERTO ZANFI, I.P.M.S. MODENA

Estremamente interessante questa operazione di riduzione attuata dalla ditta statunitense, che ha letteralmente pantografato il precedente modello di F-105G in 1/48 con ottimi risultati. Infatti, mentre nella scala maggiore la finezza e la precisione dei dettagli erano nello standard, in questo fratello minore siamo decisamente al di sopra della media, il che è logico se si pensa che lo stampo ha solamente subito una riduzione dimensionale, restando per il resto inalterato. I pezzi che compongono questo modello sono 74, in plastica verde oliva, più 4 trasparenti, e stante la similitudine tra i kits, rimane valido quanto scrissi sul Thunderchief in 1/48 nel "Notiziario" Vol. 14 No. 3/4 - 1983. Gli abitacoli sono ottimamente riprodotti e necessitano solo di alcuni interventi sui gruppi delle manette, sulla pedaliera posteriore e sulla paratia divisoria, oltre a richiedere l'asportazione dei paracadute dorsali stampati sui seggiolini, se non si vogliono utilizzare i 2 uomini d'equipaggio che sono forniti. Ottimi i tettucci, come pure il dettagliato complesso d'atterraggio ed il convincente ugello di scarico (a parte l'antiestetico scalino nella zona di unione alla fusoliera), tutti particolari che necessitano di una adeguata verniciatura per sfruttare al massimo il realismo; permangono purtroppo un fastidioso gradino, difficile da eliminare, all'interno delle caratteristiche prese d'aria, mentre la riduzione di scala non ha molto migliorato la situazione delle piccole aperture di ventilazione sul muso, sempre troppo ampie. Anche il dettaglio superficiale in rilievo del modello rimane lievemente eccessivo. Le considerazioni fatte nel citato articolo a proposito delle differenze tra F-105G ed F-105F non aggiornati non valgono in questo caso, per cui le varie antenne ECM sul muso, sulla deriva ed alle estremità alari, la "spina dorsale" continua, i rinforzi su ali e fusoliera e le prese d'aria supplementari si adattano perfettamente ai due esemplari realizzabili con questo kit. Gli eccellenti carichi esterni comprendono: un serbatoio ventrale da 650 US gals. ed uno alare da 450 US gals., due missili AGM-45 Shrike ed uno AGM-78 Standard ARM, cioè un armamento tipico delle missioni di soppressione SAM. Le decals, di discreta qualità, sono per due velivoli, entrambi con mimetica T.O. 1-1-4 standard, ovvero un "Thud" targato WW 63-8304 del Detachment 1, 561st T.F.S., 388th T.F.W. operante dalla Korat R.T.A.B. (Tailandia) durante il 1973, e l'esemplare 63-8275 del 128th T.F.S., 116th T.F.W. della Georgia A.N.G. basato sulla Dobbins A.B. Questo modello è senza dubbio il miglior Thunderchief in scala 1/72 attualmente in commercio, e relega il pur recente kit Airfix ed il vecchio Hasegawa in posizioni molto inferiori. Ci sarebbe quindi da sperare che la Monogram ripeta questo riuscito esperimento, visto che ha in catalogo diversi modelli che, già ottimi in 1/48 riuscirebbero sicuramente eccezionali in 1/72: what about an F-106 or a Me-262, dear Sirs?? ■

(Ed evidentemente l'esperimento deve essere stato sicuramente di successo, in quanto per il 1985 la Monogram propone in scala 1/72 kits di F-4C ed F-4J Phantom II, oltre ad un F-105F Thunderchief, tutti derivanti da una riduzione degli analo-

ghi modelli in scala 1/48. N.d.R.)

Review sample kindly supplied by MONOGRAM MODELS INC.

## Bibliografia:

Oltre a quanto citato nell'articolo pubblicato sul "Notiziario" Vol. 14 No. 3/4 - 1983, si possono consultare anche:  
"AIR FAN" Maggio 1984  
"SCALE MODELS" Settembre 1980  
"I.P.M.S. U.S.A. QUARTERLY" Vol. 19 No. 1.

## AEREI REVELL 1/100

DI GIANLUCA GIUGNI, I.P.M.S. MODENA

Presentata come novità, questa serie di modelli in scala 1/100 è in realtà frutto della riedizione di vecchi stampi Tamiya, con la Revell che ha opportunamente adattato le decals, inserendo quando possibile le insegne della Luftwaffe tedesca. Anche se il prezzo non può essere considerato alla portata di tutte le tasche, (al momento in cui vengono scritte queste note, i kits di questa serie costano Lit. 5.500 cadauno), i modelli sono senz'altro adatti per i principianti, essendo di montaggio estremamente semplice (ogni kit comprende circa una trentina di pezzi); risulta dunque un poco strano comprendere la politica della Revell che da un lato ritiene di immettere sul mercato modelli di facile realizzazione e che non danno problemi di "sistemazione" una volta completati, ma dall'altro esige per essi una cifra abbastanza discutibile. Ma veniamo all'esame di alcuni dei kits. Innanzitutto due parole in generale riguardo allo standard di realizzazione, che è circa lo stesso per tutti: data la scala di riduzione, non si deve essere troppo esigenti in fatto di dettagli e finezza dei particolari, anche se in alcuni casi le linee di pannelatura sono effettivamente un po' grossolane. Qualche problema lo si può incontrare se si vogliono dettagliare gli abitacoli e i vani dei carrelli, riprodotti in modo estremamente semplice.

### LOCKHEED F-104G STARFIGHTER

La prima impressione che si ha aprendo la scatola ed osservando i vari pezzi, è che la pannelatura è un po' "pesante" (sarebbe adeguata se il modello fosse in 1/72). L'abitacolo sarebbe da rifare, ma una volta chiusa la fusoliera, dalla capottina (in verità molto trasparente, anche se piuttosto spessa) non è che si possa intravedere molto. L'unione delle semifusoliere non è perfetta e richiede un lavoro con stucco e carta abrasiva. Le ali sono in un pezzo unico, comprendente anche il ventre dell'aereo, dove sono ricavati i pozzetti del carrello principale, che richiederebbero un certo approfondimento (analogamente al vano del ruotino anteriore); abbastanza buoni sono invece i carrelli. I carichi esterni comprendono i due classici serbatoi alle estremità alari, due contenitori per razzi e due missili Sidewinder da posizionare all'attacco vetratale "a catamarano" (quindi utilizzabili solo per la versione olandese). Le decals permettono di realizzare due esemplari, uno tedesco ed uno olandese (un velivolo del 306° Squadron basato a Twenthe nel 1975, del quale esiste una fotografia su "F-104 In Action" della Squadron/Signal).

