

1968-1988
20 ANNI
DI I.P.M.S.



IL NOTIZIARIO

VOL. 19 N. 1 1988



international plastic modellers' society
sezione italiana - italian branch

EDITORIALE

ANNO NUOVO E VECCHI PROBLEMI

Siamo entrati ormai nel 1988 e possiamo quindi fare un consuntivo dell'anno trascorso. Nonostante i problemi del settore l'IPMS-ITALY ha tenuto ed ha chiuso il 1987 con 360 iscritti. Cifra ben misera e che nasconde una realtà amara. La nostra associazione raggruppa una "élite" di persone che forse non si sentono chiuse tra loro mentre invece lo sono. Facciamoci tutti un piccolo esame di coscienza. Di chi o cosa la colpa? Della direzione? Può darsi! Di carenze redazionali che portano ad una uscita irregolare dei Flash e Notiziari? Ammettiamo anche questo! Dello scarso interesse all'associazionismo dei modellisti italiani? O piuttosto del nostro egoismo?

Parliamoci francamente perché è giunto il momento di essere chiari. La baracca è retta da alcuni volenterosi soci che non riescono più a costruire modelli perché quel poco di tempo libero l'adoperano nella preparazione delle pubblicazioni, nella gestione del Centro locale, nello scrivere articoli.... mentre altri iscritti hanno così la possibilità di esprimere il loro hobby in modo completo.

Il 1987 è stato un anno critico per la gestione dell'IPMS-ITALY. Uomini chiave della redazione sono mancati causa impegni di lavoro o di leva e ci stiamo riassetando ma la volontà di continuare sta esaurendosi. Soprattutto la mia.

Vent'anni dopo (parafrasando il titolo del famoso libro) la nostra branca, nata infatti nel 1968, è ancora nelle condizioni iniziali con una sola differenza: il Notiziario stampato e non ciclostilato!!

Se dopo tutto questo tempo vi è ancora qualcuno che si chiede che cosa ottiene in cambio di 25.000 lire dall'associazione è bene che non rinnovi la quota perché non ha capito le finalità dell'I.P.M.S. Questa cifra è il prezzo di affezione alla tessera e di sostegno alla "bandiera". Niente altro! Quanto viene dato in cambio è subordinato a ciò che ognuno di noi farà per gli altri soci. Pensiamo un po' prima ai doveri e dopo ai diritti!! Sono disposto ad accettare critiche costruttive e lettere di proposte su cosa dovremmo fare per risolvere certi problemi ma vorrei anche che tra queste vi fossero offerte di collaborazione. Abbiamo infatti bisogno di materiale per le pubblicazioni, di un P.R., di disegnatori,.... Invito quindi chi intende collaborare a contattarmi per la assegnazione di mansioni per le quali sia portato. Anche se in ritardo auguro a voi e famiglie un felice 1988.

Giorgio Pini

IN COPERTINA:

Uno dei primi Bell AH-1 Cobra consegnati ad Israele nel 1974, ripreso in occasione di una manifestazione aerea. Come si vede, l'elicottero risulta essere di uno standard comparabile con il cosiddetto Mod AH-1S, essendo stato modificato dalla versione G o Q originaria, mediante l'adozione del sistema missilistico TOW e di altri sistemi. E' stato anche montato un kit per la soppressione dell'emissione infrarossa, il cui elemento più vistoso è senza dubbio il deviatore dei gas di scarico. In primo piano, sul muso, il visore M65 per la scoperta del bersaglio e l'inseguimento e la guida dei missili TOW, una delle antenne del sistema di segnalazione di inquadramento radar AN/APR-39 e la torretta General Electric M28, con l'armamento standard di una mitragliatrice da 7,62 mm ed un lanciagranate Ford-G.E. da 40 mm. Agli attacchi alari sono appesi 4 contenitori-lancia-tori per i TOW ed un lanciarazzi M200 a 19 colpi per razzi aria-terra non guidati da 70 mm.

L'elicottero è interamente verniciato (compresi l'albero e le pale del rotore principale e dell'elica anticoppia) in un giallo sabbia denominato "Israeli Tan" assimilabile allo FS-30400; le uniche insegne visibili sono quelle di nazionalità sul trave di coda, il codice individuale 324 sulla parte anteriore della carenatura del riduttore del rotore principale e sul lato del piano verticale e l'insegna di reparto (purtroppo a malapena visibile), sempre sul lato del piano verticale. (via Aldo Zanfi, IPMS Modena)

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 degli autori e non quelle dell'I.P.M.S. - ITALY.

I.P.M.S. - ITALY
Casella Postale 36 - P.O.Box 36
41010 FOSSOLI - MODENA
ITALY

Quote sociali per l'anno 1988:

Soci Senior (oltre i 16 anni).....Lit. 25.000
Soci Junior (fino a 16 anni).....Lit. 10.000

Membership dues for foreigners:

Europe:.....Italian lire 25.000
Overseas:.....U.S.\$ 25.00

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

Payment by bank draft or I.M.O. to:
Giorgio Pini
Casella Postale 36 - P.O. Box 36
41010 FOSSOLI - MODENA
ITALY

INDICE:

SS.....PAG. 1
F-104.....PAG. 8
MARMON HERRINGTON.....PAG. 14
COBRA "3".....PAG. 21

IN REDAZIONE:

CARLO R. PECCHI

ARRETRATI DISPONIBILI DE "IL NOTIZIARIO"

Table with columns for years (79, 80, 81, 83, 84, 85, 86, 87, 88) and rows for numbers (1, 2, 3, 4). Legend: white box = disponibile, black box = esaurito.



UNIFORMI DA COMBATTIMENTO

Gian Luca Cocchi
Carlo R. Pecchi
Centro di Modena

PREFAZIONE

Negli ultimi tempi,visitando mostre organizzate da Clubs modellistici italiani e stranieri,notai,osservando vari diorami o scene che riproducevano combattenti delle WAFFEN SS,come le mimetiche venissero riprodotte erroneamente.

In alcuni casi riscontravo che gli schemi erano male interpretati,altre volte i colori non esatti penalizzavano gravemente queste riproduzioni.

Da ciò la constatazione che la mancanza di documentazione (causata nella maggioranza dei casi dal prezzo eccessivo delle pubblicazioni sulla materia in oggetto)portasse a questi errori.Parlandone con amici ho preso la decisione così di venire in aiuto a quei modellisti interessati a questi soldati che combatterono su tutti i fronti della Ila Guerra Mondiale.Specificherò che i tipi di mimetiche in uso o in dotazione ai combattenti delle WAFFEN SS erano tra giubbe,teli mimetici,giacche reversibili,tenute invernali ed estive,più di 20. Per non perderci in impossibili ricerche abbiamo preso in esame nel nostro articolo senz'altro le più famose fra tutte quelle prodotte.

BIBLIOGRAFIA:

SS ARMOUR By R.C.Stern - A Pictorial History of the Armoured Formations of the Waffen SS

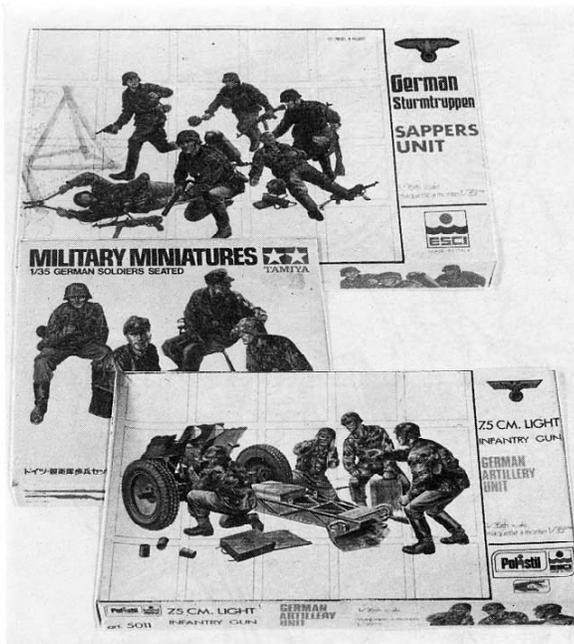
WAFFEN SS By Brian Davis

HITLER'S SAMURAI By Bruce Quarrie - The Waffen SS in Action

CAMOUFLAGED UNIFORMS OF THE WAFFEN SS By J.Borsarello D.Las sus Part 1

UNIFORMS ORGANIZATION AND HISTORY OF TH WAFFEN SS By R.Bender H.Taylor - Vol 1,Vol.2,Vol.3,Vol.4,Vol.5

WAFFEN SS IN ACTION - SQUADRON SIGNAL PUBLICATION



Alcune scatole di figurini SS reperibili in commercio.

Reparto di SS ripreso durante l'attraversamento di un villaggio conquistato dopo un duro scontro con le truppe sovietiche nell'Ucraina meridionale. Come potrete notare l'equipaggiamento individuale (vestiario) è molto assortito. (Archivio Carlo R. Pecchi)

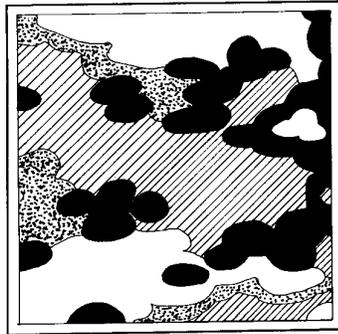




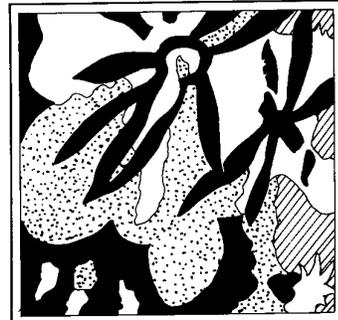
A - SCHARFÜHRER SS APPARTENENTE ALLA DIVISIONE "DAS REICH". IL SOLDATO QUI RAFFIGURATO INDOSSA AL DI SOPRA DELL'UNIFORME VERDE LA REGOLAMENTARE CASACCA MIMETICA DA COMBATTIMENTO, COMPLETA DEL RIVESTIMENTO PER L'ELMETTO. RUSSIA AUTUNNO 41/42.



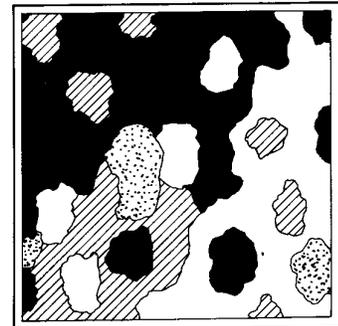
B-FANTE ARMATO DI MG 34 DELLA DIVISIONE SS "LEIB STANDARTE ADOLF HITLER". GIACCA A MACCHIE IRREGOLARI CON DISEGNI "A FOGLIE E FIORI". I PANTALONI SONO DI COLORE GRIGIO-VERDE, FRONTE RUSSO, ESTATE 1941.



A-	MO-LAK	HUMBROL
	LL-09	HS-209
	LJ-4	HJ-4
	LMU-27	MC-27
	LM-2	HM-2



B	MO-LAK	HUMBROL
	LU-8	HU-8
	LB-12	HB-12
	LMU-28	MC-28
	LMU-21	MC-21



C	MO-LAK	HUMBROL
	LT-3	HP-3
	LB-12	HB-12
	LC-5	HC-5
	LD-4	HD-4

C - GRANATIERE DELLA 12^a PANZERDIVISION SS "HITLER JUGEND" CON COMPLETO MIMETICO AUTUNNALE. GIACCA A 4 TASCHE MUNITA DI GRADI, SPALLINE ED AQUILA REGOLAMENTARI. FRANCIA 1944, SETTORE DI CAEN.



Campagna di Francia, 1940. Sequenza fotografica di un gruppo di mitraglieri SS che dopo aver fatto fuoco contro le postazioni francesi, si spostano in avanti per guadagnare terreno. Le casacche mimetiche sono di tipo estivo in tela. Le armi del gruppo consistono in fucili Mauser Kar 98 K ed una mitragliatrice modello MG 26 (T) di derivazione cecoslovacca.





In Alto: Ultimi nuclei di resistenza tedesca in Ungheria. Artiglieri tedeschi aprono il fuoco contro unità russe. Le uniformi mimetiche sono imbotite. Il modello indossato dal soldato in piedi al centro è del tipo reversibile, bianca all'interno e mimetica all'esterno. Gli stivaletti sono del tipo basso in cuoio, con la sovrapposizione delle ghettoni.

(Archivio Carlo R. Pecchi)

A Lato: Motociclista portaordini di un reparto SS operante sul fronte orientale, ripreso durante una sosta. La foto mostra come gli indumenti mimetici, in questo caso la casacca, venissero portati insieme all'uniforme da servizio grigio-verde normalmente usata. La giacca mimetica autunnale a macchie, come il coprielmetto, consentiva l'utilizzo di tutto l'equipaggiamento senza creare problemi d'ingombro. Il soldato qui inquadrato è munito di binocolo e a tracolla porta il fucile Mauser Kar 98K con cartucce anteriori appese al cinturone da combattimento.

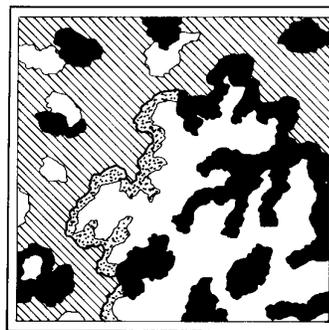
(Russia 1941)

(Archivio Carlo R. Pecchi)

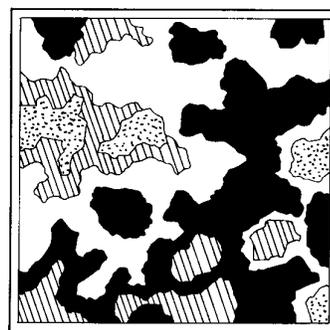




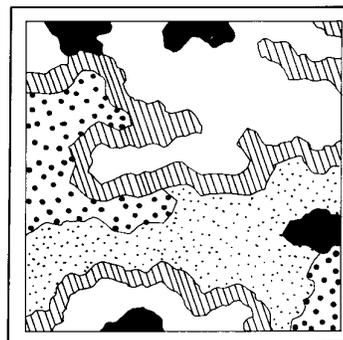
D) SCHARFÜHRER SS DELLA 9^a PANZERDIVISION "HOHENSTAUFER" CON COMPLETO INVERNALE MIMETICO, QUESTA UNIFORME DA COMBATTIMENTO POTEVA, DOPO ESSERE STATA GIRATA, ESSERE UTILIZZATA ANCHE IN CONDIZIONI DI TERRENO INNEVATO, GRAZIE ALLA SUA REVERSIBILITÀ. FRONTE ORIENTALE 1944/45.



D-	MO-LAK	HUMBROL
	LM-2	HM-2
	LMU-25	MC-25
	LMU-6	MC-6
	LD-4	HD-4



E-	MO-LAK	HUMBROL
	LL-015	HS-215
	LF-3	HF-3
	LU-9	HU-9
	LI-4	HI-4



F-	MO-LAK	HUMBROL
	LU-8	HU-8
	LI-1	HI-1
	LD-1+B	HD-1+B
	LJ-4	HJ-4
	LG-6	HG-6



E) (SOPRA) FANTE SS ARMATO CON CARABINA MAUSER KAR 98K. QUESTA IMMAGINE MOSTRA COME FOSSE SEMPLICE ADATTARE ANCHE SUL CAPPOTTO, LA CASACCA MIMETICA INVERNALE REGOLAMENTARE, RUSSIA 1944.
F) (A LATO) STURMANN DELLA 7^a DIVISIONE SS "PRINZ EUGEN". LA MIMETIZZAZIONE DI QUESTA BLUSA DA COMBATTIMENTO ERA FORMATA DA 5 TONALITÀ DI COLORE. FRONTE ORIENTALE, PRIMAVERA 1943.

Luciano Marinelli
Centro di Teramo

Nella vita di ogni plastimodellista, sia che faccia carri, sia che faccia auto o altro, c'è sempre l'idea o la tentazione di realizzare pezzi più o meno originali.

Il modellista "laureato" ossia quello che ha una certa esperienza acquisita in anni ed anni di paziente lavoro, non vuole realizzare più i propri modelli come da "scatola", ma cerca soggetti non molto usuali, prototipi, velivoli o mezzi terrestri modificati per specifiche funzioni, e tutte quelle forme di fantasia che possono far diventare un modello da "scatola", un pezzo unico. Ora per una realizzazione originale occorre, o cimentarsi in laboriose ed alquanto complesse elaborazioni costruttive, o bisogna dare al proprio modello una livrea esotica intesa come senso di rarità o novità, oppure, ed è proprio l'intento di questo articolo, si devono cercare nuove araldiche.

L'idea mi è venuta in occasione della ricostituzione del 37° Stormo articolato sul 18° Gruppo Caccia che opera su F-104 S. Prima di dare inizio al discorso sulla realizzazione di un F-104 S del neo costituito stormo, mi pare doveroso accennare ai motivi ed alla sua storia.

Nel quadro del potenziamento riguardante la difesa del fianco Sud, l'A.M.I. decise di ricostituire, il 1° ottobre 1984 nella base di Trapani Birgi, il 37° Stormo, che da ben 41 anni (15 giugno 1943) era in posizione "quadro".

Sempre durante il 1984, in seguito alla sostituzione di alcuni F-104 S con i Tornado in seno al 156° Gruppo del 36° Stormo, la nostra Aeronautica Militare decise di riordinare il 18° Gruppo anch'esso da diversi anni in posizione "quadro" (1° settembre 1977).

