



IL NOTIZIARIO

VOL. 20 N. 2 1989



international plastic modellers' society
sezione italiana – italian branch

Publicazione Ufficiale della
IPMS - ITALY per i propri
iscritti. Il contenuto è proprietà
letteraria esclusiva.

- All contents strictly copyright-

Direttore Responsabile:
Giorgio Pini

Autorizzazione del Tribunale di
Modena n. 681 del 10/11/1985.

Gli articoli rispecchiano unica-
mente le opinioni degli autori e
non quelle dell'IPMS-ITALY.

IPMS - ITALY
Casella Postale 36 - P.O. Box 36
41010 Fossoli (Mo)
Italy

Quote sociali per l'anno 1989:
Soci Junior:.....Lit. 10.000
(fino a 16 anni)
Soci Senior:.....Lit. 30.000
(oltre i 16 anni)

1989 Membership Dues:
EuropeItalian Lire 30.000
Overseas.....US \$ 30,00

Le rimesse potranno essere ef-
fettuate a mezzo assegno ban-
cario, circolare o vaglia postale
intestati a:

Payment by bank draft or IMO
to:

Giorgio Pini
C. P. 36 - P.O. Box 36
41010 Fossoli (Mo)
Italy

NICOLA PIGNATO

1912
1986

DALLA LIBIA AL LIBANO



EDITRICE SCORPIONE
TARANTO

INDICE:

- Pag. 1.....Panzerkampfwagen IV Ausf H.**
Pag. 6.....Bristol F2B Fighter
Pag. 12.....Schneider SG-38 - Grunau 9
Pag. 14.....Flanker Superstar
Pag. 18.....XB-43
Pag. 21.....Jsu-152
Pag. 24.....Cose nuove dal mondo

*Questo numero del "Notiziario" è stato
realizzato con un programma di Desktop
Publishig, applicato su un P.C. IBM AT.
Vorrei ringraziare MARCO VARONE
che mi ha fatto da guida e mi ha assistito
durante le periodiche crisi di panico se-
guite a qualche incidente tecnico. (mm)*

In Redazione:

**Marco
Mai**

In Copertina:

Il protagonista dell'ultima edizione del Salone Aeronautico di Le Bourget: il SU-27.

Panzerkampfwagen IV Ausf H

Esistono carri che sono stati trattati bene dalle case produttrici di modelli, uno di questi è senz'altro il Pzkw IV. Sebbene ogni ditta ne abbia praticamente almeno uno nel proprio catalogo, risponde a verità il fatto che solo alcuni siano degni di essere acquistati. Parlo (nel caso del 1/35) dei due kit Tamiya e dei due kit Italeri, che con lievi aggiunte nei primi e più estese modifiche nei secondi, ci rendono buone repliche degli originali. Vi risparmierò quindi le ragioni per le quali tratterò di un modello concettualmente vecchio come stampo, al limite del pionieristico, come quello Monogram in scala 1/32.

Il kit è, come accennato, vecchio e sfoggia (in taluni dettagli) una ingenuità sconosciuta agli stampi più recenti. La plastica è ben lavorabile e (sic!) vagamente profumata al morso della lima, cosa che assieme al marchio Mattel mi ha fatto pensare alla Barbie. Scherzi a parte, i dettagli grossolani ed alcune incertezze riguardanti le dimensioni ci portano ad un notevole lavoro, sacrificato in un paio occasioni, sull'altare del compromesso. Se infatti la vicina scala 1/35 (sono in rapporto tra loro di 1/1,093) ci è molto utile per le cannibalizzazioni, dobbiamo tenere conto del realismo delle dimensioni, ed adeguarci a dettagli (ad esempio gli schürzen di scafo) non perfettamen-

te in scala, perchè se lo fossero, non risulterebbero in rapporto con

**Come
dettagliare
il modello
Monogram
di
DANILO
CARLI
Modena**

quanto sta attorno. Vi occorrerà oltre al kit, una certa familiarità con il carro, costruitene quindi almeno uno (magari Tamiya) prima di lavorare su questo. Vi verrà molto incontro anche una buona fonte iconografica (lo Squadron/Signal può bastare, ma alcuni dettagli non ci sono) e una buona dotazione di decals. Concludo dicendo che io ho sviluppato la versione proposta dal kit, ma che con la stessa dose di pazienza e di lavoro si possono ricavare la F2, la G e la J oltre la presente H. Per i virtuosi citerò l'Ausf. E visibile su un libretto del genere "come-si-fanno-i-carri" a firma Shepard Paine, ricavato dal Kit Monogram a cura dell'autore americano.

1) BASSO SCAFO

A) Frontale:

1) Separate dal pezzo 29 i punti di traino e rifate la staffa di ritenzione dei segmenti di cingolo con una striscia di plasticard sottile mm 0,25.

2) I punti di traino vanno forati e dotati dell'apposito spinotto realizzabile con filo d'ottone da mm 0,75.

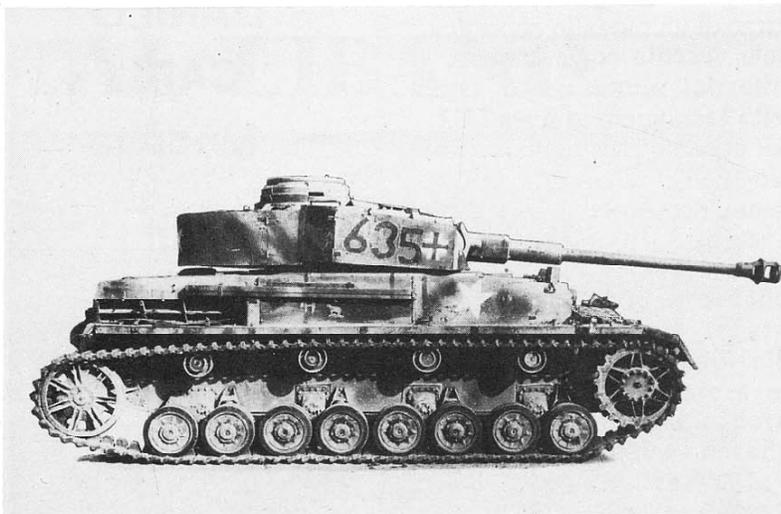


Bella seppur non nitida immagine di un Ausf. H in Russia. Appartiene alla Panzer Division Gross Deutschland, come si rileva dal simbolo tattico posto a lato del numero tattico 521.

(Archivio Pecchi)

In Alto: Pzkw IV H in Italia; appartiene alla PzGrenDiv. 90. La baionetta che attraversa la Sardegna è rosa, il carro in giallo-verdino. Particolari degni di nota sono il portapacchi campale ed i nebel-werfer in torretta. Esiste una remota possibilità che si tratti di un G ultimissima serie.

In Basso: Uno dei Pzkw IV H più fotografati. Il 635 della PzDiv. 12 Hitlerjugend, qui ritratto dopo la cattura da parte di un reparto inglese nella Francia del Nord. Si tratta di un esemplare della produzione tarda.
(Archivio Carlo Pecchi).



3) I segmenti di cingolo vanno sostituiti con quelli Tamiya (E2) e dotati dei relativi fermi tra il 3° ed il 4° e tra il 7° e l'8° segmento; i segmenti possono essere al massimo dieci e di solito lo erano.

B) Lati:

1) Oblungare il foro per la ruota motrice in modo da poter alloggiare il perno più a prua di mm 2,50.

2) Operare sui ribaltabili posteriori dei parafanghi come da disegno n. 1.

3) Cannibalizzare i ganci C56 e C72 dal kit Tamiya o ricostruire con plasticard da 1 mm.

4) Abbassate i ribaltabili anteriori dei parafanghi (disegno n. 2) rifacendoli con plasticard sottile e dotateli delle cerniere nonché dei perni (cannibalizzate dai kits Italeri). Vedere anche foto.

2) SOVRASTRUTTURA

C) Frontale:

1) Realizzate con plasticard da 0,25 le staffe di ritenzione degli elementi di cingolo e dotateli dei relativi perni; in alternativa lasciate i relativi fori passanti. Ricordo che tali staffe erano saldate alla piastra e che erano predisposte per contenere max 10 elementi.

2) Aprite la volata dell'MG 34 (pezzo 46).

3) Aprite uno scasso (che chiuderete posteriormente con del plasticard da 1 mm) in modo che il visore del pilota sporga dalla piastra corazzata e non sembri "appoggiato" contro (pezzo 43).