### DASSAULT-BREGUET MIRAGE IIIC

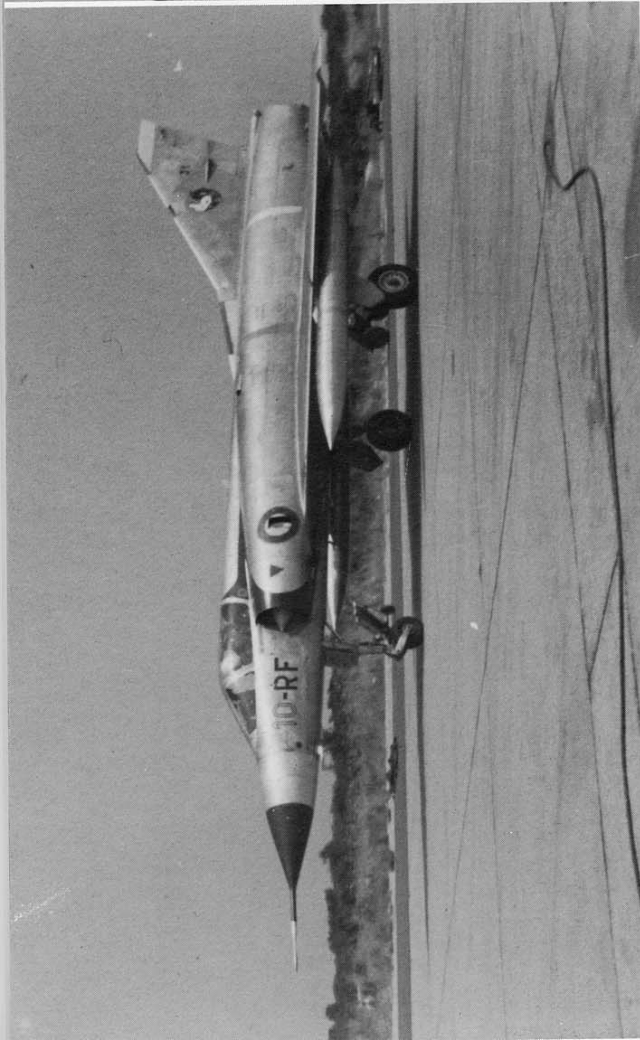
Anche per questo modello vale lo stesso discorso fatto per il



A LATO - Il vano del carrello principale sinistro di un F-105, guardando verso l'avanti. In alto a sinistra si vede una delle piastre sagomate di rinforzo, applicate al rivestimento alare durante la vita operativa del velivolo. L'interno del vano è in parte metallo naturale ed in parte zinc cromate.

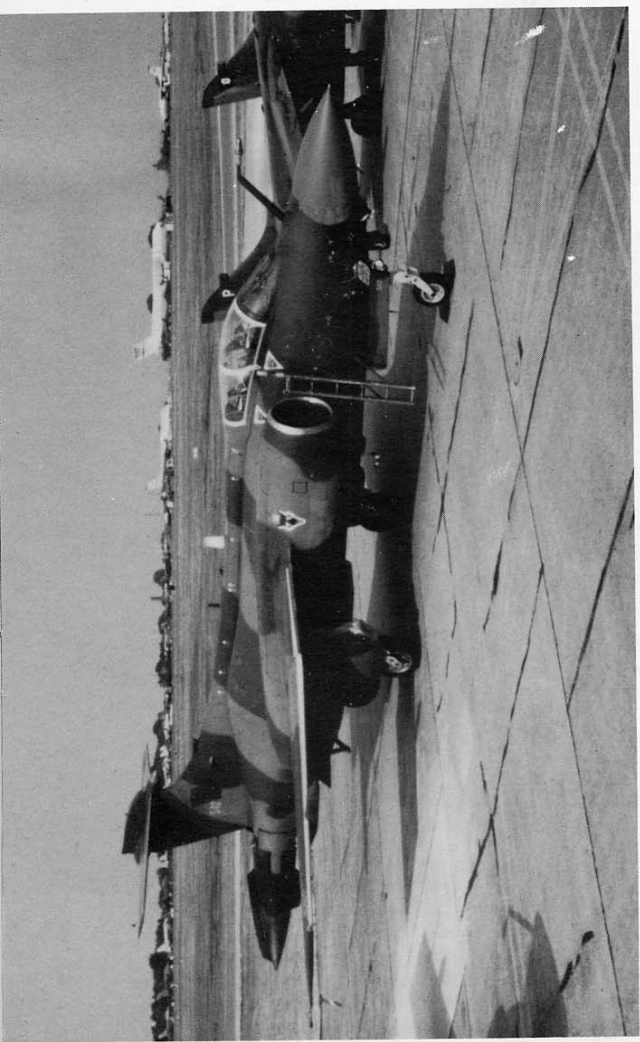
(Steve Sexton, IPMS-USA via Gianluca Varone, IPMS-Modena)





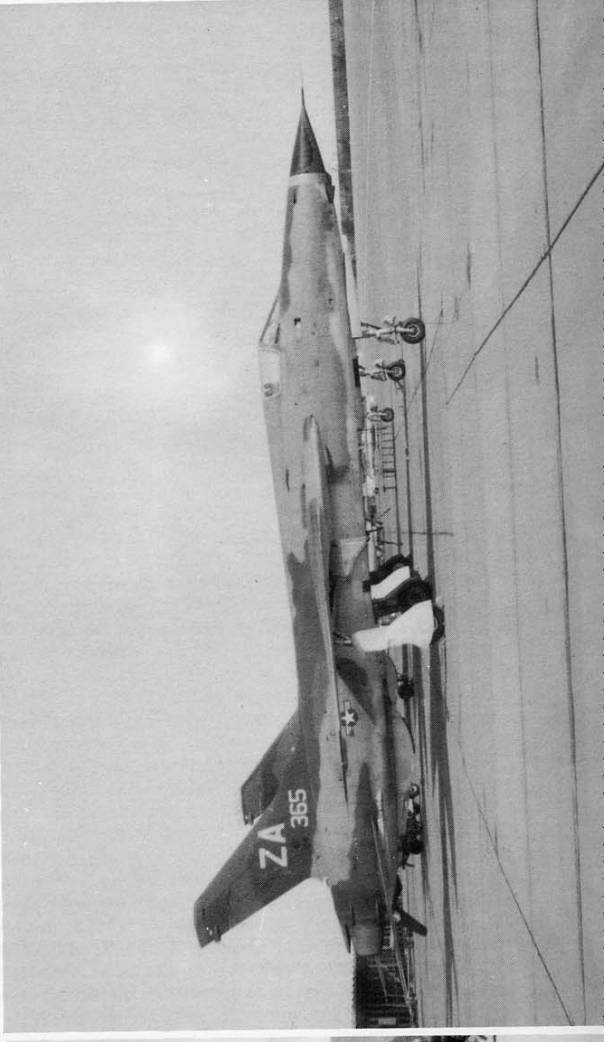
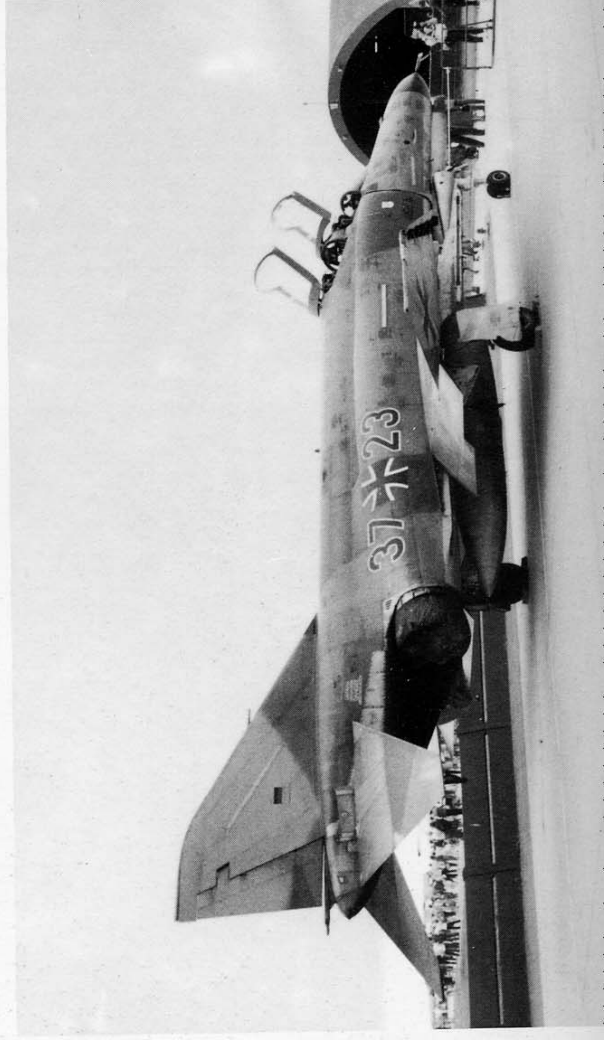
SOPRA A SINISTRA - Una immagine risalente ai primi anni '70 di un Dassault-Breguet Mirage III appartenente all'Escadron de Chasse 2/10 "Seine"; l'aereo porta il numero di costruzione 31 sul piano verticale, e parte dell'immatricolazione F-UJRF sul muso. Le uniche macchie di colore sulla livrea in metallo naturale sono i fregi rossi della presa d'aria e l'insegna di reparto in coda, oltre naturalmente alle coccarde con i colori nazionali. (via Aldo Zanfi, IPMS-Modena)