Il gruppo aveva assunto il primitivo assetto dopo che la 3ª Aerobrigata si era trasformata in Stormo ricognitore. Il 1° marzo 1984 i Vertici del-

l'A.M.I. decisero come prima soluzione di far diventare il 18° Gruppo, autonomo, nell'ambito del N.O.D.A. (Nucleo Operativo Difesa Aerea) poco noto reparto utilizzante aerei ed equipaggi ex-3°, 5° e 36° Stormo. L'allora comandante del N.O.D.A. era il Ten. Col. G.Vigna cui fu assegnato il serio mandato di raccogliere uomini e mezzi ed iniziare ad operare da Trapani, oggi giorno una delle basi più moderne che l'Aeronautica Militare possa avere. Per un certo periodo gli F-104 S assegnati al reparto, conservavano sul timone la scritta N.O.D.A. ed i codici individuali del 36° Stormo con i quali avevano militato pochi mesi prima.

Gli Starfighter del gruppo, ed anche i piloti, hanno il doppio compito di caccia intercettatori e caccia bombardieri, ed è questa una delle caratteristiche di questo nuovo 18° Gruppo, che è anche l'unico a svolgere un doppio ruolo, per assicurare il controllo del traffico marittimo, nel delicato settore del Mediterraneo, ed anche un necessario appoggio alle nostre forze navali.

Gli F-104 S, per svolgere il delicato compito cui sono stati chiamati, possono essere equipaggiati con due o quattro missili AIM 9 B e 725 colpi per l'M 61 Vulcan da 20 mm., a sei canne rotanti, oltre a varie configurazioni di serbatoi di carburante (643 e 738 litri) a seconda delle missioni da svolgere. Questo vale per la difesa aerea delle formazioni navali; per quelle d'attacco si può contare sempre sul Vulcan e sui vari carichi che possono essere appesi ai nove punti presenti sullo Starfighter. Oltre ai soliti serbatoi normalmente posti alle estremità, possono essere caricati pod di razzi LAV-3 A FFAR da 70 mm. o LAV-10 da 12,7 mm. (razzi Zuni), bombe incendiarie M-11 6A2 da 340 Kg. o BLU-I/B diretti e missili AIM-9B per l'autodifesa. Gli F-104 S di Trapani sono ospitati all'interno degli ormai abituali shelter corazzati ad alta resistenza, si sente dire, e sarà molto probabile, che il 18° potrà affiancare assieme ai F-104 S, alcuni ricognitori RF-104 G. Il reparto svolge inoltre ore di addestramento, nell'ambito delle quali compie missioni di

Formazione di F-104S del 37° Stormo, 18° Gruppo di stanza a Trapani-Birgi. (Foto AMI via Marinelli)



polizia e difesa aerea; di attacco al suolo e interdizione, utilizzando per quest'ultime anche l'apposito contenitore da esercitazione SUU-21. Lo Stormo compie tutte queste attività, per conseguire la preparazione necessaria ad assolvere con il massimo rendimento i compiti che gli sono stati affidati; il personale navigante è sottoposto ad un severo addestramento in vista della "combat readiness", in collaborazione con gli insostituibili specialisti. Tra poco tempo il 18° inizierà a schierare un paio di Starfighter da allarme "H 24" (ventiquattrore su ventiquattro), armati contrariamente a tutti gli altri gruppi C.I. (caccia intercettatori), con AIM-9 B "Sidewinder" presto nella più efficace versione AIM-9 L e con il cannone M-61 "Vulcan", arma che recentemente è stata molto rivalutata, anche per l'uso aria-aria. E' dato per scontato che i primi F-104 S/ASA (aggiornamento Sistemi d'Arma) saranno assegnati proprio al 18° Gruppo. L'Araldica è costituita per lo stemma di stormo, dall'anziano simbolo della cicogna bianca in volo recante nel becco un bellicoso carico di bombe avvolte in un lembo di stoffa. Per il suo gruppo di volo l'immortale stemma del "Gigi Tre Osei" costituito da tre aquile stilizzate senza più il motto "Ocio che te copo". Il Gruppo di volo conserva come colore individuale il verde, colore che era anche quello degli RF-84 F della 3^a Aerobrigata. Questo colore viene portato a scacchiera sulla deriva mobile assieme al bianco, come alcuni reparti anglosassoni.

Dopo questa chiacchierata sulla storia e sulla ricostituzione del 37° Stormo, possiamo passare a ciò che ci interessa maggiormente: la sua realizzazione modellistica.

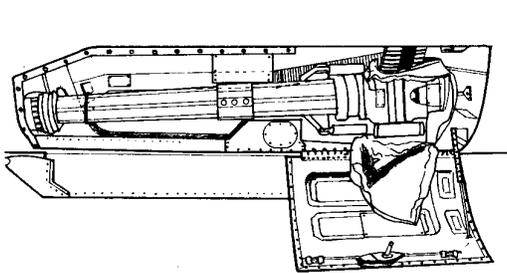
Come abbiamo detto sopra il 18° Gruppo ha in dotazione gli F-104 S. Fra i modelli esaminati ho optato per quello della Esci in scala 1/48, sia perchè è un Kit Italiano, sia perchè personalmente ritengo che con un buon lavoro di pazienza si otterrà una valida riproduzione del nostro "cacciatore di stelle".

Nel lontano 1978, la Esci, che conosco per le sue realizzazioni molto ben fatte ed anche azzeccate per quanto riguarda il mercato, soprattutto quello italiano, mise in circolazione il Kit relativo al Lockheed F-104 G/S Starfighter art.4004. La scatola si presenta nel solito cartone forte, nella "artistic reproduction" del coperchio vi sono raffigurati due F-104, uno italiano e l'altro della Forza Aerea Belgica. Aprendo la scatola appaiono davanti ai nostri occhi, i pezzi in plastica grigio argento che compongono lo Starfighter. Essi sono complessivamente 93, ed un solo pezzo trasparente compone il canopy; forse qui la Esci avrebbe potuto realizzarlo in tre parti per facilitare il compito di realismo, e anche perchè, volendo tagliare la parte apribile con un seghetto o con un tagliabalsa riscaldato, si rischia irrimediabilmente di danneggiare le altre parti rimanenti. Personalmente mi sono procurato un altro tettuccio; purtroppo, dovendo comperare un'altra scatola (soluzione che costa al portafoglio), ci si ritrova con un Kit senza trasparente. Si potrà sempre adoperarlo per un diorama aeronautico con un F-104 in parcheggio ed il tettuccio coperto dai teloni aeronautici visibili spesso in alcune manifestazioni aeronautiche piovose. C'è da precisare che i veri e propri pezzi che compongono il Kit sono esattamente 56, compresi i serbatoi di estremità alare da 643 litri, i rimanenti 37 pezzi sono per comporre i carichi alari e ventrali esterni, composti da 2 AIM-9 Sidewinder e 2 AIM-7 Sparrow, ed un contenitore lanciabombe da esercitazione SUU-21A. Per chi volesse usare questo carico bellico, consiglio di chiudere il vano bombe con del plasticard opportunamente sagomato, oppure con un pezzo di bomba dello stesso diametro od altro similare tagliato e lavorato nelle giuste misure.

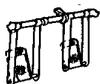
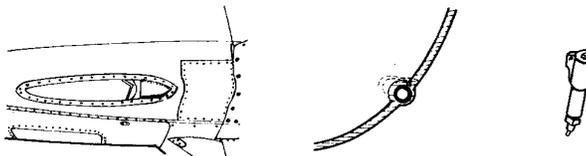
Le semi-fusoliere e i due semi-tronconi di coda combaciano benissimo, alcune stuccature sono necessarie fra le giunture delle due semiali, fra il radome che dovrebbe contenere il radar N.A.S.A.R.R. (North American Search and Ranging Radar) tipo R-21/G installato sul velivolo F-104 S ed il resto della fusoliera. Ultime stuccature tra la giunzione del troncone di coda e la parte anteriore della carlinga e nelle prese d'aria laterali, che, una volta unite alle carenature rimanenti, lasciano vedere un'incisione non molto reale. Dopo questo primo approccio sintetico con il nostro futuro cacciatore di stelle, possiamo inoltrarci nelle vere e proprie modifiche ed elaborazioni da eseguire sul Kit. Il primo settore a ricevere i nostri interventi sarà l'alloggiamento del cannone Mauser a sei canne rotanti. Esso è esatto

nella forma e nella profondità ma necessita dell'aggiunta di alcuni importanti particolari che una volta realizzati daranno un tocco di realismo a tutto l'aereo. Il primo particolare da eseguire sarà il condotto di aereazione del complesso di sparo, situato dietro all'arma in alto. Tale condotto si può costruire con dello sprue tirato a caldo avente una lunghezza di mm.28 e 2 mm. di diametro, con una sezione in testa quadrangolare di mm.3x3, onde simulare il raccordo di unione tra il tubo e la parete del vano cannone.

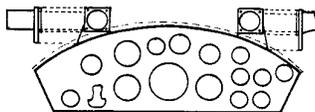
Altri particolari da aggiungere sono la scatola rettangolare contenente i relays dell'arma che misura sul modello mm.5 di lunghezza, 2 di profondità e 3 di altezza e che andrà realizzata con materiale di fortuna o con un pezzetto del solito plasticard sovrapposto e tagliato nelle misure sopra indicate. Ultimo particolare di questo settore è la staffa antivibrante la quale sorregge il cannone per mezzo di due pistoncini attaccati a tutto il complesso di sparo del Mauser (questi particolari sono da realizzare), la staffa con la forcella di un carrello di Fiat G-55 proveniente dalla propria banca dei pezzi debitamente lavorata e sagomata e i due pistoncini con l'abituale sprue. Visto il settore del vano passiamo al cannone stesso che non potrà sottrarsi ai nostri bisturi. Globalmente assomiglia molto all'arma in dotazione al "104" ma se andiamo a minimizzare dobbiamo ricrederci, anche se si incastra perfettamente nel vano realizzatogli dalla Esci e pure chiudendo le portellature non reca fastidi. Il primo intervento va fatto sulle 6 canne rotanti, esse mancano della faccia distanziatrice che in un certo senso le unisce tra di loro; questo particolare si potrà ricostruire con dello scotch o nastro adesivo tagliando una strisciolina di mm.4 per la circonferenza delle sei canne rotanti. Eseguita anche questa operazione si potrà fissare la fascetta con una goccia di colla liquida "fiss" della Molak avendo cura di premere tra una canna e l'altra con un cacciavite a sezione non molto grande per ottenere la giusta adesione. Altro ed ultimo particolare è l'involucro di protezione per il delicatissimo complesso di sparo del "Mauser". Per questo, a mio avviso, si potrà ricorrere a dei comunissimi fazzolettini di carta i quali una volta dipinti rendono abbastanza fedelmente l'idea della stoffa o tessuto, materiale di cui è composto il sopracitato involucro. Questo particolare non necessita di particolari misure, ma per evitare dubbi possiamo tagliare da un lembo del fazzolettino un'area rettangolare avente misura di mm.10 di larghezza e mm.8 di altezza, fatto questo, si potrà incollarla sul già citato meccanismo senza pressare molto onde simulare un effetto di rilievo dato dai particolari sottostanti la protezione, che nella realtà sono svariati. Lasciato il vano del "Mauser" passiamo a quello più importante dell'abitacolo. In questo settore il lavoro più grosso si dovrà eseguire sul seggiolino del pilota e sul tettuccio, anche lui è parte integrante dell'abitacolo. L'abitacolo in se stesso non è malvagio, anzi, è abbastanza realistico: basta aggiungere le pedaliera, le manette del gas motore e dei flaps posizionate sopra la protuberanza già esistente sulla consolle sinistra. Altri minuscoli particolari possono essere realizzati per migliorare il Kit: i due orologi posti sopra la palpebra del cruscotto uno a destra e l'altro a sinistra, quello di destra rotondo e quello di sinistra quadrato. Manca anche il cristallo del collimatore che dovrà essere realizzato con un pezzetto di acetato trasparente di non eccessivo spessore (mm.1). Al tettuccio, dopo l'operazione preliminare di distacco vista in apertura dell'articolo, sulla parte apribile e precisamente internamente, consiglio di realizzare le infrastrutture tipiche di questo "canopy" con l'aggiunta degli specchietti retrovisori posti nella parte alta anteriore di quest'ultimo. Tutti i particolari sopra citati sono realizzabili con il solito plasticard e sprue tirato a caldo o in sostituzione con materiale di fortuna o parti modificate e prelevate dalla "banca dei pezzi". A tutti quelli che leggeranno e vorranno realizzare il "nostro" 104 consiglio di confrontare disegni e testo per una migliore comprensione delle opere da eseguire. Passiamo ora al seggiolino eiettabile Martin Baker (ultimo pezzo da posizionare a completamento dell'abitacolo) prima tralasciato perchè va fatto un discorso particolare. Nel Kit il seggiolino 1Q7A è realizzato in due pezzi: il primo pezzo (n.20) riproduce la parte superiore del "Baker" con il poggiatesta e le infrastrutture posteriori; l'altro pezzo (n.19) abbozza le originali forme "Martin". Onde per cui se vogliamo dare a questo particolare un aspetto più reale



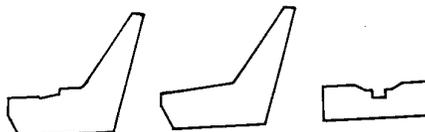
CANNONE MAUSER



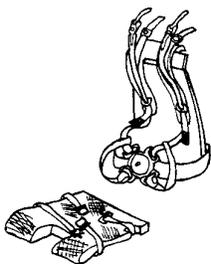
TETTUCCIO



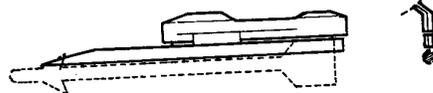
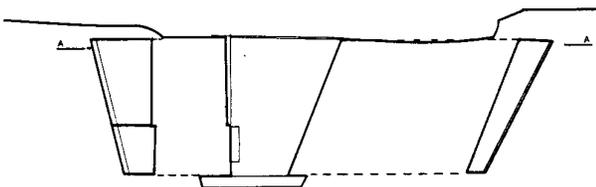
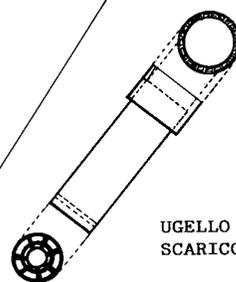
ABITACOLO