D) Lato Sinistro:

1) Il gancio deve essere eliminato dalla base triangolare (pz. 31) la quale verrà posizionata sullo scafo. Una volta fissata, foratela superiormente nello spessore con una punta da 0,50 mm, se non l'avete va bene un ago da siringa, e infilateci un gancio Italeri (pz. 63) od uno autocostruito con filo d'ottone sottile.

2) La base di legno del martinetto (pz. 44) dovrà essere racchiusa tra due elementi di plasticard da mm 1 in modo da allargarla di mm 2. Non carteggiate: la giunzione si deve vedere e simula due profili metallici. Con lo stesso sistema rifate anche la base orizzontale.

3) Il pezzo 42 deve essere dotato superiormente di un elemento di

plasticard da mm 1, più corto sul perimetro curvo da mm 0,50 e di una base (sp. mm 0,50) a contatto con lo scafo debordante il pz. 42 di mm 0,50 per lato.

4) Il cassone per le ruote di scorta pz. 27 deve essere ridimensionato. Sostituite le pareti trasversali con plasticard da mm 1 e dotatele degli anelli per il fermo, che realizzeremo con del filo d'ottone o se preferite con dello sprue stirato. La parete longitudinale deve essere accorciata a mm 30 e assottigliata (accorciate in proporzione anche la modanatura).

5) Sostituite con l'equivalente Tamiya C30 o Italeri 90 (kit F/G) il triangolino solidale allo scafo (riproducibile ad ogni modo con del plasticard da mm 0,50).

6) Riproducete lo scovolo scomposto nei suoi 4 elementi, ed i relativi supporti con plasticard da mm 0,25 e tondino $\phi 1$ mm circa.

7) Aggiungete il supporto dell'antenna Tamiya C50 o Italeri 93 (kit H) ma chiudetelo.
8) Il visore 48 è alternativo. Se lo

utilizzate dotatelo di due bulloni a testa tonda sopra e due sotto.

9) Incidete le linee di divisione tra i pannelli che compongono il parafango.

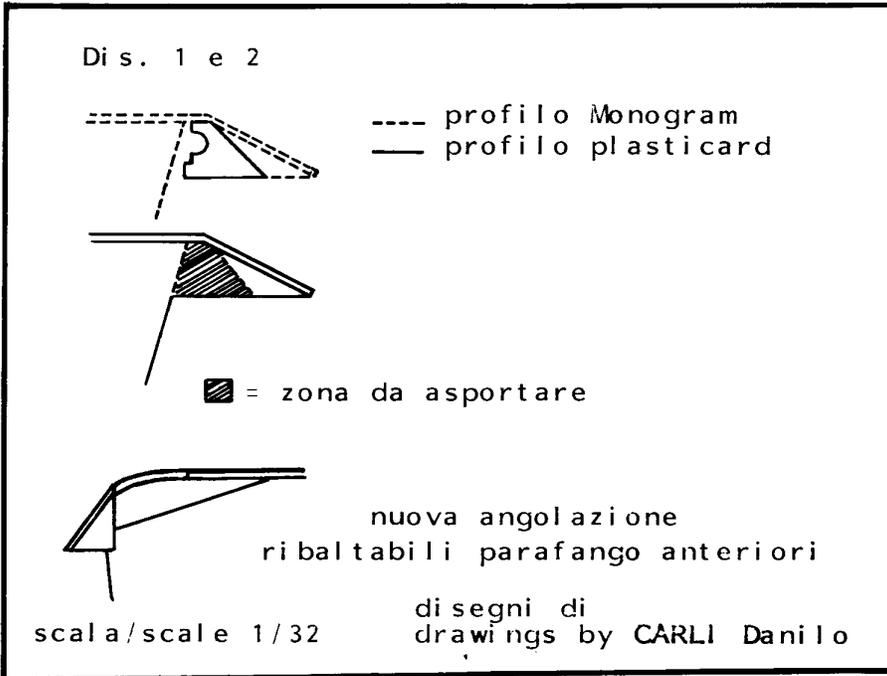
10) Eliminate i ganci del bordo del parafango.

11) Potete utilizzare l'estintore 26. Cannibalizzate dal kit Tamiya i ganci a "C" per il traino, la chiave inglese, la tronchese, la chiave lunga ed il fanalino posteriore (pz. C11, C38, C1, C6, C2, C44). Cannibalizzate, se potete, il supporto del faro oscurato o riprodudetelo con del plasticard e tondino; utilizzate il faro della Monogram senza supporto e dotatelo ai lati dei due rilievi.

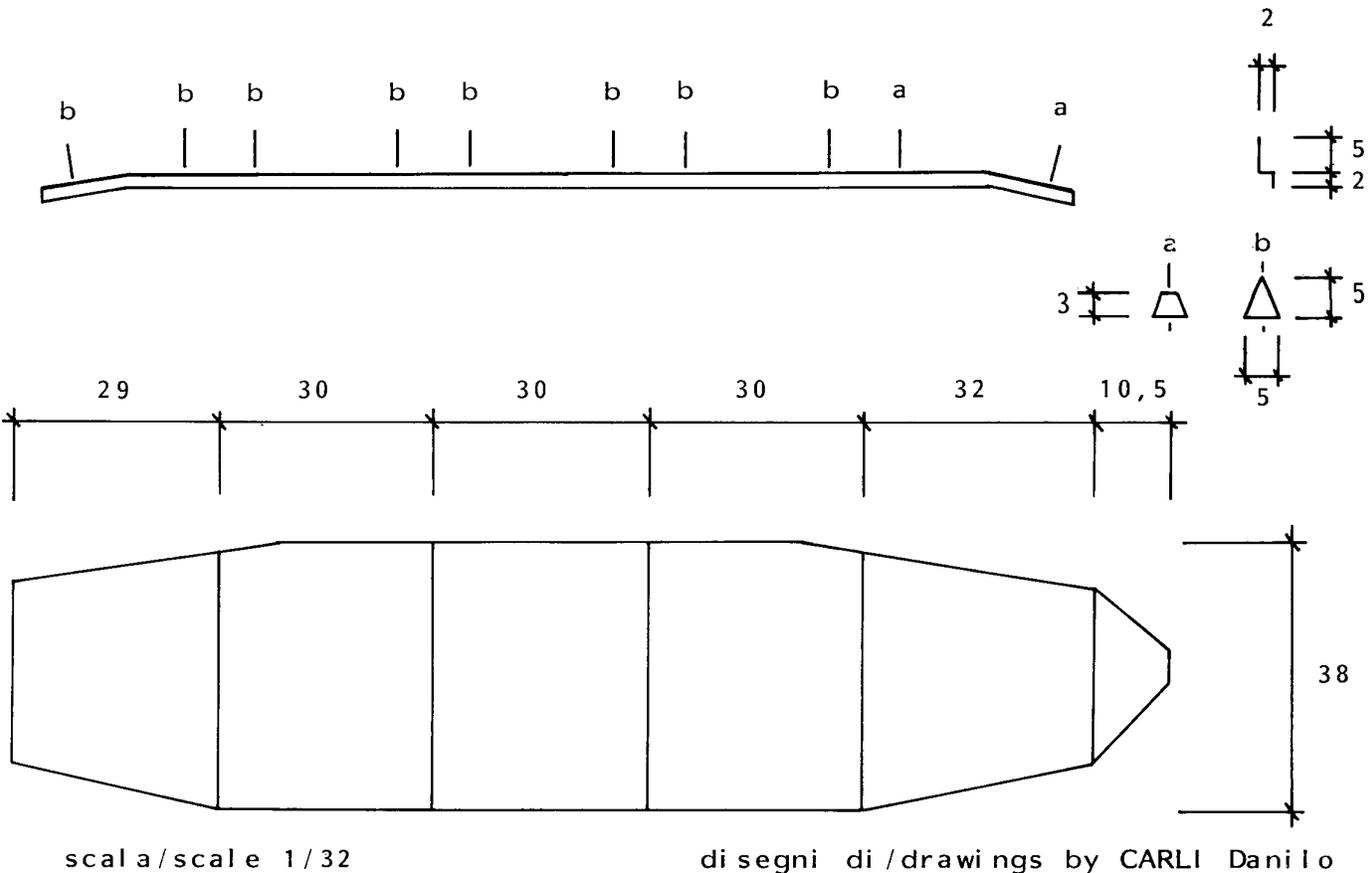
E) Lato Destro:

1) Vedi punto D1.