SOPRA A DESTRA - Ripreso nel luglio 83, ecco un Buccaneer S.Mk.28 (XMS42) appartenente al 12th Squadron. Questo reparto è attualmente basato a Lossiemouth, nell'estremo nord della Scozia, ed ha compiti di attacco antinave con missili Martel a guida TV. La stiva bombe è curiosamente aperta e si nota l'insolita, ma non rara, assenza dei caratteristici serbatoi alari da 430 gals. (Alberto Zanfi, IPMS-Modena)



SOTTO A SINISTRA - Ripreso in occasione dell'edizione 1984 del "Tiger Meet", ecco un McDonnell-Douglas F-4F Phantom II, appartenente allo JG-71 "Richtofen", reparto del quale si vede l'insegna sulla presa d'aria. Da notare la presenza di numerosissimi stencils ed il fatto che il piano verticale è parzialmente ridipinto con uno dei grigi adottati per il nuovo schema mimetico dei Phantoms della Luftwaffe. (Aldo Zanfi, IPMS-Modena)

SOTTO A DESTRA - Un Republic F-105 Thunderchief (s/n 62-4365) del 12th TFS, 18th TFW in visita sulla base di McLellan, California, nel maggio del 1969; la "residenza" effettiva del reparto è infatti la Kadena AFB (Okinawa) da cui ancor oggi opera con F-15C/D. Come si può notare, il velivolo porta sulla deriva il codice alfabetico che identifica sia il Wing (lettera Z) che lo Squadron (lettera A) di appartenenza, quest'ultimo sottolineato anche dalla banda gialla dietro il radome. Verso il 1972 verrà introdotto l'odierno codice ZZ per tutti gli aerei del Wing. (Archivio Giorgio Pini, IPMS-Modena).





precedente Starfighter a proposito dell'abitacolo; il trasparente sempre in un solo pezzo è abbastanza buono, ma si raccorda male con il muso del modello. Dopo il montaggio della fusoliera si posiziona l'ala a delta, pure in un solo pezzo: l'incastro è preciso ed è richiesta solo una minima quantità di stucco per perfezionare il tutto. Il profilo alare è corretto, mentre si dovrebbe ridurre leggermente la larghezza delle fessure presenti sul bordo d'attacco. I vani dei carrelli sono poco profondi e si potrebbero arricchire, per quanto possibile data la scala; accettabili sono invece i carrelli veri e propri. Un po' di lavoro è richiesto dalle prese d'aria e dallo scarico del reattore, che sarebbe meglio sostituire con un paio di pezzetti di plasticard opportunamente sagomati. I carichi esterni comprendono due serbatoi subalari, due missili Sidewinder (in verità piuttosto bruttini) ed un missile Matra R-530. Nell'esemplare recensito le decals non erano a registro.

#### HAWKER SIDDELEY BUCCANEER S.2B

Inutile ripetere sempre le stesse cose riguardo l'abitacolo ed i vani dei carrelli. Curiosa la soluzione di installare nel muso del modello un cono di plastica (esattamente il pezzo n° 30) per appesantire la parte anteriore e non far "sedere" l'aereo sulla coda. La fusoliera è separata orizzontalmente e le due parti combaciano abbastanza bene. Altro particolare curioso è il vano bombiero, che nel Buccaneer è del tipo rotante: ebbene come tale è realizzato anche nel modello, sia pure in maniera un poco approssimativa, ed al suo interno si possono posizionare 4 bombe da 1000 lbs. L'armamento è poi completato da 4 missili Martel. Tornando all'esame dell'aereo, qualche miglioria si può apportare alle prese d'aria dei motori, delle quali si potrebbe allungare il condotto di adduzione. Sul dorso della fusoliera mancano alcune antenne, che si possono facilmente aggiungere; di forma errata è la gobba in corrispondenza dei piani di coda.

#### MCDONNELL-DOUGLAS F-4E/F PHANTOM II

Tralasciando i commenti per il complesso fusoliera-abitacolo trasparente, che comporterebbe solo delle ripetizioni, passiamo all'esame dell'ala, anche in questo caso riprodotta in un pezzo unico. Non molto convincenti le "bugne" sull'estradosso in corrispondenza dei vani del carrello principale, dalla sagoma troppo netta e che quindi andrebbe meglio raccordata con il dorso alare. In pianta, il disegno dell'ala rivela alcuni problemi nella zona del "dente di sega", che richiede una migliore rifinitura. I piani di coda sono corretti e sono del tipo con aletta sul bordo di attacco. I carichi esterni comprendono due serbatoi subalari e 4 missili AIM-4 Falcon. Le decals comprendono insegne per due velivoli, uno statunitense ed uno tedesco.

#### REPUBLIC F-105D THUNDERCHIEF

Forse il modello meglio riuscito tra quelli finora esaminati, questo kit presenta linee di pannellatura in rilievo di buona fattura, che non stonano con la dimensione del modello finito. Vi sono però anche alcuni punti negativi, come le prese d'aria del motore da forare (analogamente a quella presente alla base della deriva); è assente il tubo per lo scarico del carburante in coda. Solamente accennato il gancio di arresto

di emergenza, mentre complessivamente corretti sono i carrelli, il cui aspetto generale può essere ulteriormente migliorato. Da notare che analogamente al kit dello Starfighter, sono previsti pezzi che riproducono i portelli dei vani dei carrelli sia in posizione aperta che chiusa, ma non essendo fornito un piedistallo, non è immediata la realizzazione del velivolo in assetto di volo. L'armamento esterno è formato da 16 bombe a caduta libera, da installare su 5 punti di attacco peraltro abbastanza bruttini. L'unico esemplare proposto nel foglio di decals è un "Thud" appartenente al 355th T.F.W basato sulla Takhli RTAB nel 1970.

I modelli recensiti sono stati gentilmente forniti dalla ADICA-PONGO, distributore italiano dei prodotti REVELL, che desideriamo qui ringraziare.