SEGGIOLINO



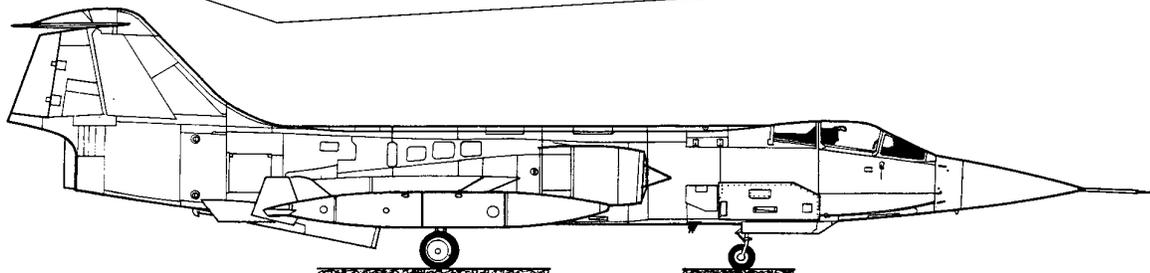
UGELLO DI SCARICO



ATTACCHI MISSILI

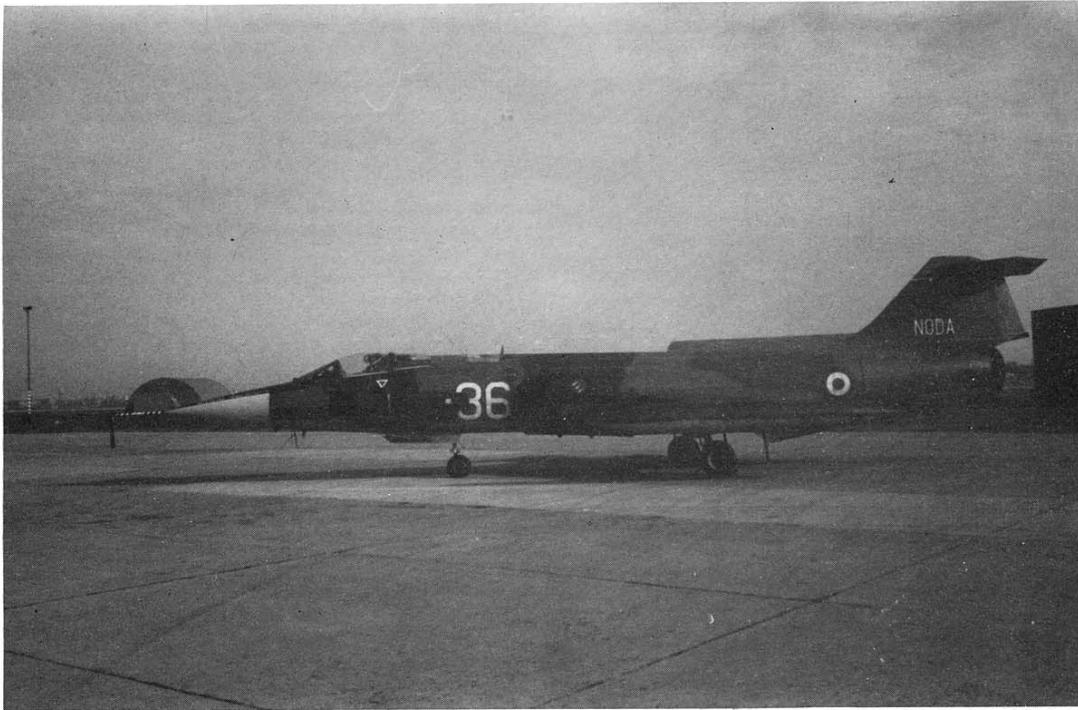


ALA



NON IN SCALA

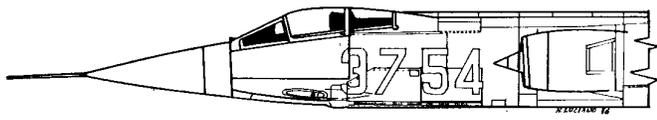
DISEGNI DI LUCIANO MARINELLI



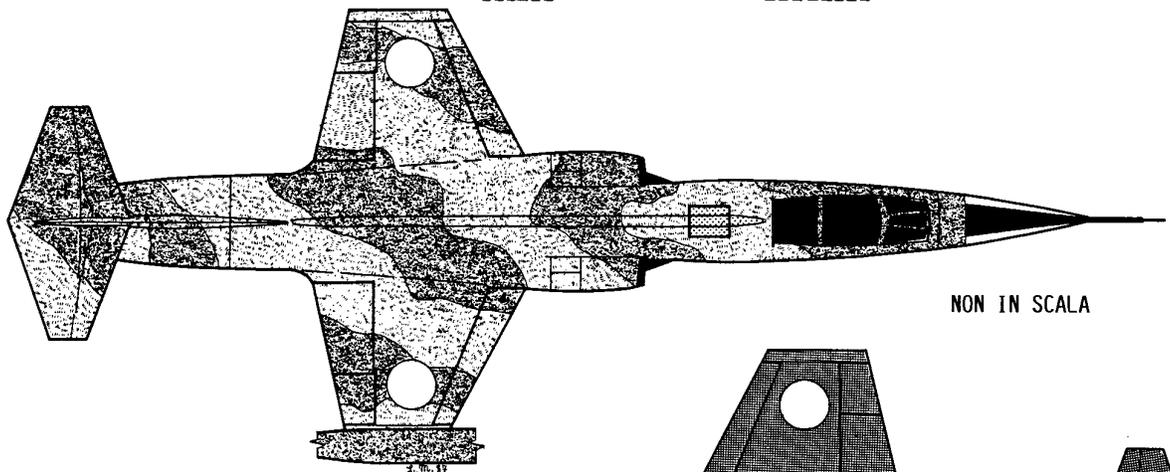
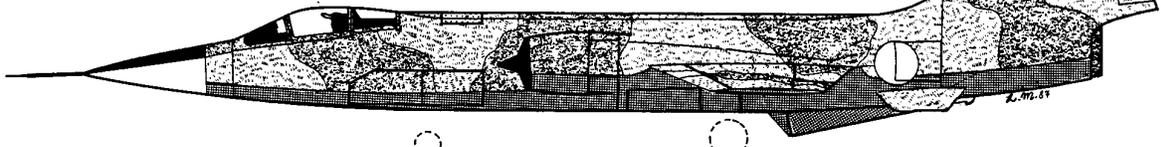
F-104S del 18° Gr. che mostra il codice N.O.D.A. sulla deriva. (Nucleo Operativo Difesa Aerea). (Archivio Marinelli)

si dovrà operare come di seguito. Il primo intervento che si dovrà operare sul pezzo n.19 sarà tagliare 5 mm. superiormente allo schienale e sostituire la parte tagliata con un cubetto di plasticard della stessa altezza del pezzo eliminato e dello spessore di 3 mm. e una larghezza di 11 mm. (al quale precedentemente è stata data la forma del contenitore o pacco del paracadute). Ultimato questo intervento e sicuri che una volta incollato si sia saldato perfettamente, si potrà unire il pezzo n.20, semplicemente incollandolo sopra il pacco del paracadute e arricchito delle due classiche maniglie di espulsione sopra di esso. Eseguita anche questa ennesima operazione si potrà passare alla costruzione delle fiancate laterali e anteriori all'imbottitura del sedile, che andranno a formare la struttura perimetrale esterna del seggiolino. Questi pezzi potranno essere realizzati con l'ormai insostituibile plasticard, dopo aver disegnato la loro giusta forma su di esso e successivamente tagliati con un seghetto fine, rettificati e limati per il montaggio finale. Per le misure e una migliore comprensione del testo seguire i disegni relativi al seggiolino. Dopo queste elaborazioni si potrà collocare l'imbottitura dello schienale presente su ogni "Martin Baker" realizzata precedentemente con un pezzo di finilpelle, morbida e non molto liscia, che darà quell'aspetto realistico di materiale tessile. Attenzione però a non sceglierne un tipo troppo spesso. In questa operazione si dovrà avere l'accortezza di non far aderire perfettamente l'imbottitura allo schienale onde dare una sensazione di distacco e così di rilievo molto realistica. Il tocco finale sarà apportato dal complesso delle cinture di sicurezza e di vincolo al paracadute; suggerisco a priori di consultare i disegni allegati per evitare dei complicati giri di parole col rischio di creare confusione. Dico questo perché chiunque abbia osservato da vicino o per fotografia il seggiolino "Martin" si è potuto rendere conto di quante cinture è dotato e dalle svariate misure. Il realizzarle tutte, o solo le più importanti, è una libera scelta del modellista più o meno volenteroso; certo però che in un seggiolino grande più o meno di 2 cm. c'è da impazzire; personalmente ho realizzato le più importanti. Queste cinture si possono realizzare con del nastro adesivo fino o con del cartoncino sempre non molto spesso, tagliando delle striscioline da un mm. e da 2 mm. per le più larghe, con un affilato tagliabalsa. Altre aggiunte sono le due maniglie inferiori di espulsione, una posta tra le gambe del pilota e l'altra alla destra del seggiolino a forma di "manico di saracco" (seghetto adoperato dai falegnami). Ultimissima aggiunta è la bomboletta d'emergenza

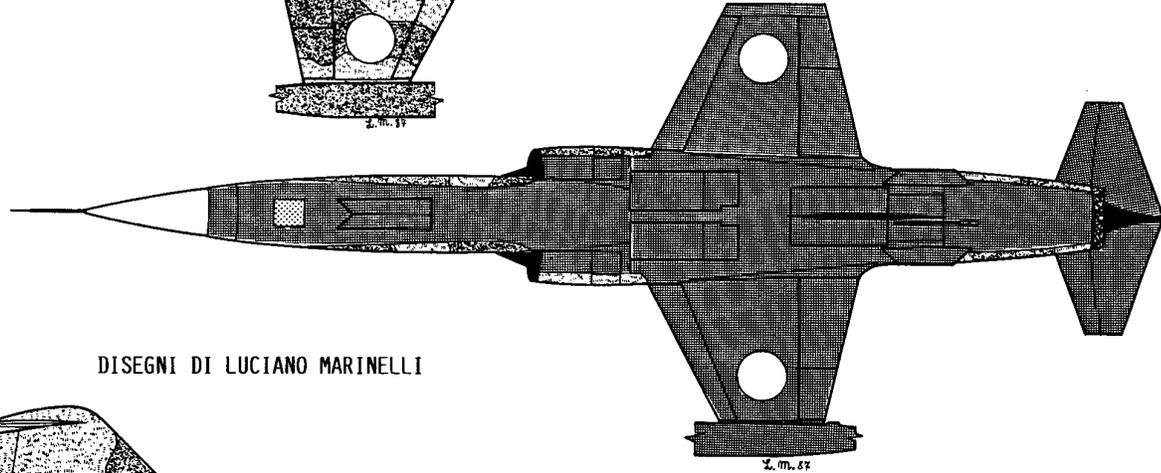
za dell'ossigeno posta alla sinistra del pilota sulla fiancata. Ultimate tutte le predette elaborazioni e modifiche rimangono solo quattro minori interventi da eseguire sul "nostro" cacciatore di stelle, anche se il secondo intervento potrebbe rientrare tra le "grandi" modifiche. Iniziamo queste ultime battute con la deriva: per un esatto profilo di essa va eseguita una correzione sulla parte inferiore dell'incastro, nel quale andrà incollato il complesso dei piani orizzontali. Questo profilo risulta rettilineo sul Kit, mentre in realtà è inclinato; il profilo esatto si può ottenere limando la parte interessata sino a raggiungere la forma voluta. Il secondo intervento si dovrà eseguire nell'ugello di scarico, abbastanza buono nelle linee generali e nella circonferenza, ma consiglio di incidere maggiormente i particolari che compongono l'ugello stesso. Inoltre all'interno dell'ugello va incollato un cilindro di plasticard da 0,5 mm. di spessore e lungo cm.5, onde simulare il reale condotto di scarico. Nella parte posteriore che non rimane invasa dall'aggiunto cerchio vanno incollati ventiquattro triangolini che andranno a formare i meccanismi di movimento dell'ugello. Questi potranno essere realizzati con pezzetti di plasticard tagliati nelle giuste forme e aventi uno spessore di 2 mm. La terza operazione non deve essere necessariamente una modifica per migliorare l'aspetto generale del "nostro" 104, ma solamente una miglioria a scopo personale, quindi i più volenterosi la potranno mettere in pratica. Le parti interessate a ricevere la suddetta miglioria sono le ali. Esse per prima cosa vanno ripulite dai residui degli stampi di colata che rimangono sempre in minor parte sul pezzo staccato. Fatto questo di prenderà un tagliabalsa affilato e si comincerà ad incidere i contorni dei flap fino al loro completo distacco; questi pezzi, prima del loro incollaggio, vanno ripuliti da ogni asperità che si possa essere formata durante la fase di taglio. Questa operazione si potrà eseguire anche nei flaps anteriori, badando a non staccarli completamente, dato il pochissimo spessore della plastica in quel punto. Si potrà tagliare solamente le linee laterali di questi ed incidere con più forza la linea di contorno maggiore, per avere la posizionatura abbassata con una leggera pressione del dito. Ultimissima modifica, nel vero senso della parola, è il rifacimento della bocca del cannone "Vulcan", che come risulta nel Kit, assomiglia solo in parte alla realtà. La prima



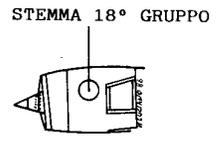
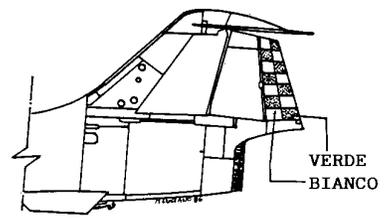
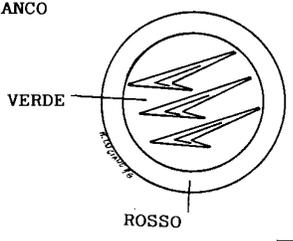
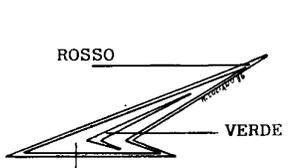
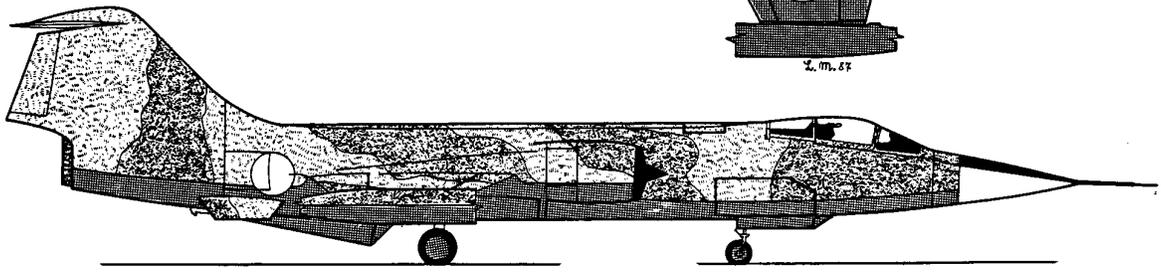
F-104 CODICI



NON IN SCALA



DISEGNI DI LUCIANO MARINELLI



-  VERDE SCURO OPACO
-  ALLUMINIO OPACO
-  CREMA CHIARO OPACO
-  GRIGIO MARE SCURO OPACO
-  NERO OPACO
-  BIANCO OPACO
-  METALLO BRUCIATO

operazione da eseguire sarà la foratura della stessa in quanto sul Kit è sommariamente realizzata per il troppo spessore della plastica in quel settore; basterà praticare un foro servendosi di un mini trapano manuale, usando una punta da 2 mm. di diametro. Perimetralmente a tutta la scanalatura della bocca del cannone, si dovrà realizzare un bordo a mo' di orlatura, di cui si può notare l'esistenza nella realtà consultando alcune buone foto. Questo per migliorare il tutto e per dare una certa aggressività all'aereo. Tale modifica si potrà realizzare o con del nastro adesivo o con del plastiscard sottilissimo; consiglio quest'ultimo in quanto, se lavorato a dovere, senza lasciare troppo spessore, darà degli ottimi risultati. In questo pezzo non dimenticate di incidere la rivettatura esistente con un sottilissimo punteruolo anche rimediato all'occorrenza e di lavorare di "fino". Prima di passare alla colorazione e alle decals esamineremo e controlleremo il carico bellico offerto dal Kit ed i loro supporti. Questi ultimi, per una giusta collocazione, vanno incollati a cm. 1,1 e 2,6 dalle tips alari e a mm.2 dagli alettone e flaps. Per chiarezza di idee, in quanto il foglio di istruzioni nel paragrafo relativo al collocamento del carico bellico non è molto chiaro, aggiungo delle note sul loro giusto posizionamento. Sugli F 104 da intercettazione, generalmente si rinuncia all'arma di lancio, installando al suo posto il generatore d'onda continua Raytheon per la guida semiattiva dei due missili AIM -7E "Sparrow", che vanno applicati ai piloni sub-alari esterni, il "Sidewinder" a guida in frangente in configurazione "strike" è montato alle estremità alari, o, come è più frequente nei 104 Italiani, ai piloni sub alari esterni. E' anche possibile, in configurazione intercettore, montarne altri due, applicati ai piloni affiancati sotto il ventre della fusoliera. I serbatoi di estremità alare sono ben realizzati e vanno montati come nel foglio di istruzioni; il contenitore di bombe SUU-21A è anche lui da montare, come da foglio sopra citato. I missili "Sparrow" e "Sidewinder" sono abbastanza ben realizzati anche se andrebbero assottigliate le alette stabilizzatrici nei bordi di entrata e uscita. Per quanto riguarda gli attacchi sotto il ventre della fusoliera, quelli contenuti nel Kit non sono di forma reale, e, di conseguenza, è opportuno per una buona riproduzione o autocostruirli o cercare nella propria "banca" dei pezzi, qualcosa da adattare; per esempio attacchi ventrali di un altro aereo che assomiglino a quelli in questione, naturalmente modificandoli. Per l'esecuzione del lavoro con sultare i disegni relativi a questo particolare.

Alla fine del 1965, con la ristrutturazione dei reparti dell'A.M.I., si ebbe un ennesimo cambiamento nella mimetizzazione degli F 104 Italiani. Si è parlato di "ennesimo" cambiamento in quanto prima del 1966 il "cacciatore di stelle" adottò diverse verniciature che col passare del tempo si sono evolute, sino al luglio del 1964 quando i primi esemplari di F 104-G in forza alla 4a e alla 6a Aerobrigata cominciarono a mostrare le prime livree N.A.T.O. semi lucide, con codificazioni in nero. Ma vediamo la mimetizzazione attuale: essa è opaca ed è costituita da due colori per le superfici superiori, e, uno per quelle inferiori. Il primo colore superiore è il Dark Green (verde scuro F.S. 595 34097) ed il secondo è il Dark Grey (grigio mare scuro F.S. 595 36173), mentre quello inferiore è alluminio opaco. La mimetizzazione superiore è applicata a bande trasversali, che percorrono l'aereo per tutta la sua larghezza, con contorni netti ad andamento tondeggianti e irregolare. Il radome è bianco opaco con antiriflesso nero ovviamente opaco. Per tutti quei particolari non citati lascio alla tabella delle singole voci dove vengono citati particolari e loro colorazione.

Per quanto riguarda le decals, non ci sono problemi: ci si può avvalere dell'ottimo foglio, o meglio degli ottimi fogli messi in commercio dalla nostrana Tauro Model. I fogli da reperire sono i seguenti: n.510, n.506, n.508. Esattamente con il foglio n.510 si possono ricavare i numeri individuali e di stormo e le matricole militari, dal foglio n.506 si potranno ritagliare le coccarde per le sei posizioni standard comuni a tutti gli F104 Italiani. Nel foglio n.508 ci sono gli stemmi di gruppo che andranno incollati lateralmente alle prese d'aria (vedere disegno), e le scacchiere bianche per la deriva mobile precedentemente dipinta in verde medio. Gli stencils forniti dalla Esci con il proprio foglio contenuto nella scatola si possono adoperare benissimo. Per quanto riguarda la scelta del numero individuale di fusoliera, ci si potrà orientare a proprio piacimento tra le seguenti com-

binazioni: 37-42, 37-54, 37-36, 37-02, 37-40, che sono quelle attualmente in carico al 18° Gruppo del 37° S rmo rileva te dalle mie ricerche.