2) Aggiungete i filtri dell'aria Tamiya dopo averli allungati a mm 27 e aver adattato i



3 Schurzen, dimensioni in mm.



In questa pagina e nella seguente:

Dopo le foto originali, i disegni ed i consigli, ecco finalmente il risultato di tanti sforzi: il modello.

Le foto sono state effettuate prima della verniciatura per poter evidenziare meglio l'enorme quantità di modifiche apportate al kit Monogram, tutte indicate nel testo di questo articolo.

Foto dell'Autore.

relativi supporti. Utilizzate il convogliatore Italeri 114 (kit H) dopo aver praticato uno scasso di mm 3 nel flabello anteriore.

3) Aggiungete il contenitore dell'antenna di scorta (preferibilmente Tamiya, pz. C8 e C9).

NB: nel caso abbiate gli schürzen di scafo sarà più agevole eseguire tale operazione dopo aver posizionato i relativi supporti.

4) Aggiungete il badile sopra i flabelli, il più indicato è quello Tamiya, ma arrotondate il fermo della pala; quello del manico va bene così.

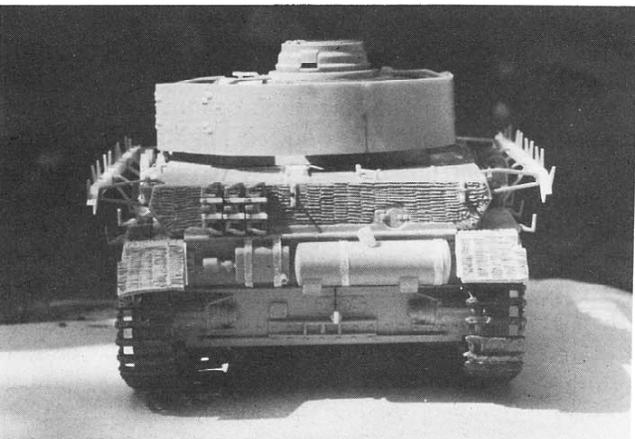
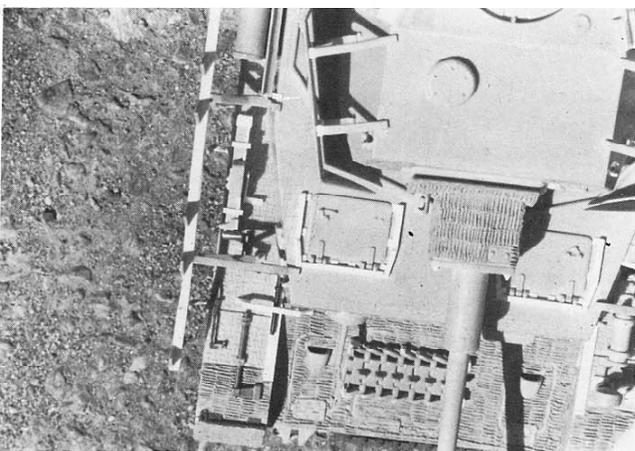
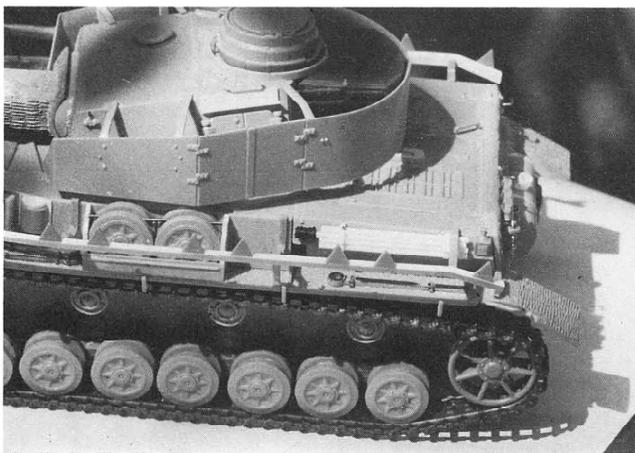
5) Vedi punto D8.

6) Cannibalizzare scure, gancio per manutenzione ai cingoli, manovella di messa in moto, ed allungandolo un po', il martinetto Tamiya (pz. C10, C3, C7, C12, C13, C14).

7) Cannibalizzate dall'Italeri il pz. 109 o rifatelo con plasticard da mm 0,50.

F) Retro:

1) Staccate le staffe dei punti di traino e dopo aver stuccato e carteggiato la zona, riposizionatele a contatto dei ganci del punto B3.



2) Sostituite il tubo di scappamento della marmitta con un segmento di tubetto \varnothing mm 3.

3) Aggiungete con carta o plasticard da mm 0,25 le due fasce di ritenzione della marmitta.

4) Agite come al punto F3 sulla marmitta del motore per la rotazione della torretta pz. 95, e dotatela del tubo di scappamento \varnothing mm 1,50 che forerete con il trapano.

5) Sotto la marmitta principale aggiungete un tondino \varnothing mm 2, su cui incollerete un tappo cilindrico (\varnothing mm 3, sp. mm1) di cui renderete bombata la parte in vista e su cui fisserete un rettangolino di plasticard di mm 1x3,50x0,25. In alternativa potete usare il pz. C61 Tamiya.

6) Con due rettangolini di plasticard (mm 1x5,50x0,25), quattro bulloni a testa esagonale e due segmenti di filo d'ottone o sprue stirato, riproducete i ganci per riporre il cavo di traino.

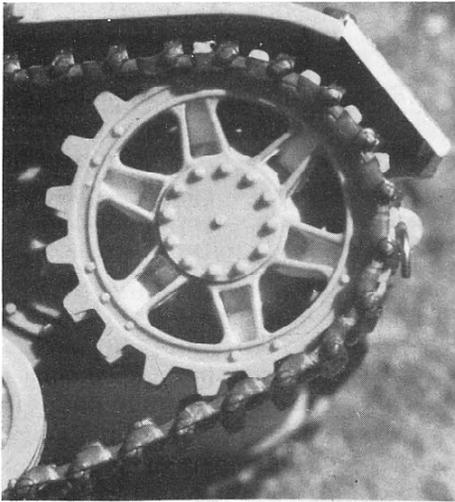
G) Cielo:

1) Stuccate i fori per il posizionamento dei sostegni per gli schürzen.

2) Stuccate i fori per la maniglia 38 anteriore. Tale maniglia andrà riposizionata più indietro di mm 4,50.

3) Eliminate le protezioni antischegge attorno ai portelli di accesso e, una volta montati questi ultimi in posizione chiusa (per un migliore riferimento) riproduceteli con quadratini di plasticard (mm 1x1x0,25) e plastirod sezione mm 1x1, come da foto.

4) Eliminate la scatola in rilievo dal centro del cofano e riproducetela col seguente formato di



ricello da 18 ton., il portellino tondo attaccato al ventilatore e la scatola posta a destra della cupola, di cui chiuderete il foro.

2) Lasciando quasi 1 mm di base solidale alla torretta, staccate il ventilatore, assottigliatelo a 1 mm e, dotandolo di sei supporti, riposizionatelo lasciando uno spazio vuoto di mm 0,50.

3) Sostituite i maniglioni 65 con gli equivalenti Tamiya.

4) Aprite nella cupola i tre visori riprodotti come tali.

Chiudete internamente con plasticard o, se il portello è aperto con cinque visori (ci sono anche quelli per i due visori chiusi).

5) Se il vostro portello del capocarro è in posizione aperta dovrete riprodurre l'imbottitura circolare di cuoio (riprodotta dalla Monogram in depressione anziché in rilievo) nonchè le tre maniglie dei chiavistelli del portello.

6) Sempre nel caso di cui al punto precedente, restringete il diametro dell'apertura d'accesso della cupola di mm 0,50, incollando internamente un anello di plasticard alto 1 mm e spesso mm 0,25.

7) Non utilizzate i riferimenti stampati e posizionate correttamente la cupola, con le cerniere del portello a circa ore 8, avendo sulle 12 la prua e sulle 6 il retro della torretta.

8) Montate centralmente davanti al visore frontale il traguardo 110 Italeri o un facsimile in sprue stirato.

9) Il cannone è scenterato a sinistra rispetto alla mezzeria, posizionate il pz. 54 più a destra di mm 2 e chiudete a sinistra il vuoto di mm 2 così creatosi.

10) Tra il pz. 54 ed il visore 52 aprite il foro del congegno di puntamento, dotandolo superiormente della scossalina.