## BOEING B-52H STRATOFORTRESS REVELL 1/144

DI MAURIZIO GUERRI, I.P.M.S. MODENA

Riproposto dalla Revell come novità, anche se già presente sul mercato, questo modello si presenta abbastanza bene, ma vediamo in dettaglio le varie parti che lo compongono. Il kit è formato da 43 parti in plastica grigio metallizzata e da 82 parti in plastica bianca, relative principalmente all'armamento di lancio, e da 3 parti trasparenti. Le forme sembrano abbastanza ben rispettate come pure le dimensioni. L'abitacolo è costituito da un pavimento e da un paio di seggiolini solo abbozzati, mentre sono assenti dettagli del vano bombe e dei vani carrelli; in questa scala sarebbe comunque chiedere troppo. Le parti combaciano bene anche se qualche stuccatura non guasterà di sicuro, specialmente nella giunzione tra le due valve delle semiali dove resta un grosso quanto antiestetico gradino. A proposito di ali, da notare che i flaps sono staccati, particolare che permette di dare un po' di "movimento" al modello finito; per contro c'è da registrare la presenza di numerosi ritiri che costringeranno ad un noiosolavoro di stuccatura e carteggiatura. Il carrello è abbastanza sommario, soprattutto per ciò che riguarda pneumatici e cerchi, che sono abbastanza brutti e presentano numerosi cerchietti degli estrattori degli stampi: quindi ancora stucco, carta abrasiva e pazienza. Una nota a parte la merita l'armamento, veramente cospicuo e ben realizzato: sono infatti fornite tutte le principali armi missilistiche adottate dal bombardiere nella sua lunga carriera in seno al S.A.C.. La confezione contiene due missili Hound Dog con i relativi piloni, quattro missili Skybolt, che non furono mai costruiti in serie ma giunsero alle prove in volo, ed infine 12 missili SRAM sempre con i relativi piloni ed attacchi sestupli. Da segnalare inoltre la presenza di un missile Quail (ADM-20C) che, per chi non lo sapesse, serviva per simulare sui radar avversari il B-52, riproducendo il profilo di attacco e generando un'immagine radar analoga a quella del bombardiere. Peccato però non venga fornito il carrellino sul quale veniva tra-



Primo piano del musone bitorzoluto di un B-52H. Chiaramente visibili le carenature dell'E.V.S. (Electro-optical Viewing System, Sistema di Visione Elettro-ottico) nella parte inferiore del muso, che contengono un sistema LLLTV (Low Light Level Television, Sistema Televisivo per Bassi Livelli di Luce) ed un FLIR (Forward-Looking InfraRed, Sistema all'infrarosso per la visione verso l'avanti). La carenatura sul lato (ve ne è un'altra uguale anche sul lato destro) e quella alla sommità del muso coprono invece le antenne di apparati ECM. Da notare anche la "selva" di antenne a lama presenti dietro al portello di accesso. Sono questi tutti dettagli da aggiungere al modello Revell se si vuole rappresentare un aereo aggiornato secondo gli ultimi standards. (Roberto Zambon IPMS Pordenone, via Maurizio Guerri IPMS Modena)

sportato il missile, dato che non era possibile collocarlo sotto il bombardiere in quanto i Quail venivano alloggiati in numero di 4 con ali ed impennaggi ripiegati in un apposito contenitore nella parte anteriore della stiva bombe. Sono invece forniti i piedistalli per tutto l'armamento che resta inutilizzato non finendo appeso sotto le ali. Attenzione comunque a non creare falsi storici, in quanto al giorno d'oggi tutti i B-52H e anche G sono stati aggiornati con ECM, LLLTV e FLIR (le varie bugne sul muso) ed il connubio con i missili SRAM: senza queste apparecchiature è rimasto limitato ai test in quanto i missili furono adottati via via da reparti con aerei elettronicamente aggiornati, quindi occhio alle fotografie. Per finire due parole sulle decals, che riguardano due esemplari: uno mimetico codice 60-00061 "Paul BUNYAN" che partecipò alla "Giant Voice" nel 1971, una foto del quale appare a pag. 31 della monografia n. 103 di Koku Fan ed una a pag. 17 di B-52 In Action, dove è ritratto durante una competizione sulla McCoy AFB. Il secondo esemplare proposto è in metallo naturale e bianco lucido Serial Number 60-0008 inquadrato nel 19th B.W. nell'anno 1967 al tempo della competizione tenutasi nella base inglese di Markham; anche di questo esemplare è stato pubblicato un disegno nella pagina centrale del già citato volumetto della Squadron/Signal.

Per concludere, un modello onesto dal quale, data la scala non bisogna pretendere troppo ma che ben figura in una collezione.

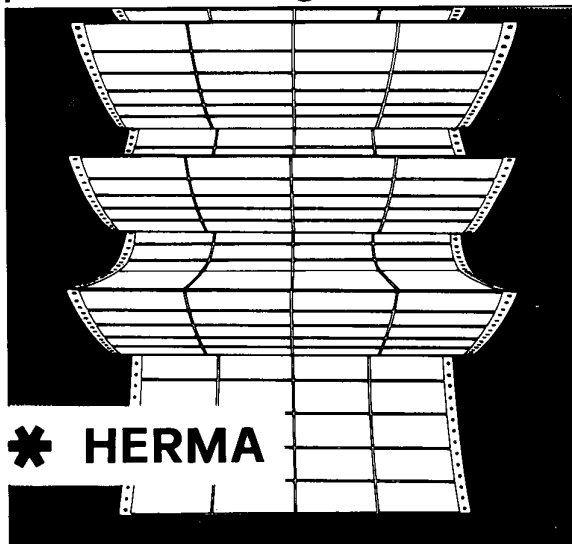
#### BIBLIOGRAFIA:

Boeing B-52 Stratofortress - Aero Publisher  
 " " " - Famous Airplanes of the world - Koku Fan n° 103  
 " " " - A documentary history - Jane's  
 " " " - In action - Squadron/Signal  
 " " " - Modern Combat aircraft series - Ian Allan

Dossier B-52, Bombardamento strategico. Ed. A.I. - JP-4.

Il modello recensito è stato gentilmente fornito dalla ADICA PONGO, distributore italiano dei prodotti REVELL, che desideriamo qui ringraziare.

## HERMA Etichette a bordi perforati: Qualità e affidabilità senza limiti, pronte a magazzino:



FORNITORE UFFICIALE DELLE ETICHETTE  
 PER L'I.P.M.S.-ITALY -

RAPPRESENTANTE ETICHETTE HERMA PER  
 L'ITALIA: CITAS F.LLI BAZZI s.n.c.  
 VIA 5 GIORNATE, 63 - 22100 COMO (ITALY)  
 Tel.: 031-277367; Telex: 380346 CITAS I