NOMENCLATURA DEI COLORI, VERNICI E COLORAZIONE DEI PARTICOLARI ESTERNI ED INTERNI

MIMETIZZAZIONE ESTERNA	HUMBROL	MO-LAK	MARABU
Verde scuro opaco N.28 colore AA-M-PI00/d.....	HF-1	LF-1	
Grigio mare scuro N.27 colore AA-M-PI00/d.....	HN-2	LN-2	
Alluminio opaco N.26 colore AA-M-PI00/d.....	56	24	082
<u>SUPERFICI INTERNE</u>			
Fusoliera grigio mare medio N.30 colore AER-M-PI00/e.....	HN-1	LN-1	
Consol e cruscotti	/	/	/
Vani carrelli Alluminio N.11 colore AER-M-PI00/b.....	33M6	2M	
Orologi nero opaco N.19 colore AA-M-PI00/b	33M6	2M	
Vano cannone bianco opaco N.4 colore AA-M-PI00/b	22G4	IM	

PARTICOLARI ESTERNI ED INTERNI

Bordo entrata prese d'aria laterali, nero semilucido, ugello metallo bruciato con una passata di argento leggerissima e diluita, pneumatici nero sbiadito. Tubo di pitot bianco e rosso a spirale, carrelli e cerchi alluminio opaco, impugnatura cloche nera semilucida, pedaliera argento, imbottitura seggiolino, pacco paracadute verde medio, bombola ossigeno verde chiaro, cinture di sicurezza beige chiaro e blu scuro, fibbie argento. Poggiatesta verde medio, maniglie espulsione nere e giallo cromo a spirale, struttura dietro poggiatesta grigio mare medio, struttura seggiolino nero opaco, manetta gas bianca.

COLORAZIONE CANNONE E SUO VANO

Cannone e meccanismo di sparo, gun metal, complesso di rotazione anteriore canne verde oliva scuro lucido. Tubo flessibile condotto aereazione per raffreddamento complesso di sparo verde oliva. Protezione in panno, colorazione o verde medio o bianco opaco in quanto dalle foto consultate risulta no tutte e due le colorazioni. Per finire varie targhette nere, argento e rame con scritte bianche ed argento. Tutto il vano alloggiante l'M-61 Vulcan è in bianco opaco semilucido, comprese le facciate interne degli sportelli di accesso all'arma.

CHIAVE DEI COLORI	HUMBROL	MO-LAK	MARABU
Nero opaco	33M6	2M	
Metallo bruciato (1).....	53G16	25	
Argento	11G8	24	
Nero sbiadito....(2).....	33M6	2M	
Bianco.....	34M10	1M	
Rosso.....	60M12	19M	
Alluminio	56	24	082
Verde oliva.....	HU2	LU2	
Verde chiaro	HJ3	LJ3	
Giallo cromo	154	7M	
Verde medio.....	HU1	LU1	
Nero semilucido	85	FSC26	
Crema	HB16	LB16	
Beige chiaro	90	/	
Blu scuro	25M11	15M	
Gun metal	53	25	
Verde oliva scuro lucido (4).....	HU2	LU2	
Rame	12G12	22	

Note:

- 1 - con una passata di rosso e argento molto diluiti.
- 2 - diluito o lavato con del bianco.
- 3 - con aggiunta di nero.
- 4 - con aggiunta di poco nero e lucido trasparente HUMBROL35

L'MK-II UNA BLINDO VENUTA DAL SUD

Antonello Lunetto
Centro di Milano

STORIA

L'interesse del Sud Africa verso le autoblindo, dopo che nel 1931 la South African Union defence Force costituì una sezione autoblindo armata con due Crossley, si risvegliò solo nel 1938, quando il Governo emanò una richiesta perché venissero realizzati due prototipi da valutare.

I lavori di progettazione andarono per le lunghe ed allo scoppio della guerra il War office non era in grado di fornire un progetto di autoblindo adattabile alle esigenze sud africane; ciò costrinse il Ministero della difesa a rivolgersi alla Gran Bretagna e agli Stati Uniti per l'acquisto.

Inizialmente furono ordinate 22 macchine allo scopo di equipaggiarne una compagnia. Nell'ottobre 1939, poi, la commessa salì a 266 unità.

Il progetto originale si basava su di un autotelaio di autocarro Ford da 3 tonnellate di tipo convenzionale (trazione 4 x 2) che fu affiancato da un secondo, sempre basato sul medesimo autotelaio, ma trasformato dalla Marmon Herrington in 4 x 4. Il primo veicolo fu consegnato a Johannesburg il 18 settembre 1939 e sottoposto ad una serie di esperienze nel Transvaal orientale, svolte tanto su strada che fuoristrada.

La macchina, previa modifiche agli organi di raffreddamento ed alle sospensioni, dopo aver subito altre prove nel gennaio 1940 fu omologata e messa in produzione.

A seguito del coinvolgimento del continente africano nella 2a Guerra Mondiale, il Governo portò l'ordinazione da 266 unità a 1.000 esemplari da consegnarsi al ritmo di 50 per settimana, mettendo in tal modo a dura prova un'industria nascente quale poteva essere allora quella sudafricana.

Per la blindatura, l'incarico fu affidato alla Iscor; gli autotelai importati dal Canada, insieme con il necessario per la trasformazione a 4 ruote motrici della Marmon-Herrington Co. Inc. di Indianapolis, venivano montati dalla Ford Motor Co. del Sud Africa (Pty) Ltd. La Dorman Long provvedeva, insieme con altre ditte, al montaggio finale delle autoblindo.

Nella produzione erano impegnati anche altri subfornitori, tra i quali le officine delle South African Railways (ferrovie sud-africane). Tutto l'armamento era, invece, di provenienza britannica. Delle prime 1.000 macchine ordinate, il lotto iniziale di 113 fu completato come Mk I (trazione sulle sole ruote posteriori) e le compagnie autoblindo sudafricane cominciarono a riceverle nel maggio del 1940. Nel novembre successivo fu la volta delle Mk 2 4 x 4, la cui produzione ebbe termine nel maggio del 1941. Entrambi i modelli conservavano lo stesso armamento: una Vickers 7,7 in torretta girevole ed altre due nella fiancata sinistra e destra dello scafo, su installazione a sfera.

Il War Office britannico decise di acquistare 400 esemplari della Mk II per equipaggiarne unità britanniche operanti nel Medio Oriente, impressionato dalla rapidità della produzione e dalle buone prove fornite da entrambi i modelli nelle operazioni contro gli italiani in Africa Orientale.

Queste macchine, tratte dal quantitativo ordinato dal governo sudafricano, appartenevano prevalentemente alla versione a scafo saldato. L'originale denominazione (South African Reconnaissance Car Mk II) fu mutata in Armoured Car, Marmon Herrington Mk II, mentre sembra che l'Esercito britannico abbia individuato non correttamente come Mk I gli esemplari meno recenti a scafo rivettato.

Tutte le macchine destinate al Medio Oriente ebbero la torretta modificata con uno scudo rettangolare per un fucilone Boys da 13,97 mm. (a destra) e un mitragliatore Bren da 7,7. Vi era poi la possibilità di montare posteriormente una Vickers raffreddata ad acqua. Le postazioni libere per le Vickers furono soppresse e chiuse con una piastra. Inoltre, le macchine destinate al Medio Oriente ricevettero nuovi canali per sabbia e assai spesso le ruote per impiego desertico.

LE MARMON HERRINGTON IN AZIONE

Fu proprio una di queste macchine, appena arrivata in Egitto

e assegnata ai King's Dragon Guards ad avere il primo scontro con elementi del Deutsches Afrika Korps il 31 marzo del 1941. Nuovamente, quando Rommel sondò le difese britanniche prima dell'operazione Crusader vi furono delle Marmon Herrington a coprire ogni sua mossa mantenendo le sue unità esploranti all'oscuro dell'imminente attacco britannico. Ma già nella primavera del 1941 il primo esemplare intatto (targa 22740) era caduto in mano alle truppe italiane, che, sprovviste di autoblindo moderne, le apprezzarono al di sopra delle sue intrinseche qualità al punto da inviare a Roma, al Centro Studi Motorizzazione, la macchina 22775 catturata più tardi, per una eventuale riproduzione. Un'altra macchina, vistosamente contraddistinta da bandiere tricolori secondo le norme allora vigenti per il riconoscimento, fu utilizzata dalle nostre truppe in Marmarica e precisamente inquadrata nella compagnia blindata della P.A.I. (1) insieme alle prime autoblindo 40. Dall'armamento era stato rimosso il fucilone Boys e il Bren era stato rimpiazzato da una Breda 37 calibro 8.

Nei grandi attacchi corazzati sferrati dall'8a Armata britannica nell'ottobre del 1941, le Marmon-Herrington fecero da battistrada, un tenue schermo all'avanguardia degli Honey (e dei Crusader) spingendo le truppe dell'Asse alla ritirata su Marsa Brega. A Gazala, il 4° e 6° Reggimento autoblindo sudafricano mantennero il contatto con le colonne corazzate di Rommel mentre queste tentavano di sfilare inosservate intorno al fianco meridionale dello schieramento britannico e nel luglio dello stesso 1941, i Royal Dragoons con le loro Marmon-Herrington Mk II avevano vittoriosamente concluso la campagna siriana.

LA TECNICA DELLA Mk II

Come già si è accennato, pur non presentando soluzioni di avanguardia, queste autoblindo sudafricane erano veicoli rustici, efficienti e mediamente protetti grazie alla loro blindatura particolarmente indovinata per l'inclinazione delle lamiere, spesse 12 mm. Abbastanza spaziose all'interno, potevano ospitare senza problemi i 4 uomini di equipaggio, il cui accesso era facilitato da una doppia porta posteriore e da ampi portelli ricavati lateralmente (ridotti di dimensione ed arretrati nei modelli di più recente produzione). Unico inconveniente era rappresentato dal passo troppo lungo per consentire una marcia sicura in terreni accidentati, il che, insieme alle sospensioni piuttosto dure, suscitò non poche critiche da parte degli utenti. Caratteristiche e razionali erano invece le due portelle che anteriormente riparavano, in combattimento, radiatori e fari e le protezioni sul cofano.

Ma il maggior pregio della Mammoth-Hummingbird (colibri - mammut), come la macchina venne soprannominata per assonanza, fu la sua adattabilità a montare le più disparate soluzioni di armamento. Intelligentemente, gli inglesi ebbero l'idea di sfruttare le enormi quantità di materiali catturati al nemico nel 1940-41 per aumentare le capacità offensive e difensive di queste autoblindo. La prima conversione (e forse la migliore e più diffusa), approvata peraltro in via "ufficiale", fu quella armata con una mitragliera da 20 mm. Breda modello 35. A tale scopo, rimossa la torretta e la sezione posteriore della copertura l'arma fu piazzata in barbetta, allargando leggermente la parte superiore della blindatura laterale. I serventi erano riparati da un robusto scudo e, come scrisse lo storico del Royal Dragoons Regiment, "a meno che una pattuglia non fosse accompagnata da una Breda, essa aveva pochissime capacità offensive. Era opinione generale che il fucilone controcarro Boys non fosse in grado di perforare altre corazzature che quelle della stessa autoblinda Marmon-Herrington". Il successo delle cosiddette Breda car fece sì che venissero escogitate altre soluzioni, quali quella di montare, sempre in postazione scudata ed in barbetta, il cannoncino Hotchkiss da 25/72 ex francese, il pezzo da 47/32 modello 35 Breda ex italiano e perfino il 37/42 Rheinmetall ex tedesco. Naturalmente non si trattò di varianti autorizzate, ed a questo proposito si racconta che tali armi venivano rimosse dalle macchine quando esse venivano inviate nelle retrovie per grandi riparazioni.

Si dice che la prima di queste realizzazioni sia stata attuata nel settembre 1941 in seno al 4° Reggimento autoblindo



In alto a sinistra: Autocarro Opel Blitz che passa davanti ad un autoblindo Marmon Herrington rovesciata sul lato della strada, colpita da un proiettile d'artiglieria. Questa foto mostra molto bene come erano costruiti questi mezzi, con lamiere molto sottili.

In basso: Mk II con Vickers in postazione contraerea; si tratta della stessa autoblindo della foto di pag. 20, ripresa da un'angolazione diversa. Da questo lato si possono apprezzare diversi particolari costruttivi.

(Archivio Carlo Pecchi)

sudafricano, quando fu montato su una di queste autoblindo un pezzo da 40/50 smontato da un carro inglese messo fuori combattimento. I risultati di questa modifica furono così lusinghieri che dal successivo gennaio ogni plotone del Reggimento disponeva di almeno una macchina armata di cannone contro carri del calibro tra il 37 ed il 47 mm.

Per concludere ricorderemo, a parte le trasformazioni delle Mk II in ambulanze leggere e - senza torretta - in carri osservatorio per artiglieria, le sistemazioni controaerei, costituite da un Bren quadrinato su una macchina senza torretta e Browning 7,62 binate su altre.

(1) - P.A.I. Polizia Africana Italiana

MONTAGGIO DEL MODELLO

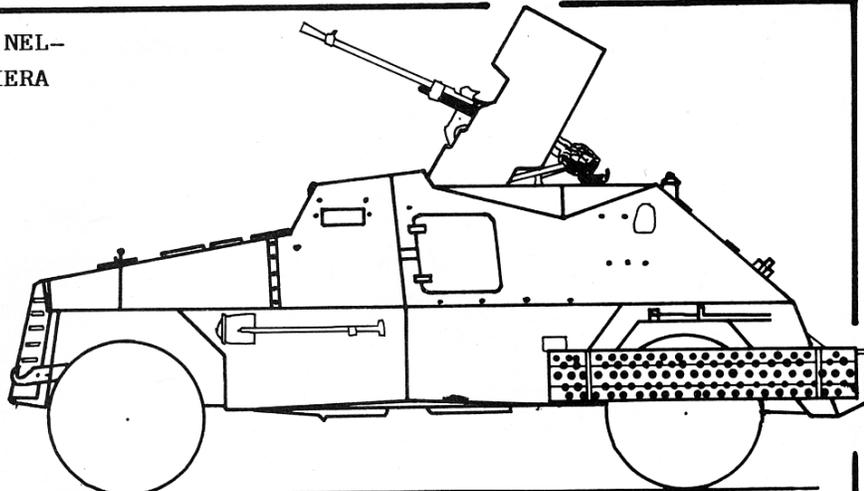
Basandomi sui disegni, ho iniziato in primis a ritagliare tut-

ti i pezzi da un foglio di plasticard di spessore 1,2 mm. Il pezzo AA è senz'altro quello più importante, poiché permette, dato che divide il modello in 2 parti, di costruire separatamente la parte inferiore o quella superiore (vedi dis.1). Iniziando dalla parte inferiore, ho cominciato ad assemblare tutti i pezzi fino ad ottenere il modello come da fig.2 e fig.3, quindi usando le ruote, le sospensioni e trasmissioni del kit dell'Ambulanza Airfix ho così ottenuto il modello "in piedi". Ho continuato con la parte superiore fino ad ottenere il modello (vedi fig.4) completo, ma privo di armamenti; a questo punto bastava poco per trasformarlo in ambulanza, (due croci in campo bianco rotondo sulle fiancate) dopo le opportune aggiunte di rifinitura.

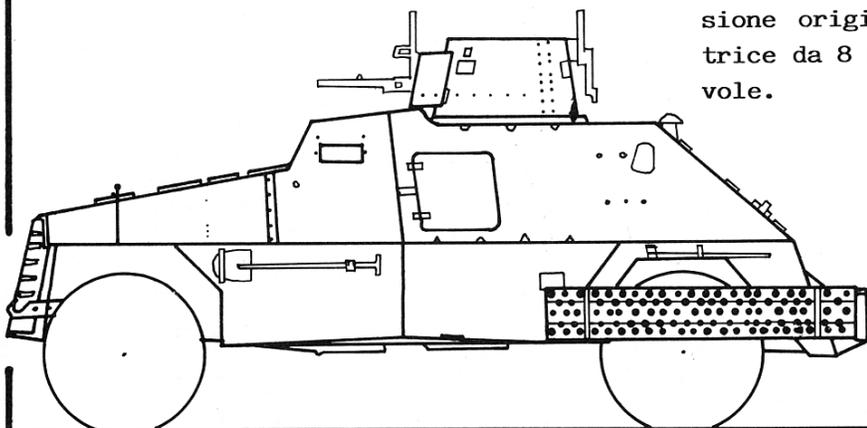
La parte più complicata è stata la torretta che essendo a tronco di cono, mi ha portato a fare un pò di calcoli per ottenere la giusta curvatura. Ho posto dei rinforzi internamente, ho tagliato i due cerchi di chiusura ed ho completato la torretta con il perno per inserirla nello scafo.



MARMON HERRINGTON MK II NELLA
 LA VARIANTE CON MITRAGLIERA
 BREDA 35 DA 20 MM.



Marmon Herrington MK II in versione originale con mitragliatrice da 8 mm. in torretta girevole.