11) Aggiungete una MG 34 nell'apposita protezione coassiale al 7,5 cm KwK 40.

12) Sul frontale del blocco dei recuperatori aggiungete quattro bulloni a testa conica (uno per angolo).

13) Per i ganci 64 agite come al punto D1.

14) Eliminate le scossaline stampate sopra gli accessi laterali di torretta e rifatele con plasticard sottile.

15) Separate i portelli 58 in due e restringete le metà posteriori (le anteriori sono quelle con tre bulloni a testa conica) di mm 1. Arrotondate le cerniere solidali ai portelli e lasciate così quelle in realtà solidali alla torretta. Se il vostro esemplare non è un Ausf. J della produzione medio-tarda, ai portelli mancano i visori ed i portellini. Cannibalizzate dal kit Tamiya o Italeri.

15) Posteriormente eliminate i riferimenti per il cassone e sostituitelo con l'equivalente Italeri (pz. 58, 59, 60, 61, 62).

L) Schürzen di Scafo:

Gettate via tutto! La Monogram dota il kit di due piastre alternative colpite da ben cinque cannonate! I colpi sono peraltro realistici, ma buttate via anche queste.

1) Utilizzate i supporti Tamiya debitamente adattati al nuovo scafo e come binario di sospensione usate due striscie di plasticard (mm 2x0,50 e mm 2x0,25) con le quali riprodurrete il profilo originale (sezione ad "L") sul quale incollerete i denti triangolari e trapezoidali (i due anteriori) recuperati magari dal kit Tamiya, ad imitazione ingrandita dei binari Italeri.

2) Usate i ganci D3 Tamiya.

3) Stesso dicasi per le maniglie D9 e D15 delle piastre. Piastre che realizzerete con plasticard da mm 0,50 seguendo il disegno n. 3.

M) Schürzen di Torretta:

1) Assottigliate le piastre del kit 50 e 60 o meglio, rifatele in plasticard sottile. Se però optate per la prima soluzione, dovrete anche incidere internamente i portelli, stuccare i riferimenti per i supporti ed eliminare i segni tondi degli estrattori di stampata.

2) I supporti vanno migliorati eliminando la striscia a contatto della parete della torretta, in modo da lasciare i due bracci orizzontali separati. I rinforzi triangolari e lamellari non erano da un lato come nel kit, ma centrali; rifateli con del plasticard.

BUON LAVORO !!!

mm 10x5,50 (la larghezza andrebbe bene, è solo da accorciare) in modo che il lato sinistro comprenda lungo la sua lunghezza la 2^a, 3^a e 4^a traversa della griglia sinistra di aerazione del radiatore. Gli spigoli verticali vanno smussati, coprite quindi con un coperchio (mm 9x4,50x0,25) e dotatelo di cerniere (2) a destra e maniglia a sinistra.

H) Treno di Rotolamento:

1) Unico, questo kit vi offre l'alternativa tra ruotini reggicingolo gommati o totalmente metallici.

2) Le ruote motrici hanno i raggi inesatti: le depressioni sono accennate sono in realtà ben più profonde. Con pazienza aprite tutti i raggi seguendo le depressioni stampate negli stessi e assemblate quindi le ruote motrici. Con triangolini di plasticard fate le pareti dei raggi e con dei rettangolini chiuderemo i pozzetti così ottenuti. Tale lavoro può sembrare lungo, in realtà è anche peggio, ma il risultato ripaga ampiamente il tempo perso. Vedere anche foto.

3) La ruota di rinvio (o di tensione) la sostituiremo con l'equivalente Tamiya o Italeri (quest'ultima da spessorare posteriormente). In alternativa è utilizzabile il tipo ricavato per fusione disponibile nel kit della Tamiya dedicato al Brummbär.

4) Sempre in alternativa potrete usare le ruote Italeri, che hanno il mozzo del primo tipo (per quanto concerne le Ausf. H e J.

D) Torretta:

1) Eliminate dal cielo della torretta i tre punti d'aggancio per il ver-

BRISTOL F2B "FIGHTER"

Cenni storici.

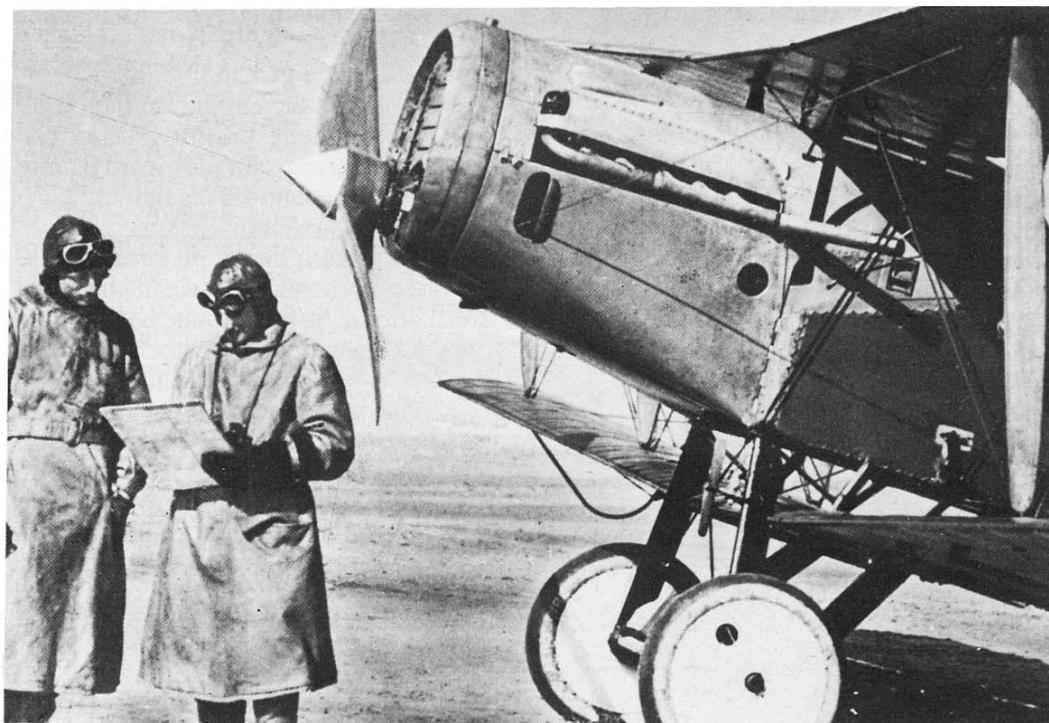
Le critiche situazioni d'impiego e la marcata inferiorità di cui soffrirono gli equipaggi dei ricognitori britannici Be2 nel 1915 spinsero il Quartier Generale del Royal Flying Corps ad emettere nello stesso anno una specifica per un nuovo biposto da osservazione, dotato di maggiori capacità difensive. Frank Barnwell, progettista della Bristol, disegnò in risposta lo R.2A, biplano biposto propulso dal motore Beardmore da 120 hp. La successiva comparsa del nuovo motore Rolls Royce da 190 hp suggerì a Barnwell di modificare il suo progetto. Il risultato dei suoi nuovi studi fu il Bristol F2A, capostipite di una leggendaria famiglia di caccia biposto. Il nuovo aereo fu inizialmente impiegato con poco successo. Alla loro prima uscita operativa, ad esempio, 6 F2A del 48° Squadron si scontrarono con 5 Albatross DIII della Jasta 11, condotti da Manfred von Richtofen. Solo 2 Bristol tornarono alla base,

Il Modello di uno dei più famosi aerei del R.F.C. realizzato da ALBERTO CASIRATI Bergamo

mentre i tedeschi non riportarono alcuna perdita. La ragione di questo insuccesso, oltre che all'abilità dei piloti avversari, stava nell'errato impiego del velivolo. Il pilota dava infatti priorità all'arma dell'osservatore, cercando di manovrare per mettere quest'ultimo

nelle migliori condizioni di tiro. I primi iniziali insuccessi causarono il diffondersi di voci infondate circa una pretesa fragilità strutturale del progetto di Barnwell. La robustezza si sarebbe invece dimostrata una delle migliori caratteristiche del "Biff". Fortunatamente, alcuni piloti decisero di reagire al deprimente stato di cose ed impiegarono il loro grosso e potente aereo come un caccia monoposto, sfruttandone le doti di velocità e maneggevolezza. Il successo fu immediato. Uno di questi piloti fu il tenente A.E. McKeever, al quale era stato affidato il primo F2B dell'11 Squadron nel maggio 1917. Volando con il suo abituale compagno, Sargente Osservatore L.F. Power, McKeever raggiunse ai comandi del Bristol Fighter un totale di 30 vittorie in 6 mesi di combattimenti. Da parte sua, Powell abbatté nello stesso periodo 8 aerei. Un'azione tipica della coppia McKeever-Powell, e del Bristol Fighter, si svolse il 30 novembre 1917.