## HALBERSTADT D.II MERLIN MODELS 1/72

DI MARCO MAI, I.P.M.S. MODENA

Agli usuali produttori di modelli ad iniezione che continuano a sfornare riproduzioni dei velivoli più famosi, saturando il mercato di F-15 e F-16, si affiancano alcune piccole ditte che coraggiosamente propongono soggetti poco noti o ritenuti "non paganti" per un modello industriale. L'ultima nata è la Merlin Models che ci ha recentemente inviato il suo primo kit. Si tratta di un modello ad iniezione, naturalmente prodotto artigianalmente e tirato in un numero limitato di esemplari, che qualitativamente si inserisce tra il vacuform ed il normale kit in commercio. Anche i soggetti sono molto interessanti, cominciando con l'Halb. DII e proseguendo con il Supermarine Swift. L'artigianalità della realizzazione è evidente senza aprire la scatola, formata da un cartoncino piegato e graffiato a mano, con una etichetta pure in collata a mano contenente peraltro una fotografia a colori del modello completato. Dicevo una realizzazione intermedia come qualità, ma il vantaggio di poter disporre delle parti principali ad iniezione è davvero un notevole risparmio di lavoro rispetto ad un vacuform, anche se il livello di finitura ed il dettaglio superficiale sono ad un livello piuttosto scarso. Il nostro biplano è composto da 33 pezzi in plastica grigio chiaro piuttosto rigida, ma le parti che si possono utilizzare direttamente sono una decina, e precisamente: fusoliera, ali, deriva e piani di coda. Con un poco di lavoro il seggiolino, le ruote e l'elica possono raggiungere un livello passabile; i montanti alari, il motore ed il pattino posteriore sono inutilizzabili a causa di innumerevoli sbavature della plastica e differenze dimensionali tra parti analoghe. Non sono presenti i classici piolini per l'allineamento dei pezzi durante il montaggio ma ciò non comporta problemi, le parti combaciano discretamente ed è necessario solo un filo di stucco tra le due semifusoliera e per le due semiali inferiori. Prima di posizionare le ali è opportuno rendere più sottili i bordi d'attacco e di uscita ed alleggerire i corrugamenti che simulano le centine con una passata di carta abrasiva. Gli interni sono composti (come nei normali kit in commercio) unicamente dal seggiolino, per cui aggiungere almeno il pavimento e la barra d'uopo. Un dettaglio che può illustrare l'entusiasmo profuso dagli amici

della Merlin Models: all'interno della fusoliera, in rilievo finissimo (il migliore di tutto il modello) è riportato il telaio tubolare di sezione quadrata, tipico dei velivoli dell'epoca. E' un vero peccato che una volta chiusa la fusoliera non si possa notare questo particolare. Una volta fissate le semiali inferiori sorge il problema dei montanti, io ho utilizzato i profilati Conrail leggermente modificati, comunque non è difficile autocostruirli con plasticard sottile. Deriva e piani di coda devono subire la medesima cura dimagrante delle ali; le ruote sono a mio avviso troppo strette e se possibile andranno sostituite con altre prese dalla banca dei pezzi. Se non avete ruote disponibili potete tentare un'operazione chirurgica, tagliando verticalmente ogni ruota ed inserendo una strisciolina di plasticard.

A questo punto il montaggio è virtualmente terminato e si presenta il problema classico della colorazione; per l'esemplare tedesco le superfici inferiori sono in azzurro chiaro, mentre fusoliera e parte superiore delle ali sono mimetizzate in uno schema a bande irregolari verdi e marrone-rossiccio. Per avere maggiori indicazioni sullo schema e sui colori vi consiglio di consultare il libro edito dalla Osprey indicato in bibliografia (a pag. 30 c'è infatti un tritico a colori). E' fornito anche un foglietto di decals che offre la possibilità di realizzare un esemplare tedesco o uno turco, a tale scopo sono fornite 8 croci e 8 insegne turche (quadrati neri con filetti laterali bianchi) di due diverse dimensioni, tutte stampate in registro e di buona qualità. Non sono invece compresi i numeri di matricola che erano sempre dipinti sui due lati della fusoliera.

Le istruzioni sono rappresentate da un foglio fotocopiato che non comprende "esplosi" come vuole la tradizione, ma solo alcune raccomandazioni, naturalmente in lingua inglese; nella facciata opposta è presente un disegno a tre viste con indicazioni per la colorazione.

Last but not least. Ho tenuto al termine una considerazione piuttosto importante; dalle foto in mio possesso risulterebbe che la versione proposta non è la DII come indicato ma la DIII, in quanto lo scarico del motore è stato riprodotto a forma di "corno di rinoceronte" e la deriva ha una forma più spigolosa (caratteristiche dei DIII). Nella versione DII invece, lo scarico era tubolare, situato lungo la parte destra della fusoliera fino all'altezza dell'abitacolo e la deriva aveva forme più curve (per dare un'idea, come la parte fissa di quella di un Albatros DV). Nonostante questa piccola

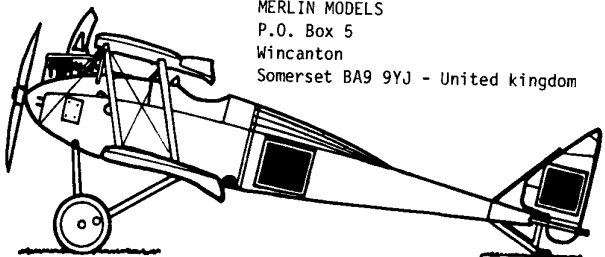
crisi di identità posso solamente complimentarmi con gli amici della Merlin Models per aver prodotto questo modello che consiglio a tutti gli appassionati di velivoli della Prima Guerra Mondiale (e anche agli altri!), facendo presente che è richiesta una buona esperienza per ottenere un risultato realistico, in considerazione di quanto vi ho illustrato. ■

Review sample kindly supplied by MERLIN MODELS

**BIBLIOGRAFIA:**

- A. Imrie - "German fighter Units 1914-May 1917" - Osprey
- H.J. Nowarra - "Storia fotografica della Luftwaffe, Vol. II 1915-1918" - Interconair
- A.J. Ferko - "Fliegertruppe 1914-1918" - Edito dall'Autore

Gli interessati possono rivolgersi a:  
**MERLIN MODELS**  
 P.O. Box 5  
 Wincanton  
 Somerset BA9 9YJ - United Kingdom



## ...E NUOVE DECALS

### GULL DECALS BF-109E 1/48

DI MARCO MAI, I.P.M.S. MODENA

La Gull Models è già stata introdotta presso i modellisti italiani con le recensioni apparse sul "Notiziario" Vol. 15 No. 2 - 1984. Al termine di quell'articolo si annunciava per imminente l'uscita sul mercato di un foglio di decals sul Messerschmitt Bf 109. Una volta tanto le previsioni sono state rispettate e nella casella postale dell'Associazione è stata recapitata questa attesa novità.

In scala 1/48 le decals sono dedicate al Bf 109E-3, in cinque schemi scelti fra i numerosi teatri operativi del primo anno e mezzo di guerra; si passa dal classico schema della Battaglia d'Inghilterra in 70/71 e 65, a quello della Campagna di Polonia in splinter 70/71 e superfici inferiori 65, per finire con due schemi a macchie sfumate di 74 su fondo 76. La confezione si presenta molto allettante, con il foglietto di istruzioni (4 facciate) in carta patinata, che porta come titolo "Luftwaffe Ace Collection No. 1", facendo ben sperare per le prossime emissioni.

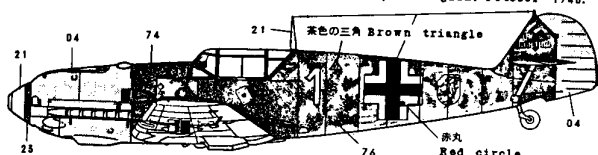
Naturalmente tutte le indicazioni, tranne quelle strettamente indispensabili per l'identificazione dell'aereo e del reparto, sono in giapponese; comunque non sussistono problemi per interpretare gli schemi mimetici, disegnati molto accuratamente (4 viste) e di dimensioni molto leggibili.