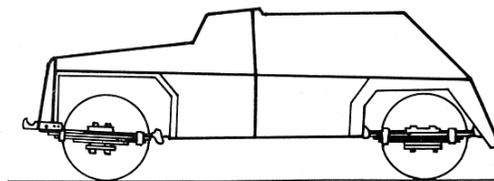
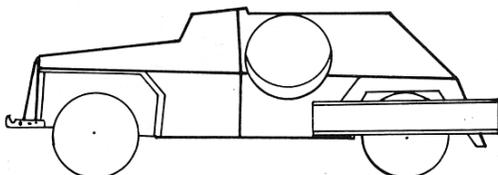


SCALA 1/35

CANALA PER SABBIA

SCALA 1/76

SCHEMA SOSPENSIONI



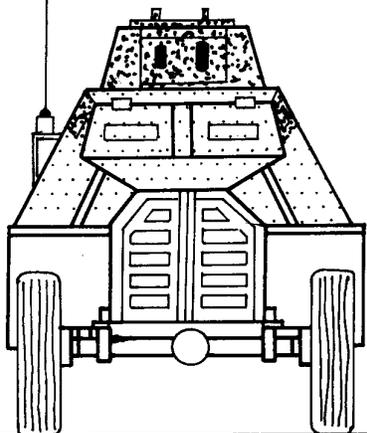
DISEGNI DI CARLO PECCHI DA

ORIGINALI DI ANTONELLO LUNETTO

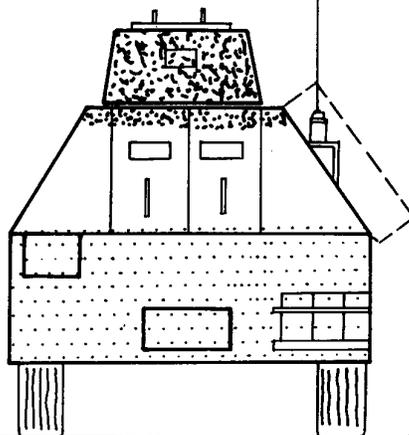
Pecchi Carlo 82 ©



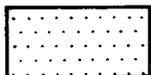
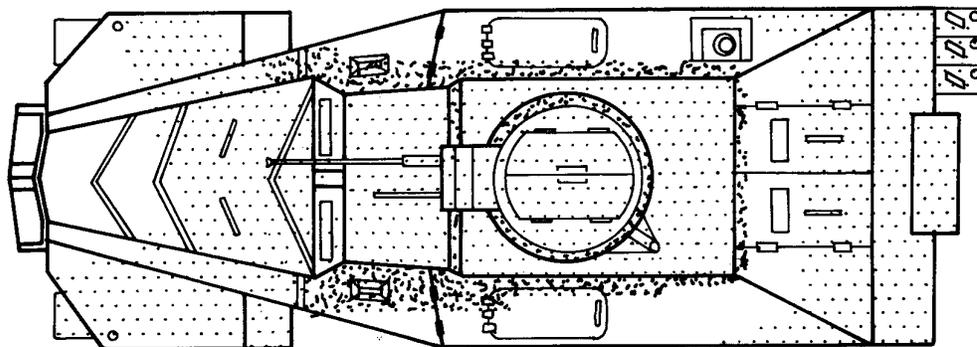
VISTA FRONTALE



VISTA POSTERIORE



VISTA SUPERIORE



SABBIA



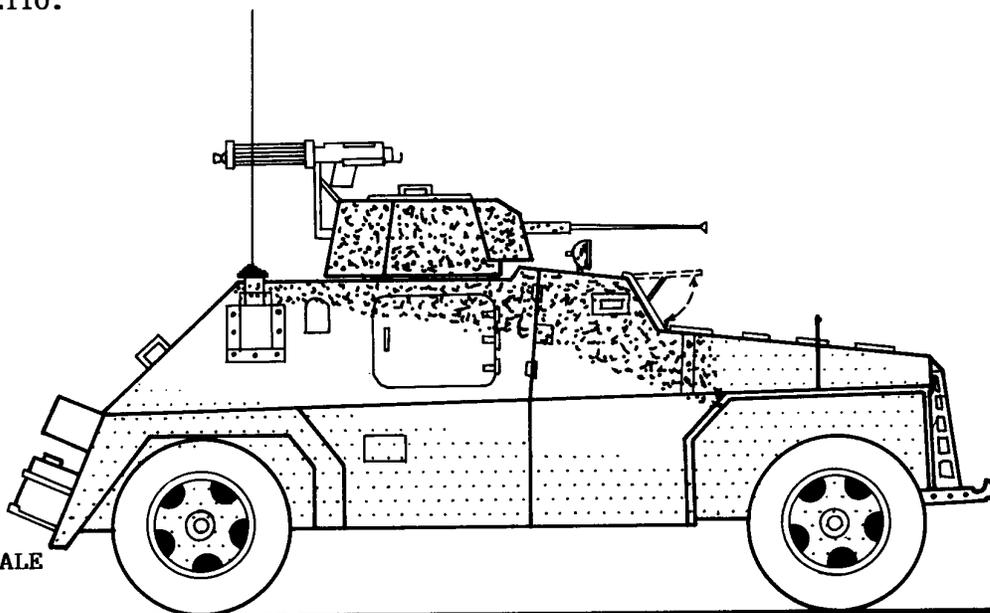
AZZURRO



MARRONE

AUTOBLINDO MARMON HERRINGTON MK II SCALA 1/35.
DISEGNI DI CARLO PECCHI DA ORIGINALI DI ANTONELLO LUNETTO.

VISTA LATERALE





Il blocco armamento è stato ricavato da due fogli di plastica da 1,2 mm. incollati insieme e "lisciati" - le due bocche da fuoco ricavate da vari armamenti residui di altri modelli. Con plasticard più fine (ho usato il fondo dei piatti in plastica), ho rifinito il modello, sportelli vari, rinforzi, scudi, ecc. e con il solito sistema della plastica stirata ho fatto le maniglie e le antenne lavorando soprattutto con pinzette. La Vickers 303 è autocostruita su disegni originali, purtroppo la scala 1:76 non può permettere tanti particolari.

COLORAZIONE

Ho dipinto il modello in giallo sabbia schiarito con del bianco, poi sporcando il tutto con gessetti colorati marrone terra di Siena, bianco e grigio e l'effetto è stato notevole (per quel che mi riguarda). Il modello può essere anche di-

pinto in 3 colori: giallo sabbia, grigio chiaro e bianco sporco, questa mimetizzazione impediva al nemico di dare le effettive dimensioni del mezzo nel deserto.

BIBLIOGRAFIA

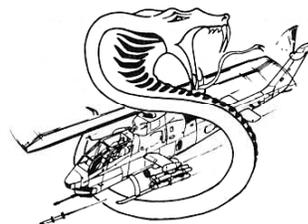
AIRFIX MAGAZINE
STORIA DELLA II G.M.
CAMOUFLAGE & MARKING IN THE DESERT 1940/43
STORIA DEI MEZZI CORAZZATI
ENC. "7 GIORNI DI GUERRA"
8th ARMY IN THE DESERT
IMPERIAL WAR MUSEUM
MARMON H. BOOK
ARMORED VEHICLES IN THE II W.W.

In alto: Autoblindo Marmon Herrington Mk II con torretta circolare armata di mitragliatrice da 8 mm., messa fuori combattimento, viene osservata da ufficiali dell'aviazione italiana.

In basso: Marmon Herrington che viene utilizzata dalle truppe italiane come posto di osservazione mobile avanzato. (Archivio Carlo Pecchi).



COBRA '3'



Aldo Zanfi
Centro di Modena



Sopra: Il primo Modernized AH-1S prodotto dalla Fuji su licenza Bell, assemblando componenti provenienti dagli Stati Uniti. Seguendo i più recenti dettami in fatto di mimetizzazione, anche l'Esercito Giapponese ha ridotto le dimensioni dei vari marchi ed insegne presenti sui suoi aeromobili, adottando anche il nero come colore per varie scritte. (Foto Fuji).

Per terminare (almeno per ora...) il lungo discorso iniziato nel "Notiziario" Vol.18 No.1 - 1987 e proseguito sul Vol.18 No.2 - 1987 sul Bell AM-1 Cobra, nella sua variante "terrestre" S, non rimane che accennare brevemente ad una sottoversione recentemente prodotta in un numero estremamente limitato di esemplari. La Electro-Mechanical Division della Northrop Corp. ha infatti realizzato, a fronte di un contratto ricevuto all'inizio del 1983 dall'U.S. Army, la modifica di 10 AM-1S in TM-1S: definiti anche "Surrogate Trainers" (Addestratori Sostitutivi), questi elicotteri sono utilizzati per l'addestramento dei piloti dei McDonnell Douglas Helicopters AM-64A Apache all'uso del sistema di visione PNVS (Pilot Night Vision System, Sistema di Visione Notturna del Pilota) della Martin-Marietta, che si basa su un FLIR (Forward-Looking Infra Red, letteralmente Sistema all'Infrarosso che "Guarda verso l'Avanti") per consentire il volo a quote molto basse in condizioni di visibilità precarie e/o di notte.

Gli elicotteri, tutti della più vecchia sottoversione Mod. AM-1S, provengono da depositi situati in Germania, e, dopo essere stati rimessi in condizioni di volo e revisionati dalla Bell, sono stati passati alla Northrop per le modifiche.

Queste comprendono l'installazione sul muso della torretta dal PNVS, insieme agli associati sistemi avionici e la sostituzione della torretta General Electric M28 con l'armamento di lancio con un simulacro zavorrato cilindrico: ciò ha comportato l'alterazione della sagoma del muso, vedi disegni relativi al Profilo 1. Un'altra modifica che si può notare all'esterno è il montaggio di un faretto in corrispondenza del

l'attacco alla fusoliera della gamba anteriore del pattino sinistro. Estesi anche i cambiamenti che si sono avuti all'interno dell'abitacolo, dove l'installazione del sistema di visione ha portato alla riproduzione dei controlli e della strumentazione che sono a disposizione dei piloti degli AM-64A, mentre l'abitacolo anteriore (quello del copilota-cannonniera) è stato dotato di doppi comandi per consentire all'istruttore di controllare l'elicottero (non si sa mai, visto che l'addestramento per i futuri piloti di Apache prevede 15 ore di volo esclusivamente strumentale, con l'abitacolo posteriore - quello dell'allievo - totalmente oscurato da apposite tendine).

I controlli del PNVS sono tutti sulla barra di controllo del passo ciclico e del passo collettivo, in modo da permettere al pilota di utilizzare il sistema senza togliere le mani dai comandi di volo.

Per l'addestramento notturno avanzato, entrambi gli abitacoli sono illuminati con luce azzurra, e gli strumenti sono dotati di filtri blu-verdi compatibili con l'impiego di occhiali per la visione notturna ad intensificazione di luminosità AN/PVS-5. Uno speciale sistema permette poi all'istruttore di diminuire la definizione delle immagini trasmesse dal PNVS "slavandole", per simulare cattive condizioni atmosferiche. Il primo dei 10 TH-1S Surrogate Trainers è stato consegnato all'U.S. Army a metà del 1984, ed attualmente tutti i 10 esemplari realizzati sono operativi presso il centro di addestramento di Fort Rucker, Alabama.

I PROFILI

Nel "Notiziario" Vol.18 No.2 - 1987 sono state riportate alcune brevi note sui Cobra esportati in Israele. Oltre a questa nazione, gli AM-1S sono stati venduti a Pakistan e Giordania, mentre la licenza di produzione è stata ceduta alla Fuji Heavy Industries giapponese, e contatti per ulteriori acquisti vi sono stati, e sono tuttora in corso, con Corea del Sud, Turchia, Egitto, Thailandia e Grecia.

Per quanto riguarda la colorazione, essa rimane in generale quella standard delle macchine statunitensi, ovvero il tremendo Aircraft Green (circa FS-34052) uniforme, con insegne varie in nero. Fanno eccezione i primi due esemplari entrati in servizio con la Forza di Autodifesa Terrestre Giapponese, che hanno i marchi in bianco, e gli esemplari giordani, caratterizzati da una interessante mimetica di tipo desertico a bande di diversi colori.

PROFILO 1

Bell TM-1S Cobra (Surrogate Trainer), s/n 70-16018, c/n 20962, 7th Aviation Training Battalion, eliporto di Manchey, Fort Rucker, Alabama, 1987.

E' illustrato uno dei 10 TM-1S realizzati per addestrare i futuri piloti di AH-64A Apache all'uso del PNVS. Il muso dell'elicottero è stato modificato con l'eliminazione della TSU M65 e della torretta G.E.M28 con l'armamento di lancio, sostituiti, rispettivamente, dalla torretta del PNVS e da un simulacro cilindrico (vedi dis.1A); inoltre, in corrispondenza dell'attacco con la fusoliera della gamba anteriore del pattino sinistro, è stato installato un faretto, che risulta essere leggermente inclinato verso il basso (vedi dis.1B). L'elicottero (un vecchio AH-1G convertito inizialmente in Mod AH-1S e quindi in TM-1S Surrogate Trainer) porta la colorazione tipica di questi mezzi, ossia il verde uniforme Aircraft Green FS-34052, su cui spiccano le pannellature ad alta visibilità in International Orange FS-12197 sui lati della parte anteriore della fusoliera e sull'estradosso dello stabilizzatore (vedi dis.1C). Sui lati del trave di coda si trova la scritta UNITED STATES ARMY in nero e sul piano verticale è presente il serial 0-16018 (dove la "0" iniziale sta per "Obsolete", Obsolete, ad indicare che l'aeromobile ha prestato servizio per più di 10 anni), con "0-" in nero e "16018" in bianco. Il rotore principale è il Bell Model 540, ed ha pale e mozzo in nero (le pale hanno l'estremità in bianco, vedi dis.1D), con albero e tiranti laterali in metallo naturale; il rotore anticoppia è standard, con pale in Olive Drab FS-34087/34088 con estremità in giallo. I pattini che costituiscono il carrello d'atterraggio hanno le gambe prive delle carenature aerodinamiche posteriori (in pratica sono delle semplici strutture tubolari), e gli attacchi ai pattini sono in metallo naturale. Una immagine di questo Cobra si trova nel volume "Battlefield Helicopters" della Osprey citato in Bibliografia, in cui l'elicottero appare del tutto disarmato.

PROFILO 2

Bell AH-1S (Up Gun) Cobra, s/n JG-3402, Kyoiku Shien Mikotai (Air Training Support Squadron, Rikujo Jieitai (Japanese Ground Self-Defence Force), Akeno, Giappone.

Il Profilo si riferisce al secondo esemplare di AH-1S ricevuto direttamente dalla Bell dall'Esercito Giapponese nel 1979-1980, ed utilizzato per un lungo ciclo di valutazioni operative, che si è concluso con un ordine iniziale di 12 esemplari da costruirsi su licenza da parte della Fuji Heavy Industries (a questo ordine ne sono poi seguiti altri). L'elicottero porta la colorazione standard in FS-34052 uniforme, su cui spiccano i marchi in bianco della JGSDF: la scritta sui lati del trave di coda (vedi dis.2A), il serial JG-3402 su due righe sui lati del piano verticale, il codice completo 73402 sui portelli del vano munizioni nella parte anteriore della fusoliera, la lettera S davanti alle prese d'aria principali del motore ed il numero 02 sulla parte frontale della carenatura del riduttore del rotore principale (vedi dis.2B). Ben visibili anche le coccarde giapponesi, in rosso con bordo bianco, sui lati del trave di coda e nella parte inferiore della carenatura posteriore della torretta G.E.M97 (vedi dis.2C). Questo Cobra è stato dotato del rotore principale Kaman K747, mentre inizialmente montava il classico Bell Model 540: il rotore Kaman ha le pale interamente in nero, mentre mozzo, albero e tiranti laterali sono in metallo naturale; il rotore anticoppia ha colorazione standard, con pale in Olive Drab FS-34087/34088 con estremità gialle. Una immagine di questo AM-

1S (con il rotore Kaman) è pubblicata su "Air International", Vol.29 No.3, September 1986, in cui lo si vede armato con due coppie di lanciatori per missili TOW a ciascun attacco alare esterno.

PROFILO 3

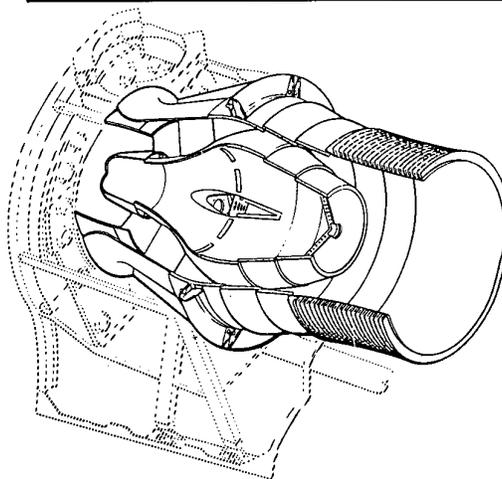
Fuji-Bell AH-1S (Modernized) Cobra, s/n JG-3403, Rikujo Jieitai (Japanese Ground Self-Defence Force).