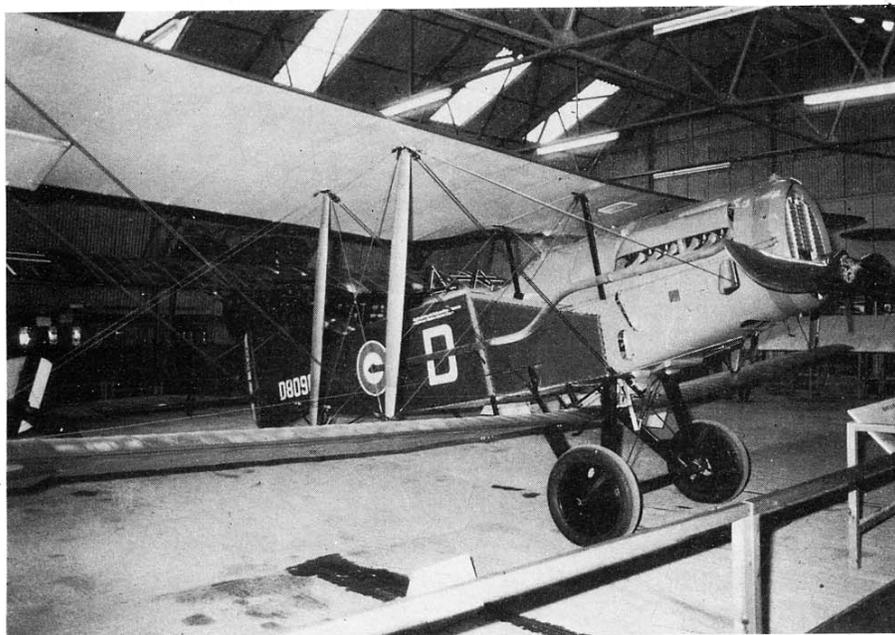
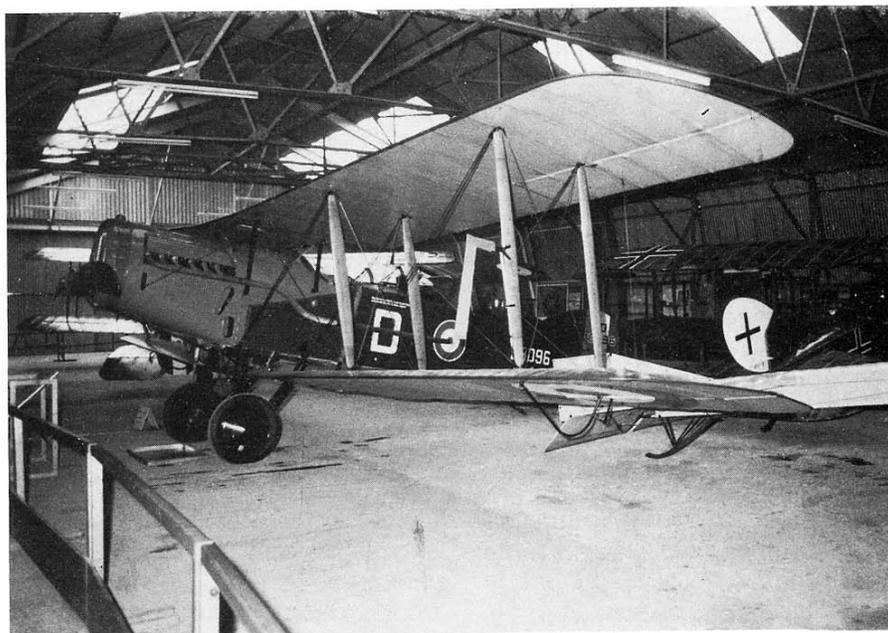
Quel giorno nuvoloso, essi incontrarono, a sud di Cambrai, una formazione di due ricognitori tedeschi scortati da 7 caccia Albatros. Senza pensarci troppo, McKeever attaccò, abbattendo uno dei ricognitori da una distanza di



Bella inquadratura ravvicinata del muso di un Bristol Fighter impiegato in Palestina. si notino lo scarico accorciato e l'apertura rettangolare per l'espulsione dei bossoli della mitragliatrice Vickers.

circa 15 metri. Il combattimento proseguì e Powell abbatté 2 Albatross, mentre i contendenti scendevano sempre più di quota. McKeever distrusse un altro caccia; infine la Lewis di Power si inceppò ed i due ruppero il contatto con i cinque velivoli tedeschi superstiti. Il "Brisfit" svolse un ruolo di importanza addirittura strategica, essendo in grado di eseguire ricognizioni ad alta velocità e di resistere agli attacchi dei caccia avversari, salvando così le fotografie, così necessarie ai Comandi Superiori. Da molti considerato il miglior caccia di

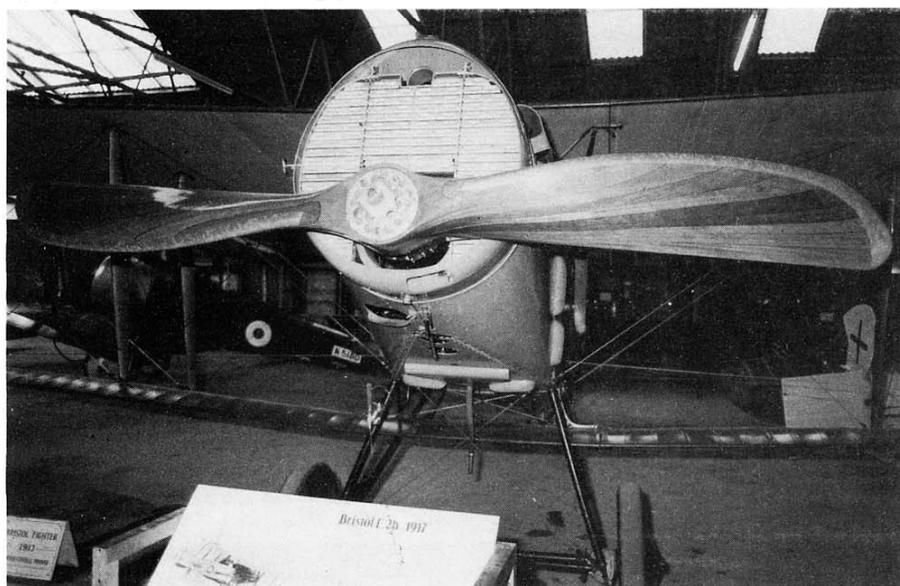
tutto il conflitto, lo F2B fu in ogni caso il miglior biposto e prestò servizio anche nel primo dopoguerra, costituendo per i primi anni la spina dorsale della Royal Air Force post-bellica. Impiegato in tutto l'impero britannico, fu utilizzato



Tre immagini del Bristol Fighter conservato presso la Shuttleworth Collection ad Old Warden (Gran Bretagna). Sono evidenti numerosi dettagli della parte anteriore del velivolo e la differente corda dei montanti alari esterni ed interni.

operativa-
mente fino al
1932. L'e-
spansione
della produ-
zione, conse-

guente all'ordine del luglio 1917 da parte del War Office per altri 800 Bristol F2B, causò problemi in ordine all'approvvigionamento di unità motrici. Si pensò quindi di utilizzare, oltre al Rolls Royce, propulsori come il Sunbeam Arab e l'Hispano Suiza da 200 hp, il Siddeley Puma da 230 hp, il Wolseley W4A Viper o il R.A.F. 4d da 200 hp. Nessuno di questi motori diede comunque risultati soddisfacenti. L'unità motrice di maggior rendimento fu il Rolls Royce "Falcon III"