Le decals sono molto sottili e semilucide, con film ridotto al minimo indispensabile; vengono fornite tre serie di stencils di ottima qualità, tre serie di insegne di nazionalità (svastiche comprese) e tre ottimi cruscotti. La scala 1/48 permette di ottenere buoni risultati per quanto riguarda la nitidezza e la definizione dell'immagine riprodotta, qualità che si notano particolarmente nelle insegne personali dei piloti prescelti, veramente molto precise e perfettamente a registro, come peraltro tutto il foglio.

Se intendete dedicarvi al Bf 109E-3 otterrete con queste decals una nota di originalità e qualità per distinguere il vostro modello dalla massa di "109" (quasi un Geschwader), solitamente presenti alle mostre di modellismo. ■

Review sample kindly supplied by GULL MODELS.

Flown by Oblt. Josef Priller Ept. 4/JG51, Mardyck Belgium, October 1940.

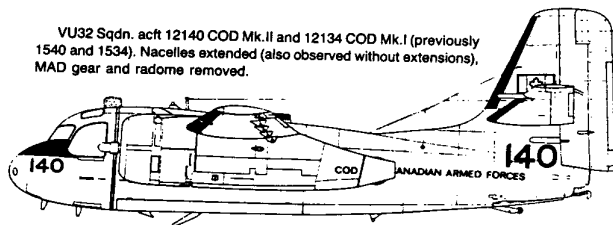


## FLIGHT COLOURS DECALS CS2F, CHSS-2 1/72

DI ALDO ZANFI, I.P.M.S. - MODENA

- 72A01 - DeHavilland Canada (Grumman) CS2F Tracker in Early Canadian Forces Service.
- 72A02 - DeHavilland Canada (Grumman) CS2F Tracker in Current Canadian Forces Service.
- 72A03 - United Aircraft of Canada (Sikorsky) CHSS-2 Sea King in Early Canadian Forces Service.

Grazie alla cortesia di un amico statunitense che ha passato il nostro indirizzo alla ditta produttrice, ho avuto modo di esaminare i primi tre fogli di decals che la canadese "TRIDENT PRODUCTS" ha realizzato nell'ambito di una nuova serie denominata "Flight Colours" (in effetti queste decals riprendono in nome di un vecchio gruppo di fogli, dei quali solo alcuni, riguardanti CF-101B/F Voodoo, CC-129 Dakota, CC-130 Hercules e CF-188 Hornet, tutti con marchi in scala 1/72 sono ancora disponibili). Per tornare ai fogli oggetto di questa recensione i cui soggetti sono elencati all'inizio di queste note, si tratta di prodotti di grande qualità; tutte le insegne sono perfettamente a registro (in particolare per evitare problemi con la foglia di acero che si trova al centro della coccarda canadese, questa è sempre riprodotta separata dal disco bianco e blu) ed i colori sufficientemente saturi. Oltre alle summenzionate insegne di nazionalità, ed ai codici individuali, sono compresi anche gli stencils principali (nel caso del Tracker anche la walkway alare), mentre quelli minori dovranno essere ricavati dalle decals inserite nei kits; data la scala 1/72, quelli consigliati sono il Tracker dell'Hasegawa (ovviamente) ed i Sea King Fujimi o Airfix. Per finire con le considerazioni generali sulle decals, i fogli misurano cm. 5x23 e recano tutte le insegne stampate su film unico. I fogli di istruzione sono adeguati, anche se non eccezionali, migliori di quelli che accompagnano i fogli Microscale, ma non a livello di quelli prodotti dalla Model-decal; anch'essi riportano qualche utile immagine in bianco e nero degli aeromobili proposti. Unico appunto serio che si può fare è che la riduzione dei disegni ha provocato in alcune zone la scomparsa delle linee, a causa della troppa finezza. Ogni foglio di istruzioni reca poi una breve storia dell'evoluzione delle insegne dei soggetti proposti nei periodi trattati. Entrando un po' nei particolari, il foglio 72A01 comprende insegne per 5 diversi Trackers del periodo compreso tra il 1968 ed il 1972, due CS2F (s/n 1580 e 1589) e tre CP-121 (denominazione assunta dai Trackers canadesi dopo il 1971, s/n 12140 e 12134 in versione COD, ed 12187); il 72A02



fornisce i marchi per 3 CP-121 del periodo tra il 1972 ed oggi (ancora il s/n 12187 ed i 12173 ed 12185). Da notare che nel caso del primo foglio, i codici numerici per gli esemplari 1589, 12140 e 12134 sono da riprodursi utilizzando parte dei numeri forniti per gli altri due velivoli. Infine il foglio 72A03 consente la riproduzione di due Sea King del periodo compreso tra il 1968 ed il 1972: trattasi di un CHSS-2 (s/n 4034) e di un CH-124 (nuova sigla assunta dai CHSS-2 a partire dal 1971, s/n 12428).

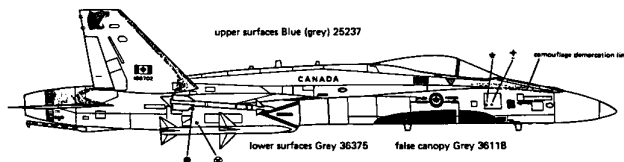
Questi fogli possono essere ottenuti dalla TRIDENT PRODUCTS all'indirizzo sotto riportato per US\$ 3,69 l'uno. I prossimi fogli in programma sono i seguenti: 72A04, CH-124/CH-124A Sea King in current Canadian Forces Service; 72A05, CL-30 Silver Star Mk.3 (T-33A) delle pattuglie acrobatiche canadesi "Golden Centennaires" (1967) e "Sowbirds" (1972-1975); 72A06, CL-13A/B (F-86E) Sabre Mk.5/6 della pattuglia acrobatica canadese "Golden Hawks" (1959-1964). ■

Review samples kindly supplied by TRIDENT PRODUCTS, P.O. Box 6201, Postal Station J, Ottawa, Ontario K2A 1T3, Canada. Many thanks to Mr. Thomas A. Kolk of IPMS-USA, Washington D.C. Chapter.

# IP.M.S.-CANADA DECALS CF-18 1/72, 1/48 & 1/32

DI MARCO MAI, I.P.M.S. - MODENA

L'arrivo di un nuovo velivolo nella Canadian Air Force è stato debitamente festeggiato dagli amici dell'I.P.M.S. CANADA con una iniziativa di notevole valore ed impegno, sia grafico che economico. Naturalmente il nuovo acquisto della C.A.F. è il tanto contestato McDonnell-Douglas F-18 Hornet, o come è stato ufficialmente redesignato in Canada, CF-188. Come dicevo, l'I.P.M.S. Locale non si è lasciata sfuggire l'occasione ed ha pubblicato un bellissimo numero monografico della propria rivista "R.T." dedicato all'Hornet, al cui interno era inserito in omaggio un foglio di decals. Di dimensioni veramente generose (cm. 18x27) offre al modellista diverse possibilità: innanzi tutto sono ben tre le scale nelle quali stemmi, lettere, numeri, insegne e stencils sono riprodotte (1/72 - 1/48 - 1/32). Il "protagonista" è il CF-188 S/N 188901 appartenente al 410th Squadron, il primo ad adottare il nuovo caccia, caratterizzato da un aggressivo stemma rappresentante una testa di puma con le fauci spalancate; sono comunemente fornite 3 serie di numeri nei formati necessari per riprodurre un qualsiasi altro velivolo dello stesso reparto. La dotazione degli stencils, a partire dai classici "No Step" a tutte le indicazioni possibili e immaginabili situate sui pannelli di accesso per la manutenzione, è