E' questo il primo Cobra realizzato dalla Fuji su licenza Bell per l'Esercito Giapponese, che, dopo aver lungamente valutato una coppia di Up Gun AH-1S, ha scelto, per equipaggiare i suoi reparti di elicotteri anticarro (il primo basato ad Obihiro, sull'isola di Hokkaido, già pienamente operativo, ed il secondo in corso di formazione ad Hachinoe, nel Giappone nord-orientale) la variante più recente Modernized Cobra. Seguendo i più recenti dettami in fatto di mimetica, tutti i marchi e le insegne sono stati resi meno visibili mediante riduzione delle dimensioni e sostituzione del colore bianco con il nero: in nero e più piccoli che nel caso dell'elicottero del Profilo precedente sono infatti la scritta sul trave di coda (vedi dis.3A), il serial JG-3403 sul piano verticale (ora su una sola riga), il codice completo 73403 sui portelli del vano munizioni, la lettera S davanti alle prese d'aria principali del motore ed il numero 03 nella parte superiore del muso (vedi dis.3B). Anche le coccarde, pur rimanendo in rosso con bordo bianco, sono state ridotte nelle dimensioni; la loro posizione è sempre sui lati del trave di coda e nella parte inferiore della carenatura posteriore della torretta G.E.M97 (v. dis.3c). Il rotore principale ha le pale nere, mentre il mozzo, l'albero ed i tiranti laterali sono in metallo naturale; colorazione standard per il rotore anticoppia. Tutte le antenne ed il pattino caudale sono in nero; da notare che è presente la torretta del sistema di contro misure IR Sanders AN/ALQ-144. Il Profilo è stato tratto da una immagine in cui l'elicottero è armato con 4 lanciatori per missili TOW a ciascun attacco alare esterno.

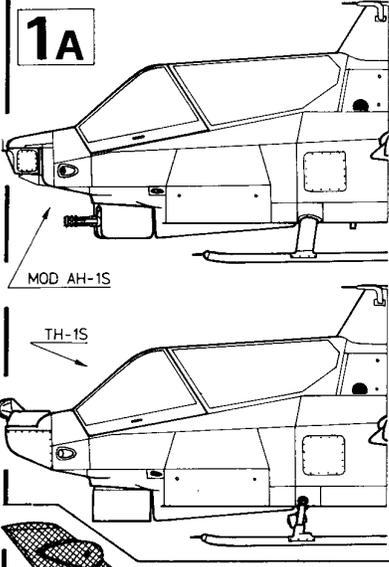
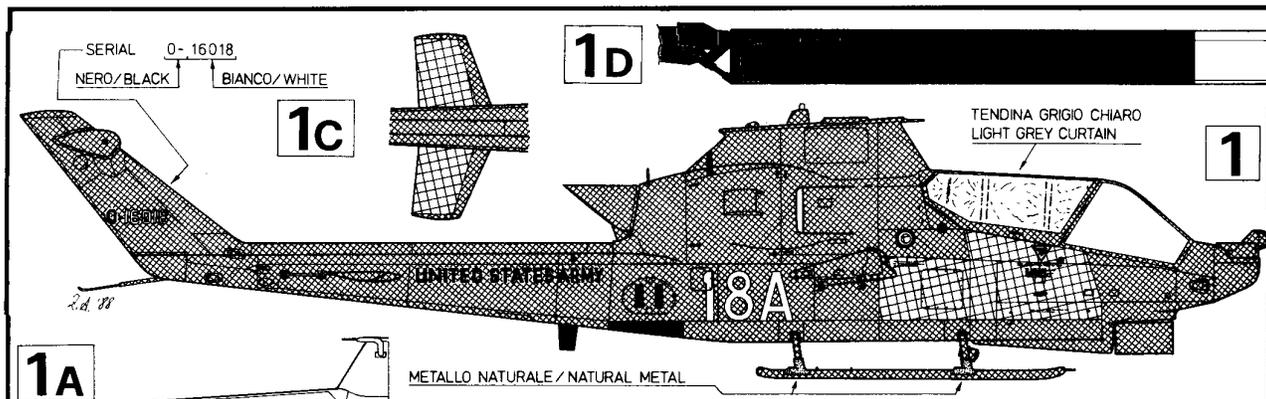
PROFILO 4

Bell AH-1S (Modernized) Cobra, s/n 86-007, Pakistan Army.

L'Aviazione dell'Esercito Pakistano ha ricevuto 10 AH-1S all'inizio del 1985, con un secondo lotto di altre 10 macchine che è seguito nella prima metà del 1986. L'elicottero raffigurato è ripreso da una fotografia pubblicata nel volume "Modern Fighting Aircraft: AH-1" della Salamander citato in Bibliografia, e nel fascicolo N°16 dell'Enciclopedia "Aerei da Guerra", edita da De Agostini, che lo ritrae durante un volo di collaudo negli Stati Uniti, con 2 coppie di lanciatori per missili TOW agli attacchi alari esterni. La colorazione è in Aircraft Green FS-34052 uniforme, con scritte (PAKISTAN ARMY sul trave di coda, ed il serial 86-007 sul piano verticale) in nero; in nero sono anche un piccolo pannello posto sotto alla griglia più piccola della cofanatura della turbina (vedi dis.4A), la sonda dell'A.D.S. e tutte le antenne. Questo elicottero è dotato del supporto per la torretta del sistema di contro misure IR AN/ALQ-144, ma manca della torretta vera e propria.



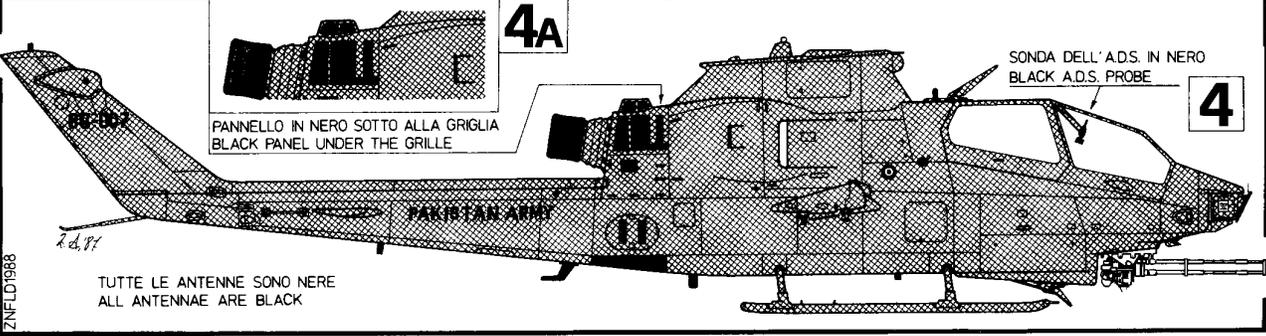
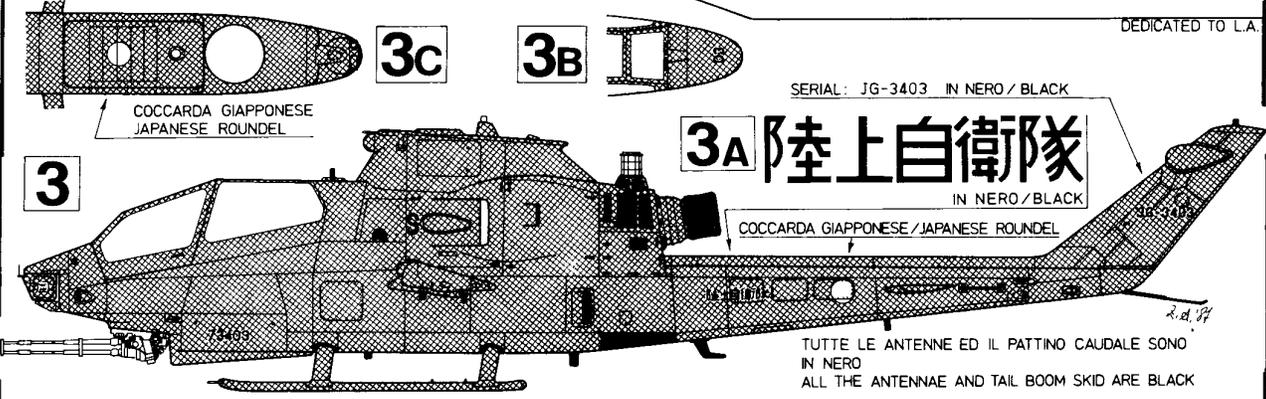
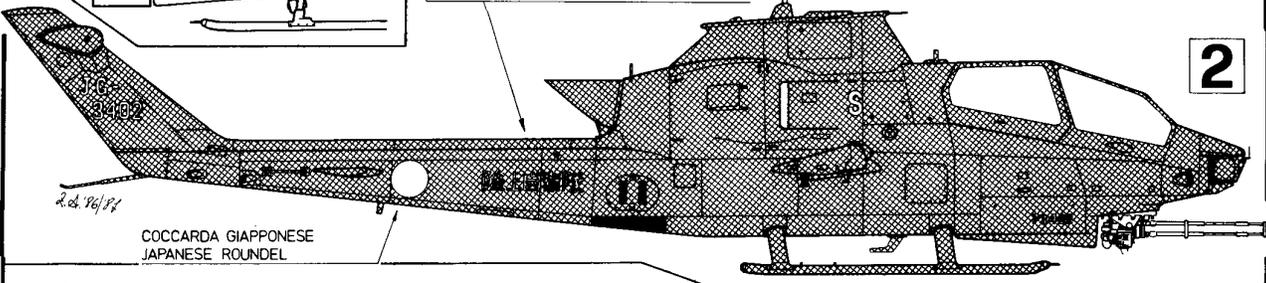
Spaccato del sistema di scarico adottato sui Modernized Cobra per ridurre l'emissione infrarossa.

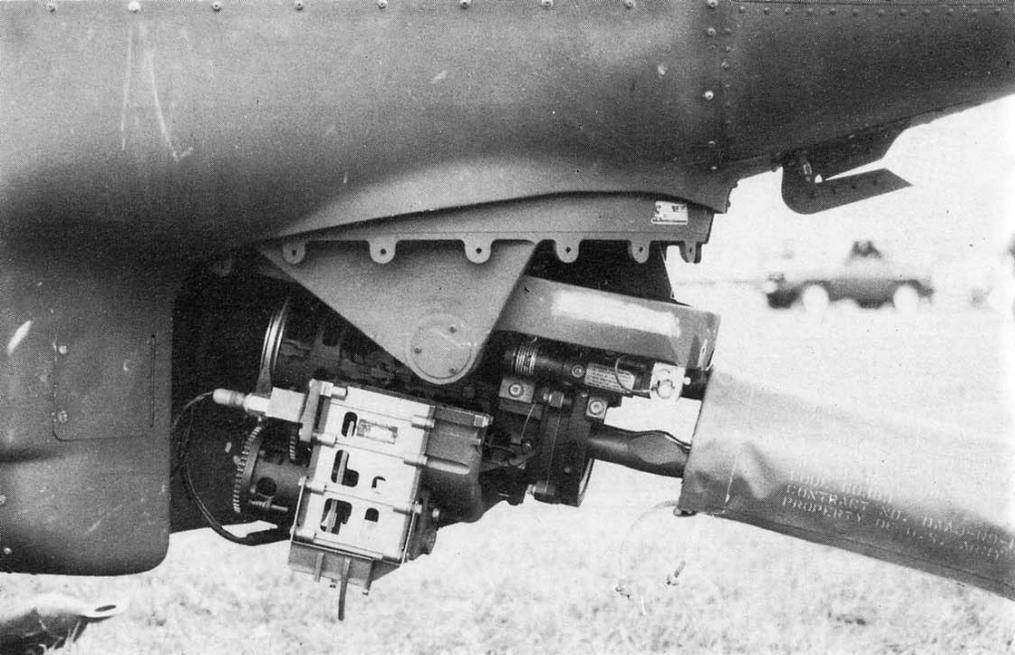


1B

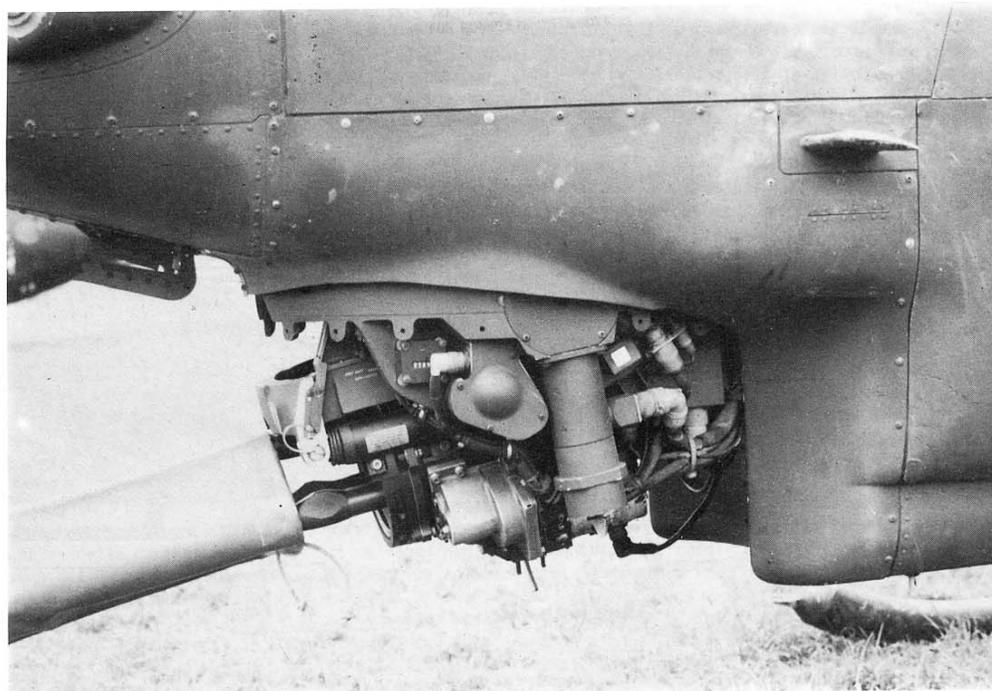
NON IN SCALA NOT TO SCALE

DISEGNI DI DRAWINGS BY
 ALDO ZANFI I.P.M.S.-MODENA



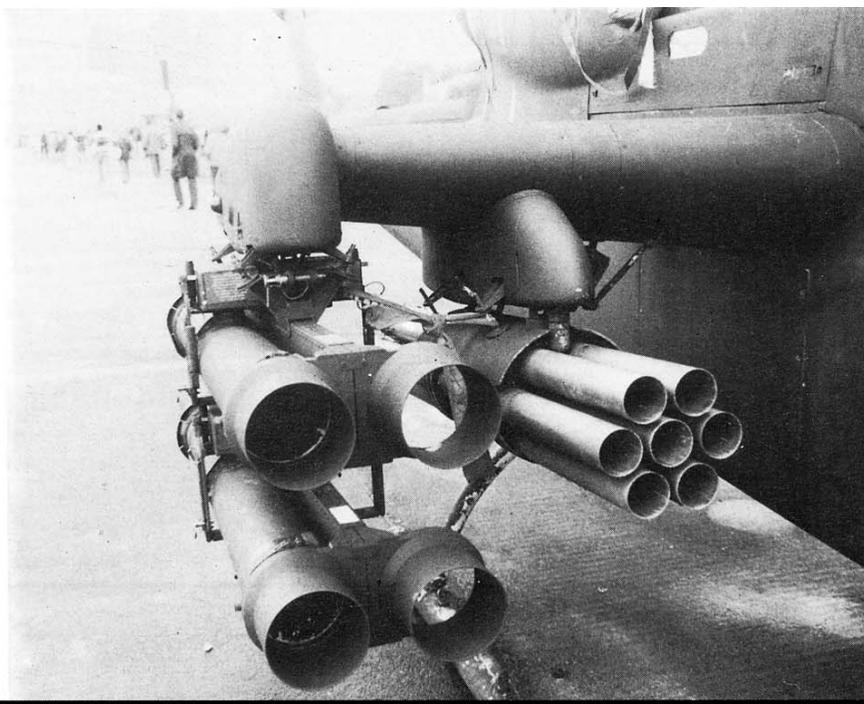


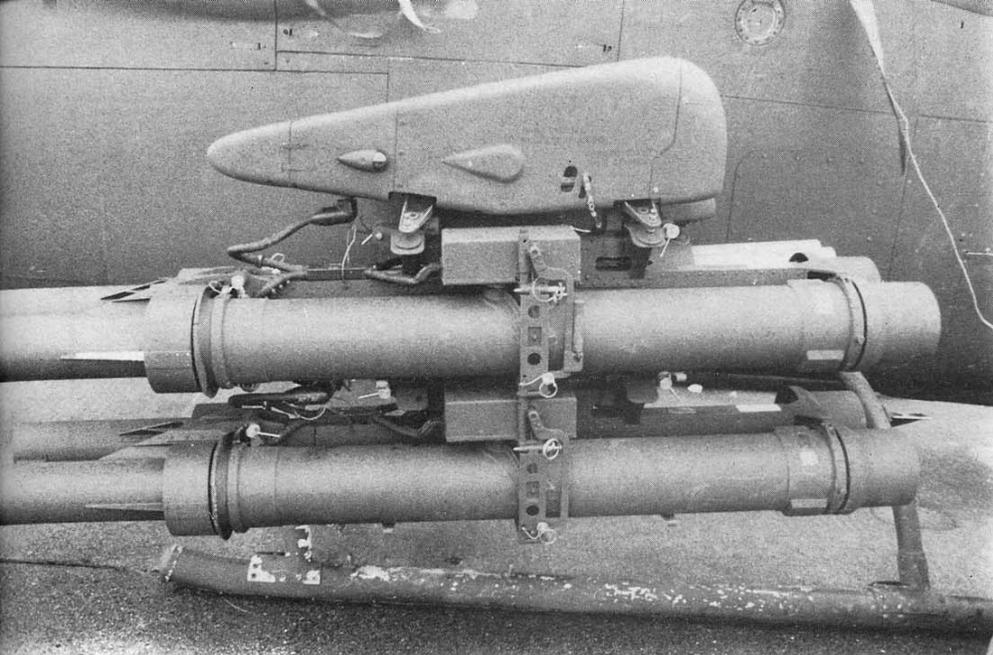
A Lato: Due immagini della torretta M97 di un Modernized Cobra, che mettono bene in evidenza i vari dettagli del cannone a canne rotanti M197. Per quanto riguarda i colori, l'anello della torretta, il telaio a cui il cannone è sospeso ed il martinetto per il movimento in elevazione sul lato sinistro sono in Aircraft Green FS-34052; i meccanismi del cannone e le canne dello stesso sono in metallo brunito, mentre il dispositivo di alimentazione delle munizioni sul lato destro è in metallo naturale. In evidenza anche il tagliacavi posto nella parte inferiore del muso. (Foto Aldo Zanfi, IPMS Modena)