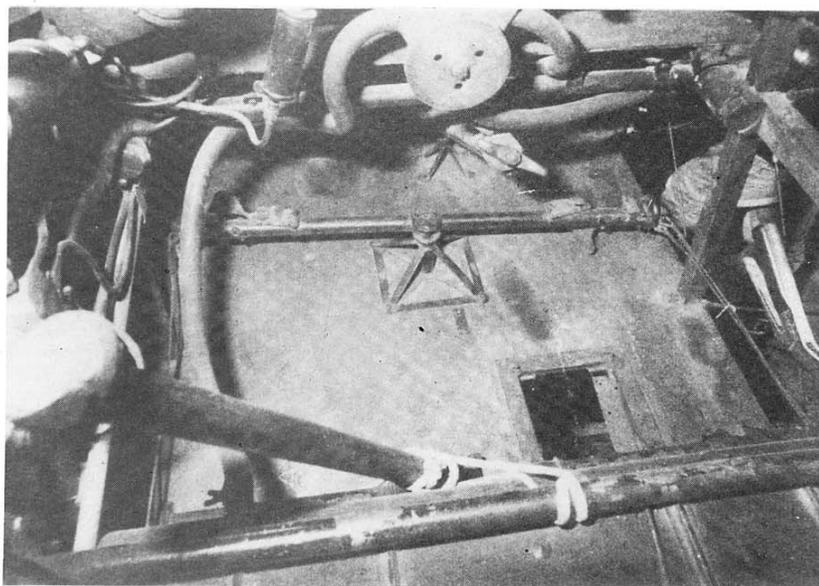
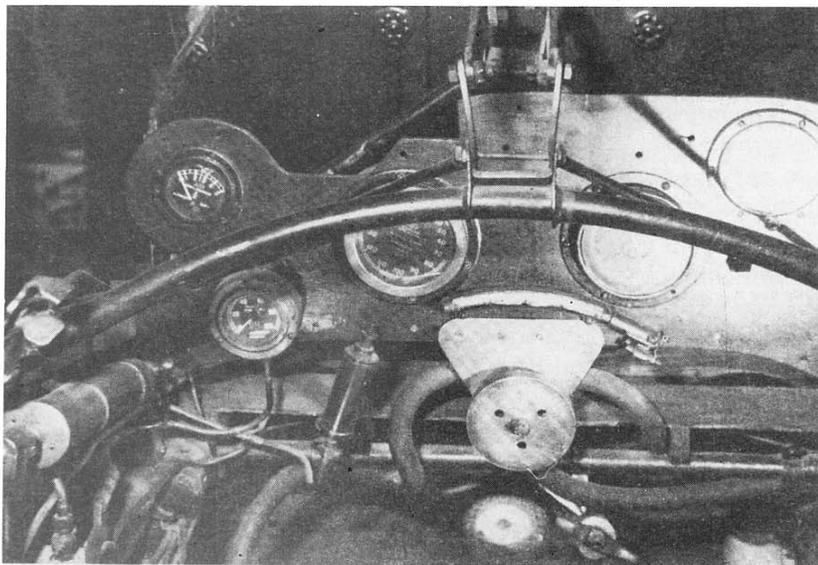
da 375 hp, in grado di portare il Bristol Fighter a 10.000 piedi in 11 minuti e 15 secondi e di dare all'aereo una velocità massima, a quella quota, di circa 180 km/h. L'armamento del "Biff" era costituito da una mitragliatrice Vickers sincronizzata fissa in caccia, ed azionabile dal pilota, e da una o due mitragliatrici Lewis su supporto Scarff per l'osservatore. Numerosi esperimenti vennero condotti per variare la dotazione bellica di lancio, ma nessuno di questi fu impiegato su larga scala. Il biposto di Barnwell fu molto amato dai suoi equipaggi, che gli tributarono addirittura due ballate. Quando Godfrey Auty, noto pilota collaudatore dei nostri tempi, ebbe pilotato l'esemplare, tuttora in condizioni di volo, della Shuttleworth Collection, dichiarò: "Dal momento in cui si appoggia il piede sinistro sulla staffa di salita per accedere al posto di pilotaggio, si prova una sensazione di comunione fra uomo e macchina".

I modelli:

Fu la casa inglese Airfix, nel 1957, ad introdurre per prima sul mercato un modello in scala 1/72 del Bristol F2B. E' sorprendente come, data la popolarità e l'importanza di questo caccia, il kit sia rimasto l'unico disponibile per ben 30 anni, fino a quando la ditta britannica Libramodels decise di celebrare i 70 anni del Brisfit con un eccellente vacuform in 1/72. Il modello Airfix rimane dunque l'unico kit ad iniezione in 1/72 mai prodotto (se si eccettua l'introvabile Renwal), ed è attualmente disponibile in due confezioni. La prima, reintrodotta nel 1986, offre un F2B del 5° Squadron, basato in India alla Quetta Station Flight negli anni '20. Una buona fotografia di questo esemplare appare in Profile n. 237 a pagina 65. La seconda scatola, inclusa nella serie "Vinta-

ge Aircraft" è giunta in Italia nel settembre 1988, e dà la possibilità di riprodurre il Bristol Fighter di Mc-Keever e Powell. I due kits sono identici, per cui i consigli che seguiranno possono venire applicati ad entrambi. Si tenga comunque presente che gli F2B postbellici differivano dai precedenti in numerosi dettagli, fra i quali gli scarichi, l'eventuale presenza di un radiatore supplementare sotto il muso (soprattutto per gli esemplari impiegati in India), le luci di posizione e così via. Questo articolo concerne solo i Biff impiegati nella Grande Guerra, nella versione più diffusa, la F2B, e dotati di uno dei motori Rolls

Royce. Lo stampo del modello Airfix, data la veneranda età, è piuttosto crudo per gli standard attuali. Tuttavia, le linee generali sono decisamente buone e l'unico errore di rilievo è relativo alla sezione del cofano dell'abitacolo anteriore. Per ottenere una buona riproduzione è necessario eseguire lavori un po' lunghi, ma non difficili. Entrambe le confezioni Airfix contengono decalcomanie di ottima qualità, anche se in qualche caso con problemi di registro. Il foglio relativo all'aereo di McKeever e Powell contiene anche gli stencils. Il Vacuform della Libramodels risponde appieno alle caratteristiche di qualità tipiche

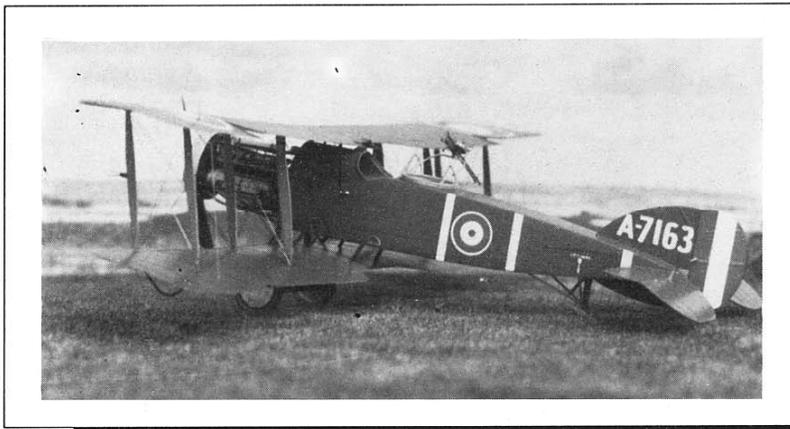


In alto: Questa immagine del cruscotto mostra anche il selettore di alimentazione (al centro) e la parte posteriore del serbatoio principale.

In basso: La pedaliera è ben visibile in questa foto della parte bassa dell'abitacolo anteriore.

(foto WWI AERO)

dei prodotti di questa ditta. Lo stampo è pulito, ed il kit è in effetti doppio, perchè consente di costruire due aerei completi, oltre a dare la possibilità di riprodurre varianti con diversi motori. La confezione contiene parti in metallo bianco prodotte dalla Aeroclub (4



Il modello realizzato dall'autore, basato sul kit Airfix. Fra i particolari autocostruiti si evidenziano il motore, i montanti, i piani di coda e la mitragliatrice Lewis. Le ali sono state notevolmente assottigliate. L'F2B riprodotto apparteneva al 22° Squadron.

ruote, 2 eliche, mitragliatrici, 2 anelli Scarff e scarichi), decalcomanie e materiale estruso per i montanti. Si tratta senza dubbio di un ottimo kit, dotato di linee generali pressochè perfette. Il prezzo è piuttosto alto, ma ne vale sicuramente la pena. Questo articolo si rivolge al modellista medio, e prende in considerazione il kit Airfix della serie "Vintage Aircraft". Esso è più facilmente reperibile, il costo è assai inferiore e non è molto difficile ricavarne un'ottima riproduzione. Prima di passare ai consigli pratici, però, mi si consenta una nota di apprezzamento per la "box art" di questo kit, a mio parere ben studiata e realizzata, e di ottimo gusto.