molto completa, e soddisferà anche i più esigenti. Seguendo le più recenti tendenze nel campo della mimetizzazione, anche la C.A.F. ha verniciato i suoi velivoli più moderni in uno schema a bassa visibilità in due grigi (superfici superiori in Blue-Gray FS 25237 e inferiori in Gray FS 36375). Tutte le decals che compongono il foglio sono quindi in questi due grigi, riprodotti molto fedelmente. La qualità è in generale molto elevata; la maggior precisione si riscontra nella scala 1/48 dove quasi tutte le scritte risultano nitide e leggibili, mentre in scala 1/32 purtroppo nei numeri più grandi e nelle insegne si sono verificati dei fastidiosi ritiri della vernice, rendendo così necessari numerosi ritocchi per rendere uniforme la resa cromatica. A completamento un foglio di istruzioni in cartoncino con un bel disegno a 4 viste, molto preciso che indica sia lo schema di colorazione che il corretto posizionamento degli stencils.

Review sample kindly supplied by I.P.M.S. CANADA.

--- Chi fosse interessato all'acquisto di questo foglio di decals può richiederlo a: IPMS CANADA - P.O. Box 626 - Stn B - Ottawa - Ontario K1P 5P7 Canada. Il suo costo è di US\$ 6,00 più il 10% per spese di spedizione.

## FANCY STARFIGHTERS 2

DI MAURIZIO GUERRI, I.P.M.S. MODENA

Ritornando su quanto detto dall'amico Roberto Zambon nel "Notiziario" Vol. 15 No. 2-1984 (vedi articolo "Fancy Starfighters" pag. 23 e seg. - N.d.R.), è chiaro che quelle note sono state scritte parecchio tempo prima della pubblicazione. Roberto terminava l'articolo con la speranza di vedere anche presso i nostri reparti quello spirito "pittorico" che ha colpito molte unità NATO. Dopo il G-91Y "Natalizzato" (non natalizzato, attenzione!!!) dall'8° Stormo nel dicembre '83 era augurabile che altri reparti dell'AMI, magari in occasione di ricorrenze o anniversari, creassero qualche "Fancy", seguendo quella che all'estero è ormai una moda.

Questa speranza si è, o per meglio dire, si sarebbe concretizzata in occasione del 5° Anniversario della costituzione del 5° Stormo, se le cose non avessero preso la solita piega all'italiana: fu infatti realizzato un bellissimo F-104S del 102° Gruppo, dipinto tutto in bianco con bande celesti ed un simpatico papero sulla deriva, ma.....solo per il tempo necessario affinché i fotografi del reparto lo potessero riprendere a terra ed in volo. E' inutile dire che il 9 Giugno dello scorso anno, giorno in cui si festeggiava l'Anniversario, il -104 in questione rivestiva già la livrea mimetica classica, senza che nessuno dei convenuti alla manifestazione organizzata per l'occasione lo avesse potuto vedere vestito a festa. Diversamente sono andate le cose a Memmingen, in Baviera, sede dello JagdBombGeschwader 34, dove per festeggiare il 25 anni del reparto ed i 50 anni di attività della base si è subito provveduto a tinteggiare con i colori nazionali della Repubblica Federale Tedesca un F-104G, approfittando anche per dare l'ultimo saluto allo Starfighter, dato che l'unità stava lavorando da tempo per la transizione sul Tornado. A questo punto viene da fare una considerazione: spesso giudichiamo i teutonici come un popolo freddo e privo di sentimenti, ma direi che stanno dimostrando decisamente il contrario, almeno dal punto di vista aeronautico. Non rimane che ripetere ancora una volta la solita domanda: a quando un bel -104 colorato che tutti possano ammirare nei colori della nostra Aeronautica?

Ed ora due parole per descrivere il profilo, riportato in altra pagina. L'aereo è dipinto a strisce longitudinali nei tre colori nazionali, nero, rosso e giallo; le superfici assumono la seguente colorazione: piano orizzontale alla sommità della deriva, nero sia superiormente che inferiormente; fusoliera a strisce come nel profilo; ali in rosso sia sulla superficie superiore che sull'inferiore; i serbatoi (sono presenti solo quelli d'estremità) sono interamente in giallo. Sulla deriva è presente un gigantesco stemma del reparto, lo Ja.Bo.G 34, costituito da uno scudo azzurro su cui campeggia no dei monti bianchi sorvolati da due silouettes di aerei in nero bordato di bianco, e la classica stella della NATO in bianco sempre su fondo azzurro. Il codice nell'usuale posizione sotto la capottina è 25+50 per ricordare che si festeggia-

no i 25 anni del reparto ed i 50 della base. Altri particolari di interesse sono dati dai conetti ECM presenti sotto alla fusoliera, all'altezza del parabrezza e sulla "spina dorsale" dietro il portello del comparto dell'elettronica; entrambi i conetti sono nel colore naturale dei dielettrici in fibra di vetro. Un ultimo dettaglio è costituito dalla luce anticollisione sul dorso della fusoliera, davanti all'attacco della deriva, e presente solo sui -104 tedeschi. Il tubo di pitot, contrariamente alla regola, è rimasto in metallo naturale.