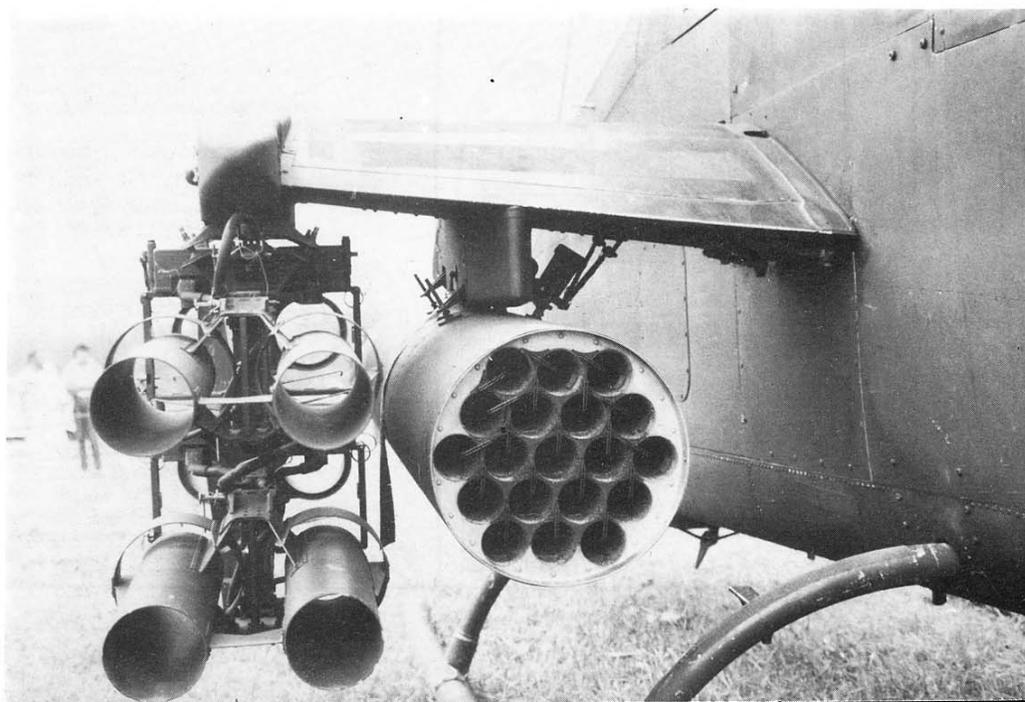
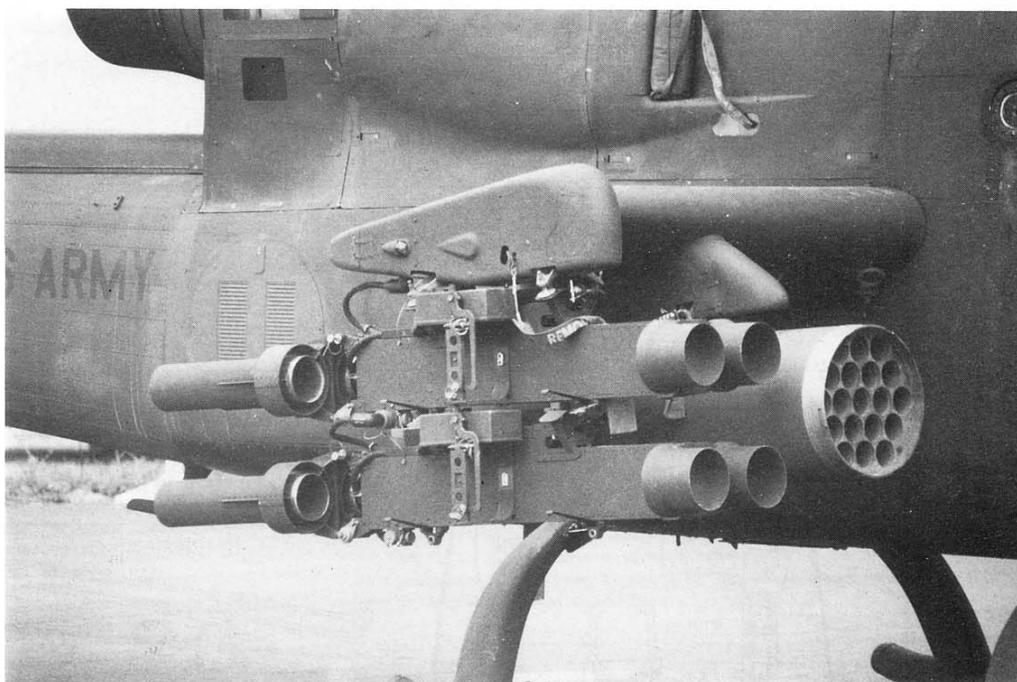
In Basso ed a Pag. 25 in alto Le immagini illustrano l'armamento tipico di un Mod AH-1S:

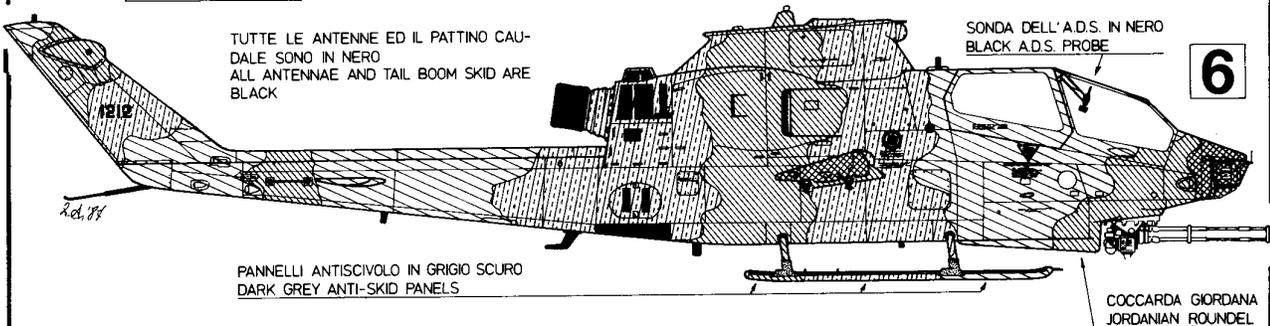
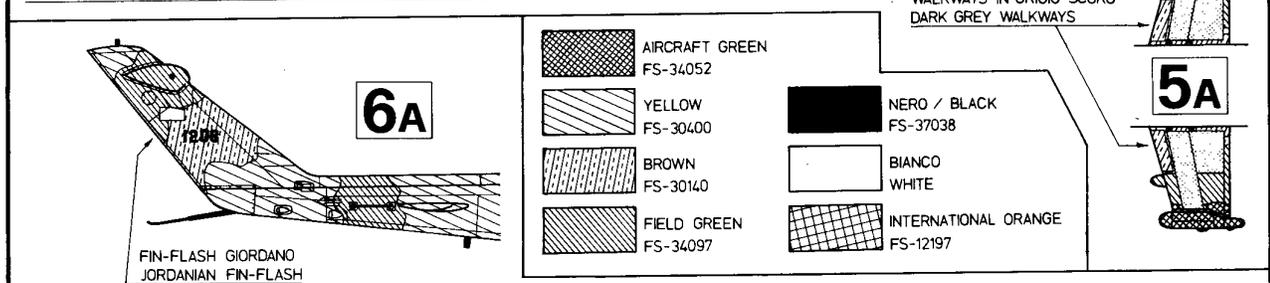
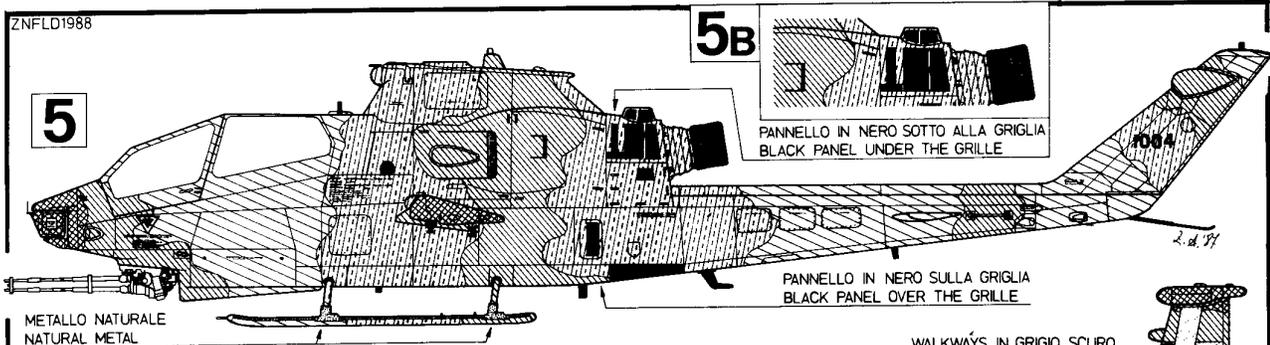
le canoniche coppie di contenitori lanciatori per missili TOW e lanciarazzi M158 a 7 colpi per razzi da 70 mm. Lo Hughes BGM-71 TOW riveste una notevole importanza nella missilistica, in quanto oltre ad aver avuto una larghissima diffusione, ha introdotto il concetto di "munizione" (cioè di missile fornito di un robusto involucro protettivo in grado di rendere la sua manipolazione e lo stoccaggio estremamente semplici, pratici e sicuri). (Foto Maurizio Guerri, IPMS Modena).



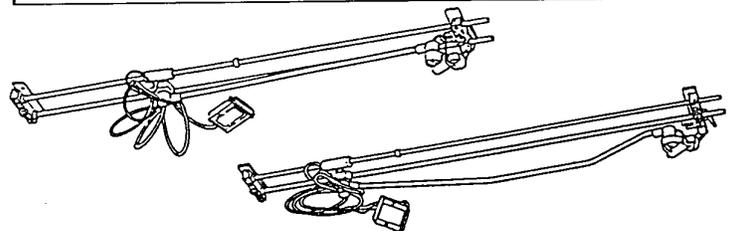
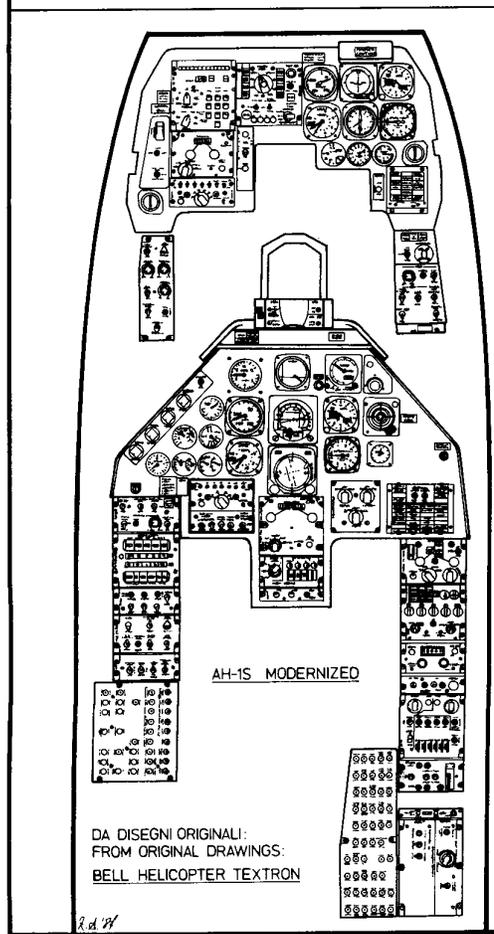


A Lato: Altre due immagini dell'armamento alare di un Cobra, questa volta di un Modernized AH-1S, che grazie al rinforzo degli attacchi alari può portare i lanciarazzi M 200 a 19 colpi (come nelle fotografie) con carico completo (i Mod AH-1S erano limitati a 12 colpi con gli M200, oppure a portare gli M158 a 7 colpi). In evidenza i braccetti per la messa in squadro rapido in condizioni di emergenza. (foto Aldo Zanfi).



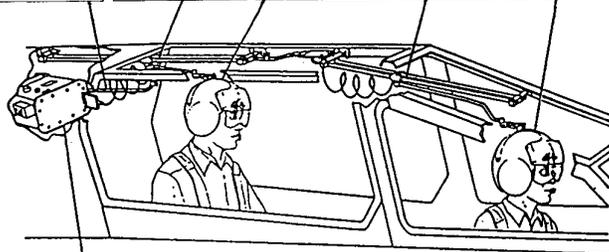


NON IN SCALA NOT TO SCALE
DISEGNI DI ALDO ZANFI, DRAWINGS BY I.P.M.S.-MODENA



ELEMENTI DI COLLEGAMENTO PER I COLLIMATORI DEI CASCHI
DEL PILOTA (IN ALTO) E DEL CANNONIERE (QUI SOPRA)
HELMET SIGHT LINKAGE ASSEMBLIES OF PILOT (TOP) AND OF
GUNNER (ABOVE)

- CAVO DI PROLUNGA
EXTENSION CA-
BLE
- COLLEGAMENTI
CON IL CASCO
DEL PILOTA
PILOT LINKAGE
ASSEMBLY
- COLLIMATORE
DEL CASCO DEL
PILOTA
PILOT HELMET
SIGHT ASSEMBLY
- COLLEGAMENTI
CON IL CASCO
DEL CANNONIERE
GUNNER LINKAGE
ASSEMBLY
- COLLIMATORE
DEL CASCO DEL
CANNONIERE
GUNNER HELMET
SIGHT ASSEMBLY



INTERFACCIA CON
L' ELETTRONICA
ELECTRONIC IN-
TERFACE ASSEM-
BLY

REPRODUCED FROM ISSUE NO.62, MARCH 1987, OF
"PRI-FLY", MAGAZINE OF THE WASHINGTON, D.C., CHAP-
TER OF I.P.M.S.-U.S.A.

PROFILO 5

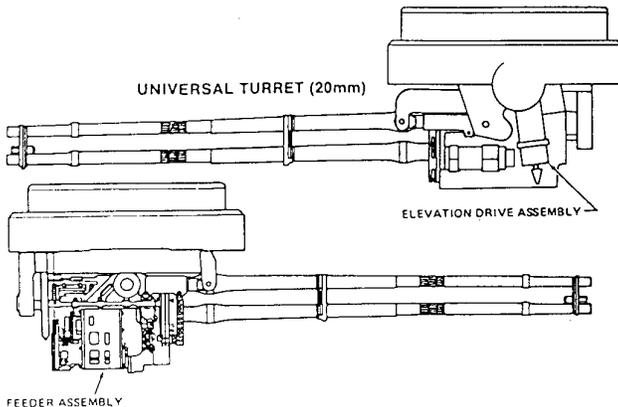
Bell AH-1S (Modernized) Cobra, s/n 1004, 10th Squadron, Al Quwwat al Jawwiya al Malakiya al Urduniya (Royal Jordanian Air Force).

L'Aeronautica Giordana ha formato tra il gennaio ed il dicembre del 1985 due Squadrons di elicotteri anticarro, dopo aver accettato, nel settembre del 1982, una offerta del governo statunitense per 24 Cobra. La mimetica adottata da queste macchine è sicuramente la più interessante tra tutte quelle viste sinora (che poi si riducono all'uniformità del verde statunitense e del giallo sabbia israeliano), con larghe bande in Yellow FS-30400, Brown FS-30140 e Field Green FS-34097 (vedi dis. 5A per lo schema dell'estradosso alare); il muso dell'elicottero con la TSU M65 e le estremità alari sono però nel "solito" Aircraft Green FS-34052. Tra i dettagli vi sono i pannelli antiscivolo sui pattini e le walkways alari in grigio molto scuro, numerosi stencils in nero, un piccolo pannello posto sotto alla griglia più piccola della cofanatura della turbina in nero (vedi dis. 5B), e, sempre in nero, il pannello in corrispondenza del quale è ricavata la griglia presente nella parte posteriore sinistra della fusoliera, la sonda dell'A.D.S., tutte le antenne ed il pattino caudale. La colorazione dei rotori è quella standard con pale in nero per quello principale ed in Olive Drab FS-34087/34088 (senza estremità gialle) per quello anticoppia. Le gambe dei pattini non hanno la carenatura aerodinamica posteriore, e l'attacco con i pattini è in metallo naturale. Il Profilo è stato ricavato da una fotografia in cui l'elicottero è ripreso durante un volo di collaudo (insieme ad altri due esemplari, aventi i serials 1002 e 1005), con 2 coppie di lanciatori per missili TOW (con la coppia inferiore che reca anche i contenitori degli stessi missili) agli attacchi alari esterni.

PROFILO 6

Bell AH-1S (Modernized) Cobra, s/n 1212, 12th Squadron, Al Quwwat al Jawwiya al Malakiya al Urduniya (Royal Jordanian Air Force), Amman, Giordania.