Correzioni al kit Airfix:

Dopo aver liscio le pareti interne, si uniscano le due semifusoliere con del nastro adesivo e si corregga dall'esterno la forma del cofano dell'abitacolo del pilota, in modo da ottenere una curvatura simile a quella del profilo indicativo A che accompagna i disegni. Bisogna fare attenzione a non rimuovere troppa plastica, per non trovarsi con un bel buco al posto del cofano. Si ricordi di lasciare uno spessore di materiale sufficiente alla rifilatura dell'unione delle semifusoliere. Si rifinisca quindi il bordo visibile del cofano in questione, dall'interno in modo da assottigliarlo convenientemente, e si pratichi l'apertura per lo scarico dei bossoli della Vickers. In seguito, si asporti la parte tratteggiata nel disegno 3 e la si sostituisca con un pezzo di plasticard

da 0,3 mm, nel quale si sarà in precedenza praticato un foro del diametro di 10 mm. Si proceda all'autocostruzione degli interni, facendo riferimento alle fotografie che accompagnano l'articolo. Per la colorazione dei particolari si veda quanto riportato nel paragrafo "colorazione". Successivamente, si uniscano le semifusoliere e si monti il radiatore. Bisogna ora rettificare il profilo della parte posteriore di fusoliera, con l'uso di carta abrasiva, utilizzando i disegni come guida; ciò comporta anche un accorciamento della fusoliera, in coda, da 1 mm. Si faccia attenzione all'area del muso. La forma ed il numero delle aperture di ventilazione variavano frequentemente. I disegni mostrano la soluzione adottata per i primi F2B. Si fori con una punta di trapano da 1 mm. l'apertura per i proiettili della mitragliatrice Vickers (n. 1).

Ali e piani di coda:

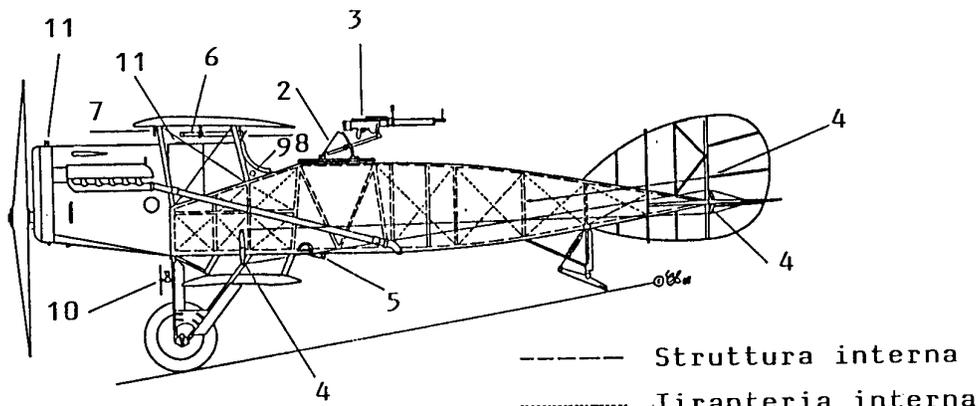
Le superfici di volo offerte del kit sono piuttosto spesse. Bisogna decidere se assottigliarle o autocostruirle; noi abbiamo preferito assottigliare le ali ed autocostruire i piani di coda. Per l'assottigliamento si è proceduto utilizzando carta abrasiva di grana via via sempre più fine, rimuovendo in totale circa 1,5 mm. di plastica. I bordi d'uscita vanno assottigliati in modo particolare: più il loro spessore viene ridotto e più il risultato finale è realistico. Particolare attenzione va riposta nel mantenimento di un adeguato profilo alare. L'effetto della centina

fili di sprue stirato a caldo o striscie di plasticard analogamente trattato. Successivamente, gli alettoni possono essere separati, e la loro posizione modificata. I piani di coda possono essere ottenuti con l'uso di plasticard da 0,3 mm. L'effetto centinaatura può essere riprodotto come sopra. Infine, nella sezione centrale dell'ala superiore, va praticata una piccola apertura, all'interno della quale va inserito uno strumento, riproducibile ad esempio con un tondino di sprue opportunamente sagomato.

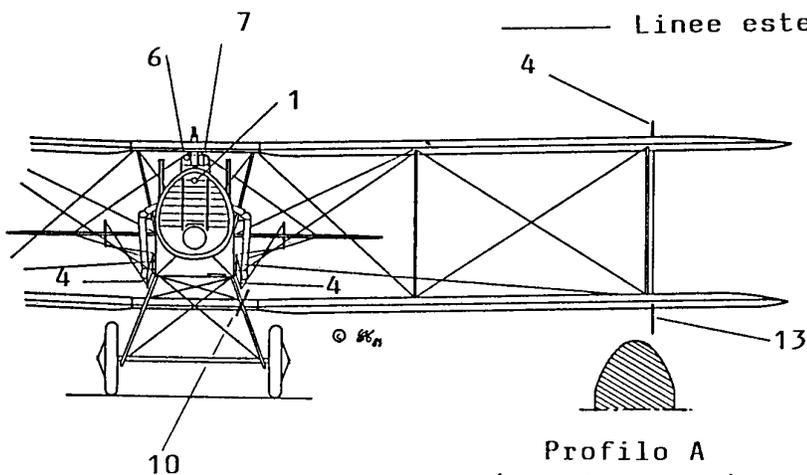
Il montaggio:

Per prima cosa, è bene montare i piani di coda, controllandone con cura l'allineamento sia in pianta che di fronte. Eseguite le necessarie stuccature e rifiniture, si passa alla verniciatura. E' questa una costante tipica dei modelli di multiplani. Per ottenere un buon risultato e per non costringere la mano che regge il pennello a rocamboleschi contorsionismi, è infatti buona regola verniciare il modello prima di completare il montaggio. Nel nostro caso, entrambe le ali sono connesse alla fusoliera per mezzo di montanti, per cui la colorazione deve avvenire prima dell'incollaggio di entrambe. Si prosegue quindi con il montaggio dell'ala inferiore. Anche qui è molto importante fare attenzione all'allineamento. Si incollino ora i montanti di fusoliera e successivamente, l'ala superiore. I montanti interalari possono poi essere inseriti fra le ali ed incollati. Tutti i montanti del kit sono piuttosto spessi, per cui van-

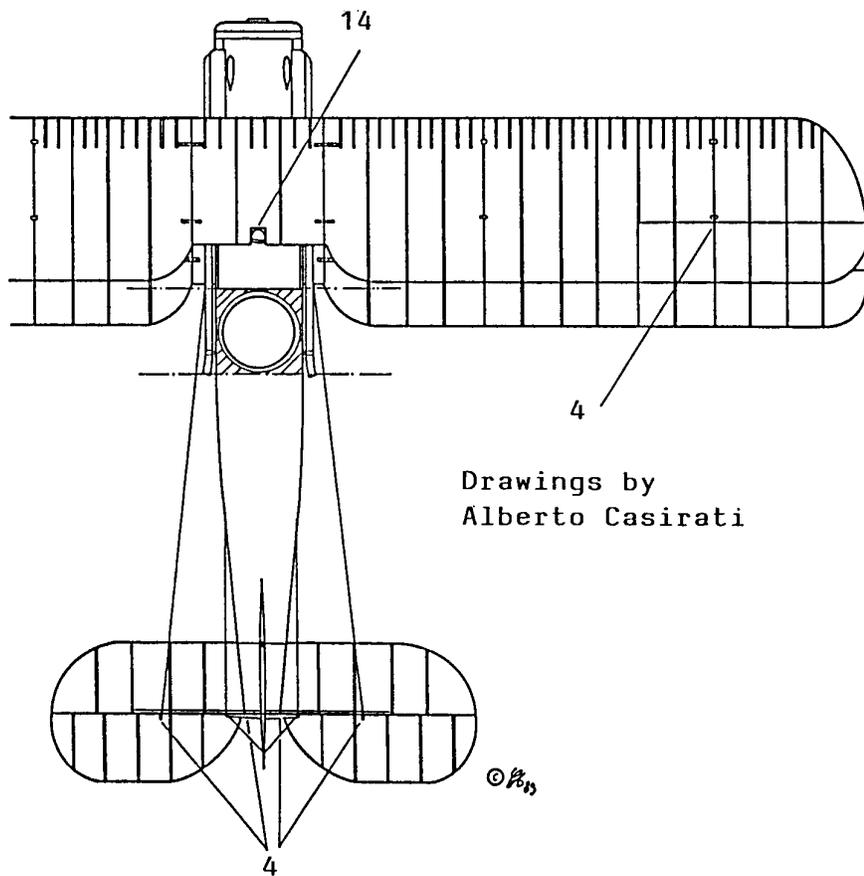
tura può essere in seguito riprodotto incollando al posto di ogni cen-