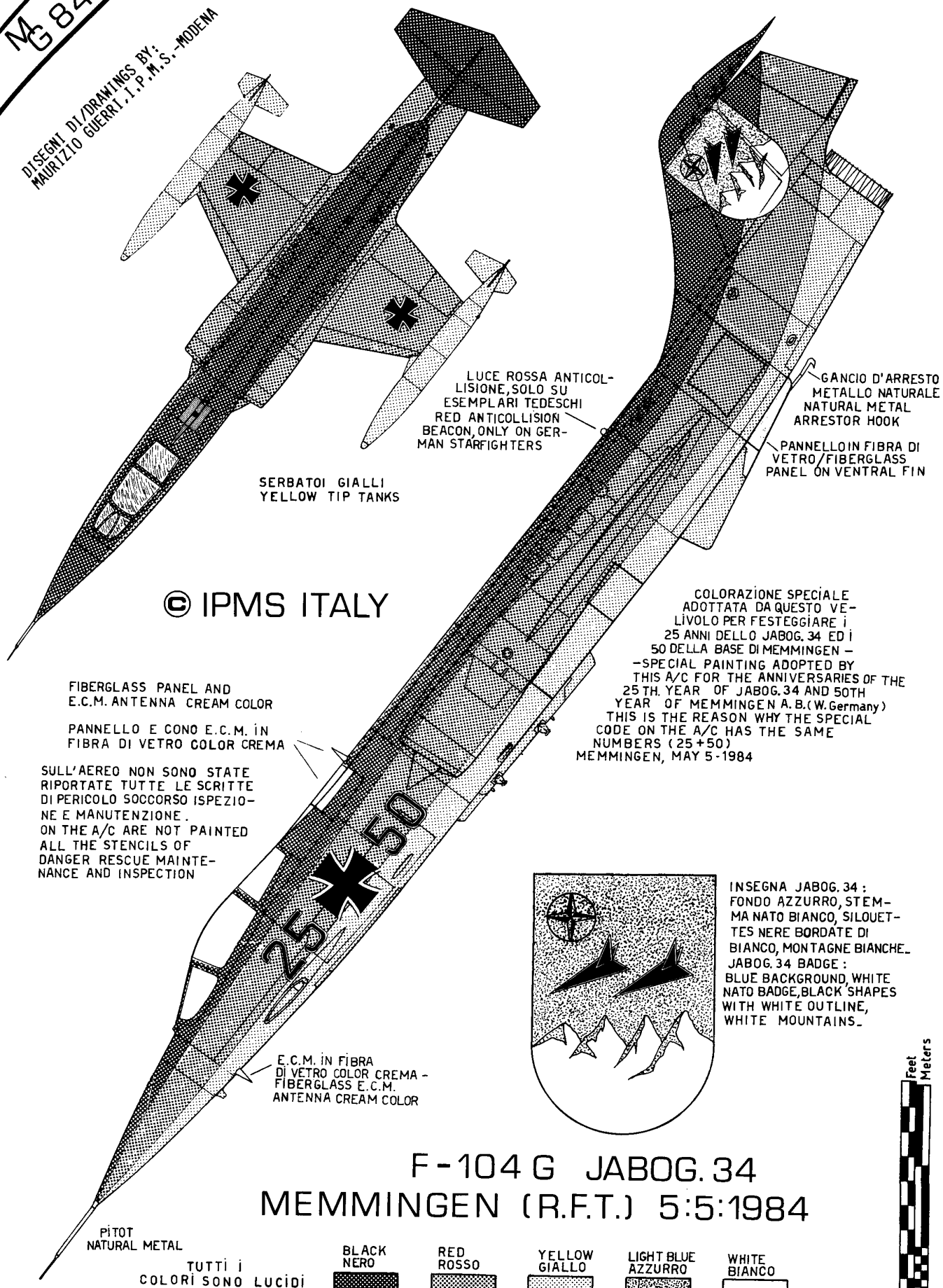
### F-104: I MODELLI MONOGRAM 1/48

Aereo controverso e dai soprannomi significativi ed impressionanti, quali "produttore di vedove" o altrettanto eclatanti come "missile con l'uomo dentro", l'F-104 è stato ed è tuttora una delle macchine più affascinanti e discusse della storia dell'aviazione. Nonostante ciò, se solo risaliamo ad alcuni anni fa, le riproduzioni in scala degne di tale nome di questo meraviglioso aeroplano si contavano sulle dita di una mano. Fortunatamente la situazione si è evoluta in senso positivo, ed abbastanza rapidamente sono apparsi buoni modelli di Starfighter nelle sue varie versioni, un po' in tutte le scale. Ad onore del vero, devo fare una precisazione: la variante "S" costruita solo dall'Aeritalia ed utilizzata dall'AMI e dall'Aeronautica Turca è sicuramente la peggio riprodotta dalle ditte plastimodellistiche; la Esci fornisce sia in 1/72 che in 1/48 due modelli con dicitura F-104G/S, limitandosi a dare per quest'ultima versione solo le pinne ventrali esterne, mentre le differenze sono ben più numerose, anche se di piccola entità. Ma non rubiamo ulteriore spazio alla recensione dell'ultima riproduzione dello Starfighter apparsa sul mercato modellistico: sto parlando dello F-104C della MONOGRAM in scala 1/48; a questo proposito ricordo che molte delle note che seguiranno valgono anche per l'F-104G prodotto dalla stessa casa pure in 1/48, e da cui è stato ricavato il -104C di cui si scrive. Il modello del "C" è costituito da 59 parti stampate in plastica di colore verde oliva (grigio metallizzato per il "G"), forse un po' dura, più 7 trasparenti: 3 relativi alla capottina, uno per il collimatore ed altri 3 che simulano le luci di atterraggio, una per ogni semicarrello. All'analisi dimensionale il modello risponde bene, dato che si sovrappone esattamente ai disegni in mio possesso, ed anche le forme sembrano riprodotte fedelmente. Singolare il metodo di scomposizione della fusoliera, divisa orizzontalmente e non verticalmente come al solito; questa soluzione ormai tipica della Monogram, permette di avere le ali già unite alla semifusoliera superiore, e quindi di ottenere il diedro corretto senza alcuni tipi di problema. Questa particolare suddivisione ha inoltre permesso di realizzare il vano del carrello anteriore abbastanza profondo e molto ben dettagliato ed il vano dell'elettronica posto



M 84

DISEGNI DI/DRAWINGS BY:  
MAURIZIO GUERRI, I.P.M.S. - MODENA



SERBATOI GIALLI  
YELLOW TIP TANKS

LUCE ROSSA ANTICOLLISIONE, SOLO SU ESEMPLARI TEDESCHI  
RED ANTICOLLISION BEACON, ONLY ON GERMAN STARFIGHTERS

GANCIO D'ARRESTO METALLO NATURALE  
NATURAL METAL ARRESTOR HOOK

PANNELLO IN FIBRA DI VETRO/FIBERGLASS  
PANEL ON VENTRAL FIN

© IPMS ITALY

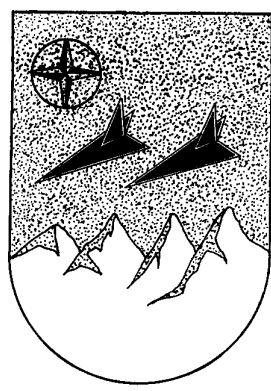
FIBERGLASS PANEL AND E.C.M. ANTENNA CREAM COLOR

PANNELLO E CONO E.C.M. IN FIBRA DI VETRO COLOR CREMA

SULL'AEREO NON SONO STATE RIPORTATE TUTTE LE SCRITTE DI PERICOLO SOCCORSO ISPEZIONE E MANUTENZIONE.  
ON THE A/C ARE NOT PAINTED ALL THE STENCILS OF DANGER RESCUE MAINTENANCE AND INSPECTION

COLORAZIONE SPECIALE ADOTTATA DA QUESTO VELOVOLO PER FESTEGGIARE I 25 ANNI DELLO JABOG. 34 ED I 50 DELLA BASE DI MEMMINGEN -  
-SPECIAL PAINTING ADOPTED BY THIS A/C FOR THE ANNIVERSARIES OF THE 25 TH. YEAR OF JABOG. 34 AND 50TH YEAR OF MEMMINGEN A. B. (W. Germany)  
THIS IS THE REASON WHY THE SPECIAL CODE ON THE A/C HAS THE SAME NUMBERS (25+50)  
MEMMINGEN, MAY 5-1984

E.C.M. IN FIBRA DI VETRO COLOR CREMA - FIBERGLASS E.C.M. ANTENNA CREAM COLOR



INSEGNA JABOG. 34 : FONDO AZZURRO, STEMA NATO BIANCO, SILOUETTES NERE BORDATE DI BIANCO, MONTAGNE BIANCHE.  
JABOG. 34 BADGE : BLUE BACKGROUND, WHITE NATO BADGE, BLACK SHAPES WITH WHITE OUTLINE, WHITE MOUNTAINS.

F-104 G JABOG. 34  
MEMMINGEN (R.F.T.) 5:5:1984

PITOT NATURAL METAL

TUTTI I COLORI SONO LUCIDI  
ALL COLORS ARE GLOSS

BLACK NERO	RED ROSSO	YELLOW GIALLO	LIGHT BLUE AZZURRO	WHITE BIANCO
F.S.17038	F.S.11105	F.S.13655	F.S.15183	F.S.17886