Un altro Cobra giordano, con mimetica ovviamente uguale a quella dell'AH-1S del Profilo precedente, dal quale si differenzia solamente per la presenza delle insegne di nazionalità giordane: le coccarde poste sui lati della parte anteriore della fusoliera, di dimensioni estremamente ridotte. Questo particolare elicottero, però, non porta il fin-flash sui lati del piano verticale, la cui posizione è mostrata nel dis. 6A, relativo all'esemplare s/n 1208. Immagini di queste due macchine si possono trovare su "Air International", Vol. 33 No. 5, November 1987, in cui entrambe portano una sola coppia di lanciatori per missili TOW agli attacchi alari esterni.



I due lati della torretta "universale" General Electric M97, equipaggiata con un cannone a tre canne rotanti da 20 mm G.E. M197, versione del più noto M61 Vulcan. Anche se il disegno è piuttosto schematico, si può notare la variazione del diametro delle varie sezioni delle canne dell'arma.

BIBLIOGRAFIA

A quanto già riportato nel "Notiziario" Vol. 18 No. 1 - 1987 si possono aggiungere i seguenti titoli:

"AH-1 HueyCobra", di L. Peacock, Combat Aircraft Series No. 9, Osprey Publishing Ltd.

"Battlefield Helicopters", di D. Oliver, Colour Series, Osprey Publishing Ltd.

"Modern Fighting Aircraft: AH-1", di D. Richardson, Aviation Fact File, Salamander Books Ltd.

"Aerei": aprile 1987.

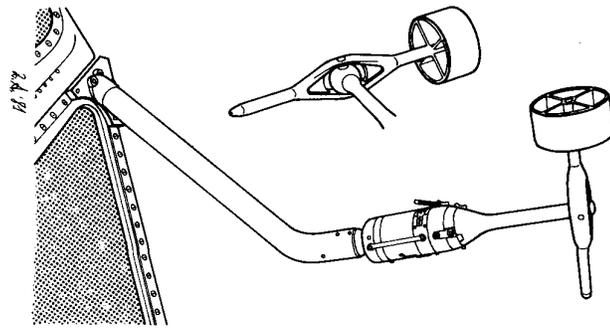
"Aerei Modellismo": settembre 1987.

"Koku-Fan": Vol. 28 No. 9, September 1979; Vol. 31 No. 11, November 1982.

"IPMS-U.S.A. Quarterly": Vol. 19 No. 2, Winter 1983.

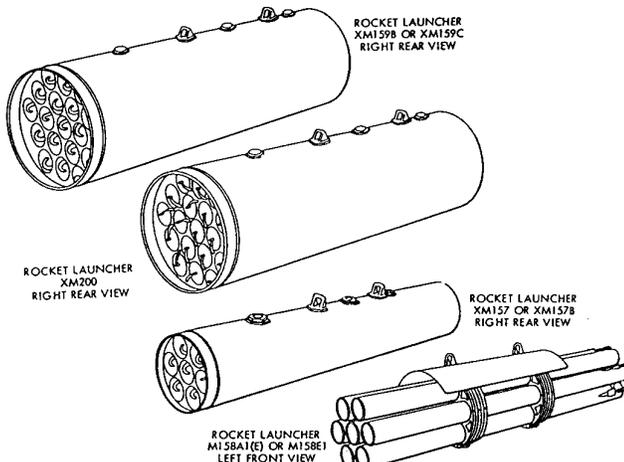
"Pri-Fly" (pubblicazione edita dallo Washington D.C. Chapter dell'IPMS-U.S.A.): No. 62.

Author would like to acknowledge here the help (and, in most cases, great patience) of some people without whom this feature wouldn't have been written: Mr. Dick Tipton of New Bureau of BELL HELICOPTER TEXTRON, Mr. M. Hara of FUJI HEAVY INDUSTRIES, my good friend Mike Verier of I.P.M.S.-U.K. and, last but not least, all the friends of I.P.M.S.-Italy Modena Chapter gang.



IN ALTO: Dettaglio della sonda dello Air Data System, prodotto dalla Marconi Avionics. L'A.D.S. fornisce informazioni sui parametri dell'aria, quali la velocità, la pressione e la temperatura, che sono utilizzati dal calcolatore balistico associato al sistema di gestione del fuoco con l'armamento in torretta e con i lanciarazzi subalari.

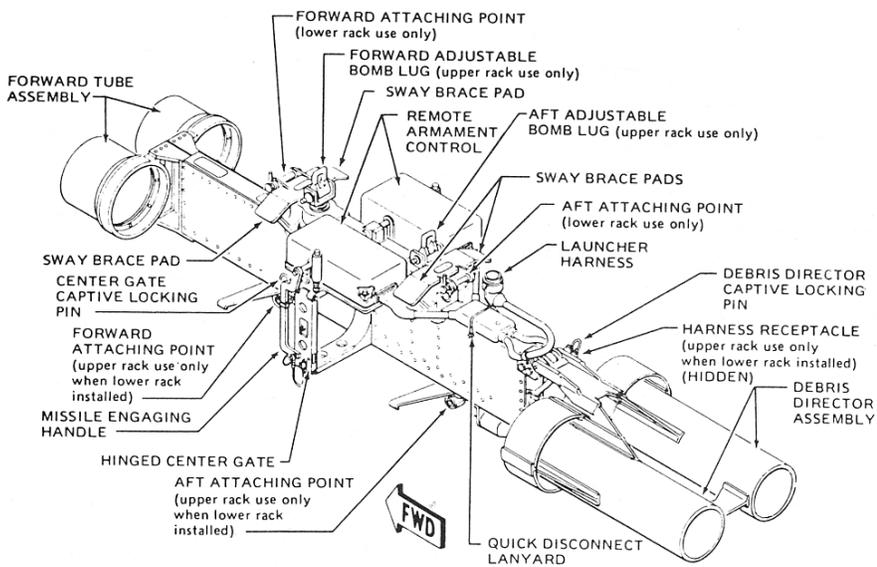
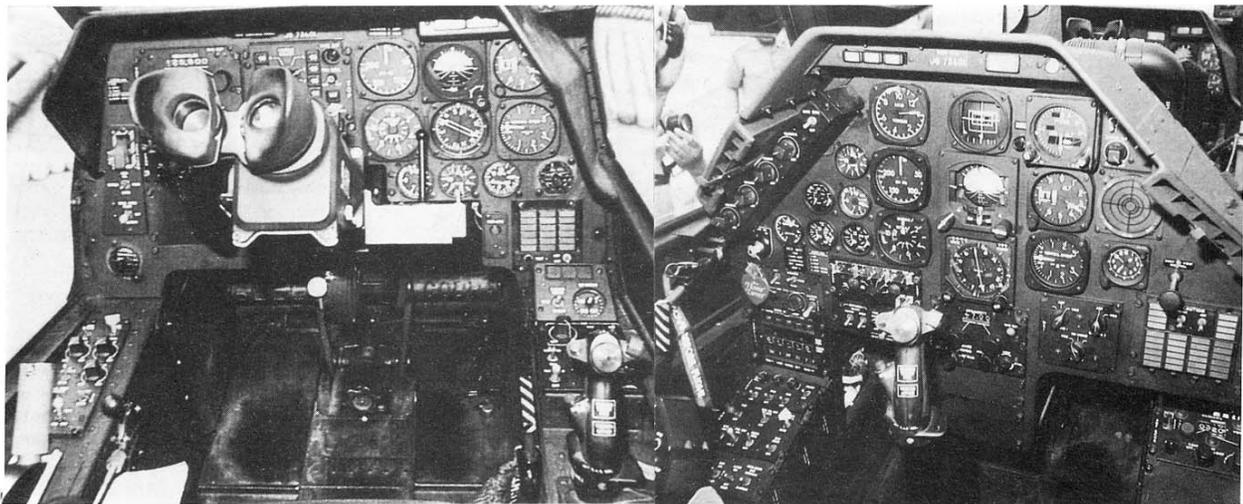
SOTTO: Tipi di lanciarazzi comunemente utilizzati come armamento subalare sugli AH-1S Cobra. Gli M157 ed M158 sono a 7 colpi, mentre gli M159 ed M200 sono a 19 colpi, in ogni caso per razzi da 70 mm.





Sopra: Uno dei 24 AH-1S Modernized Cobra acquistati dalla Royal Jordanian Air Force, ripreso negli USA prima della consegna. I Cobra giordani hanno un interessante schema mimetico, a larghe bande in giallo sabbia FS-30400, marrone FS-30140 e verde FS-34097, con le estremità del muso e delle ali in verde FS-34052. (Foto Belle Helicopter Textron via Aldo Zanfi)

Sotto: Gli interni di un AH-1S Up-Gun Cobra. Dal cruscotto dell'abitacolo anteriore fuoriesce il visore binoculare collegato alla TSU M65, a lato del quale è posta la scatola con la piccola barra di comando per la guida dei missili TOW. Il colore generale degli interni è il nero FS-37038 a bassa riflettanza; non sono in nero solo alcune targhette dati, ed altri dettagli. (CSA)



Coppia di lanciatori per missili anticarro filoguidati Hughes BGM-71 TOW; a questi vengono applicati i contenitori degli stessi missili, di forma cilindrica.

BREDA 65 IN RESINA

Il panorama di piccole ditte produttrici di modelli in resina si sta ultimamente allargando a macchia d'olio, specie in Inghilterra, Francia e paesi dell'Est europeo. E' così con vero piacere che registriamo la recente uscita sul mercato di una produzione italiana relativa a soggetti italiani.

Si tratta di una iniziativa del Sig. D'Este di Padova, che ha prodotto due modelli in resina, il Fiat G.50 ed il Breda 65, entrambi in scala 1/72.

Per gentile concessione del Sig. D'Este abbiamo potuto esaminare il kit del Breda 65, e riportiamo qui di seguito le nostre prime impressioni.

La versione proposta è quella monoposto, propulsa dal motore Gnome-Rhone K 14.

Come tutte le realizzazioni in resina, il numero dei pezzi è semplificato, essendo tanto la fusoliera quanto le ali e gli alettoni realizzati in pezzo unico.

A parte sono stampati i pezzi relativi al motore, all'abitacolo ed ai carrelli.

Il dettaglio raggiunto nelle pannellature è veramente finissimo; unico neo di rilievo nella stampata è rappresentato da uno scalino nella fusoliera che andrà limato via.

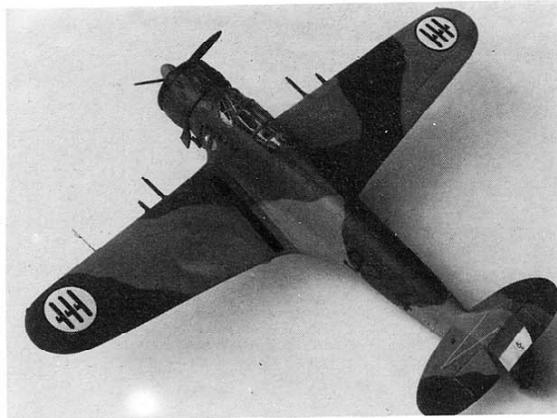
Per quanto riguarda un giudizio sull'esattezza della riproduzione in scala, il modello appare leggermente sottodimensionato in apertura alare (4 mm. circa), mentre appare corretto in lunghezza ed in tutte le sue forme.

Buona la capottina fornita, stampata su acetato molto sottile, e ottima l'idea di realizzare il complesso delle aste di distribuzione in fotoincisione. Minimo il dettaglio interno fornito (seggiolino integrato al pavimento, cruscotto piuttosto rozzo), che andrà arricchito adeguatamente consultando le fonti bibliografiche poi elencate. Buona la riproduzione del motore e della capottatura. I due condotti di scarico forniti vanno completati con i tubi di raccordo a ciascun cilindro. La mancanza più rilevante è comunque costituita dalla finestratura inferiore di fusoliera, che andrà aggiunta dopo aver praticato un'adeguata apertura nel blocco alare.

Il foglio istruzioni propone due belle livree:

- una a tre toni (ocra, giallo sabbia, verde) appartenente ad un esemplare del 2° Stormo Caccia Terrestri, 8° Gruppo, 93° Squadriglia operante in Libia nel 1938;

- una a chiazze verdi su fondo sabbia, appartenente ad un esemplare del 50° Stormo Assalto, 16° Gruppo, 168° Squadriglia. Interessanti foto di esemplari dell'8° Gruppo del 2° Stormo operanti in Libia, fra cui anche una foto di quello proposto dal kit si possono trovare nel Profilo n° 11 della serie Le Macchine e la Storia (ed. Stem Mucchi), e nel fondamentale volume "Il Breda 65 e l'aviazione d'assalto" di G. Garelli (edizioni Dell'Ateneo e Bizzarri).



Questi due testi, insieme ad Aerofan 1/82, costituiscono a mio parere la bibliografia essenziale per il modellista interessato al Breda 65.

Non sono invece riuscito a reperire foto relative al secondo esemplare proposto.

Altre notizie sul Breda 65 si possono reperire su Dimensione Cielo vol. 1, Ali Italiane vol. 3, Aerei 6/85. Segnalo inoltre un interessante articolo relativo alla tecnica per la costruzione di modelli in resina, uscito in uno degli ultimi numeri di Fine Scale Modeler.

Per curiosità ho voluto effettuare un rapido confronto di questo modello con il glorioso vacuform prodotto dalla Rareplanes, rilevando come i due modelli siano dimensionalmente pressoché identici;

Ovviamente per quanto riguarda il dettaglio superficiale e la qualità dei pezzi il vantaggio è tutto a favore del kit in resina; il kit Rareplanes ha dalla sua solo il fatto che fornisce i pezzi per realizzare anche la versione con il motore Fiat A.80, la prima versione del monoposto (con la capottina tutta vetrata) e la versione con torretta Breda L.

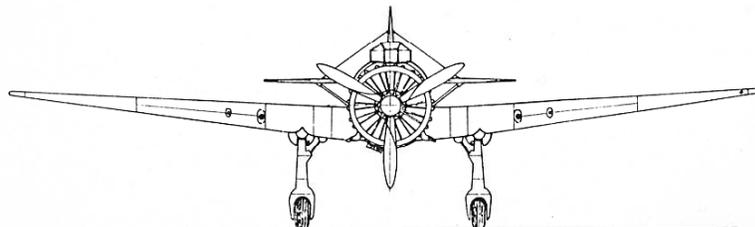
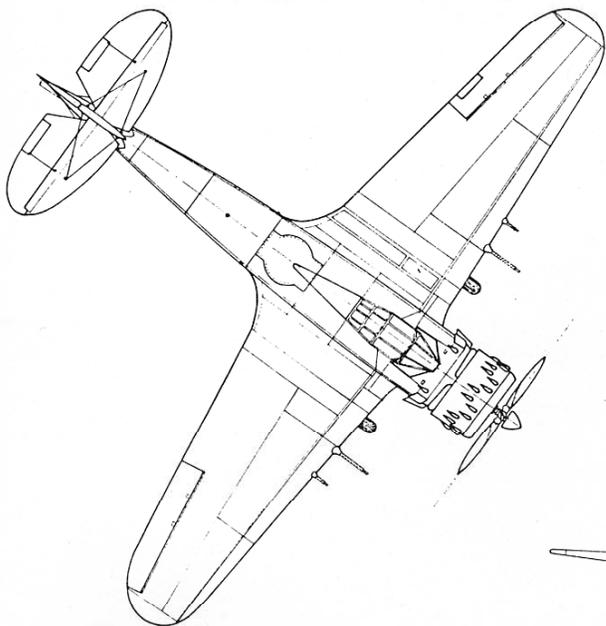
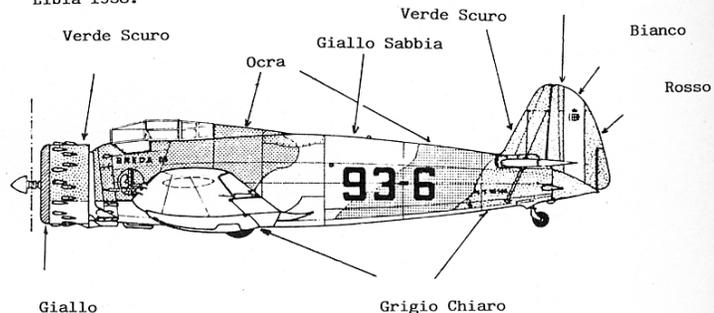
Sia il Breda 65 che il Fiat G.50 sono stati prodotti in serie limitata di 1.000 esemplari, e possono essere richiesti direttamente al Sig. Carlo D'Este, Via Marangon, 38, 35020 Padova (tel. 049/8930514), oppure al negozio "Cavallino Rampante", Via S. Martino e Solferino 19, 35100 Padova (tel. 049/662845). Il prezzo di 35.000 lire più spese di spedizione è da considerare accettabile dato il particolare tipo di realizzazione. Le prossime realizzazioni annunciate, su cui non mancheremo di riferire, sono: Breda 88 in 1/72, Breda 65/A.80 con torretta in 1/72, Macchi 202 in 1/48.

Concludo esprimendo tutto il mio plauso all'iniziativa e augurando il migliore successo alla stessa.

2° St., 8° Gr. 93° Sq.
Caccia Terrestre
Libia 1938.

Francesco Gasparoni
IPMS-Venezia & Mestre

Verde



4^a
MOSTRA NAZIONALE
DI
MODELLISMO

MODENA 19-25 SETTEMBRE 1988

Consegna modelli 17-18 settembre

Centro Mucchi - Via Emilia Est, 1527

Organizzazione Mostra modellismo: IPMS Modena