----- Struttura interna
 Tiranteria interna
 ———— Linee esterne



Profilo A
 (non in scala)



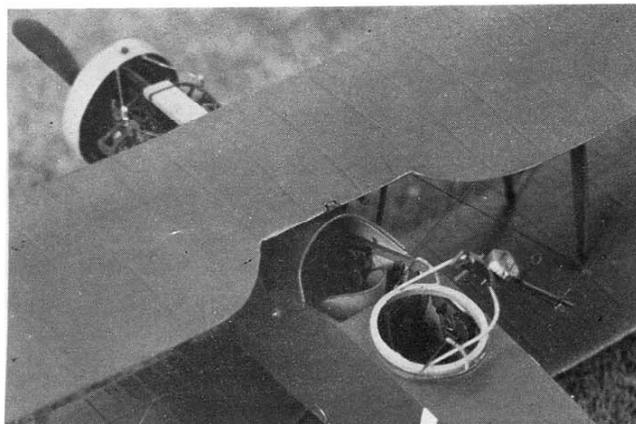
Drawings by
 Alberto Casirati

no assottigliati od autocostruiti. In particolare, si ricordi che i montanti interalari interni del Bristol Fighter avevano corda maggiore di quelli esterni (si veda a tal proposito la fotografia a pag.7), mentre il kit offre montanti tutti di ugual corda. L'auto-costruzione degli elementi di dimensione maggiore sembra a questo punto

l'unica soluzione. Per questa operazione, consiglio l'uso di plasticard da 0,3 mm. Si assottiglino o si costruiscano quindi le gambe del carrello e si monti il medesimo, dando luogo alla sostituzione delle ruote. Il pattino di coda va notevolmente arricchito, con l'aggiunta dei tubolari di sostegno laterali. A questo punto, possono essere applicate le decals..Si aggiunga quindi la tiranteria. Per facilitare questa operazione, consiglio di partire dai montanti di fusoliera e di procedere verso le estremità alari. Vanno quindi montati gli ultimi particolari, quali: - lo Scarff

Ring (n.2) e la mitragliatrice Lewis (n.3) - le squadrette di controllo delle superfici mobili (n.4) - la parte inferiore della cloche d'emergenza per l'osservatore, che sporgeva dalla fusoliera, ed il relativo cavo (n.5) - i mirini Aldis (n.6) e a retino (n.7) - il parabrezza (n.8) - l'interruttore principale (n.9) - la dinamo (n.10) - i tappi del radiatore e del serbatoio (n.11) - il tubo di pitot (n.12) - i tubolari per la protezione delle estremità alari (n.13) - l'elica. Quest'ultima può essere ottenuta modificando quella fornita dal kit. Va quindi aggiunto il piatto anteriore, riproducibile, ad esempio, con un cerchietto di plasticard da 0,1 mm. Da ultimi vanno posizionati gli scarichi che variavano persino

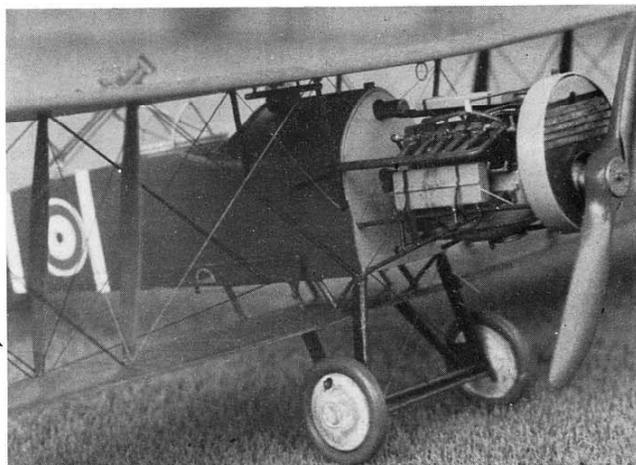
da aereo ad aereo. E' necessario far riferimento ad una foto dell'esemplare prescelto. La maggior parte di questi dettagli dovrà essere autocostituita, od ottenuta per cannibalizzazione. Sono pure disponibili i seguenti prodotti in metallo bianco della ditta inglese Aeroclub: - Scarff Ring e Lewis (art. v052), - ruote (art. v017), - elica quadripala (molti esemplari montarono questo tipo di elica, art. p052).



Per concludere altre due foto di particolari del modello: è evidente che dell'originale kit Airfix è rimasto ben poco: praticamente tutti i pezzi sono stati elaborati.

Colorazione:

La finitura di fabbrica dei Brisfit seguiva lo schema tipico degli aerei da combattimento britannici di quell'epoca. Le superfici latero-superiori erano in PC-10, un colore bruno-olivastro piuttosto scuro, la cui tonalità tese ad assumere accenti sempre più tendenti al marrone man mano che ci si avvicinava alla fine della guerra. Questo colore viene comunemente denominato "Royal Flying Corps Green" e può essere ottenuto correggendo l'HB15 dell'Humbrol aggiungendo alcune gocce di Tan (Humbrol 9 o Mo-Lak 9). I pannelli metallici del muso, lo Scarff Ring ed il radiatore venivano spesso verniciati in un grigio chiaro denominato "Battleship Grey" ed ottenibile con l'uso di Humbrol 64 o meglio, con il Pactra XF-19. Le superfici inferiori conservavano il loro aspetto naturale, e venivano solo trattate con vernice protettiva trasparente. I montanti del pattino di coda erano in profilato metallico verniciato in nero lucido. Lo stesso dicasi per i tubolari a protezione delle estremità alari. Pure in nero lucido erano colorati il tubo di pitot, il mirino a cannocchiale Aldis e la dinamo. I montanti interalari era-



no in legno verniciato, come l'elica.

Insegne di nazionalità:

Nonostante le decalcomanie fornite dal kit siano ben stampate, esse non riproducono in modo esatto, a parere di chi scrive, la tonalità "ultramarine" utilizzata dal R.F.C. per le sue coccarde. Il blu dovrebbe essere più chiaro. Una buona approssimazione di questo elusivo colore può essere ottenuta con l'utilizzazione dell'Humbrol M60. Le migliori decals in commercio, da questo punto di vista, sono quelle prodotte dalla Americal-Gryphon (4373 Varsity Lane, Houston, Texas 77004,

stengono che la tonalità usata dall'Airfix è giusta, altri caldeggiavano la tesi contraria. Salvo casi particolari, le coccarde venivano applicate nelle usuali 6 posizioni: 2 sopra l'ala superiore, 2 sotto l'ala inferiore e due ai lati della fusoliera. Normalmente, solo le coccarde subalari non portavano il profilo bianco esterno, introdotto il 5 maggio 1917. I codici individuali e gli stencils forniti dal kit sono eccellenti e possono essere usati direttamente.

Bibliografia:

- WW1 Aero, The Journal of the Early Aeroplane, nn. 92,114,121.
- Vintage Warbirds n. 1.
- Profile nn. 21,237.
- Windsock Datafile n. 4.
- Cross and Cockade International Journal, n. 2/88.
- RAF Yearbook 1985.

Colorazione, riferimenti modellistici: (Colori Humbrol)

Esterno: - PC10: HB15 + gocce 9

- Tela Verniciata: HB16 + gocce 64

- Battleship Grey: 64 o Pactra XF19

Interni: Pavimento, Cruscotto, Struttura, (legno verniciato) colore n. 9

Pareti laterali (tela naturale) HB16

Serbatoio, Sostegno Vickers, Pedaliera, Cloche, Strumenti, ed altri particolari metallici: nero.

Seggiolino del pilota: vimini.

Manette, selettore carburante: ottone.

Ringraziamenti:

L'autore desidera ringraziare in modo particolare Mr. Leo Opdycke, WW1 Aero, per la gentile collaborazione.

Schneider SG-38 - Grunau 9

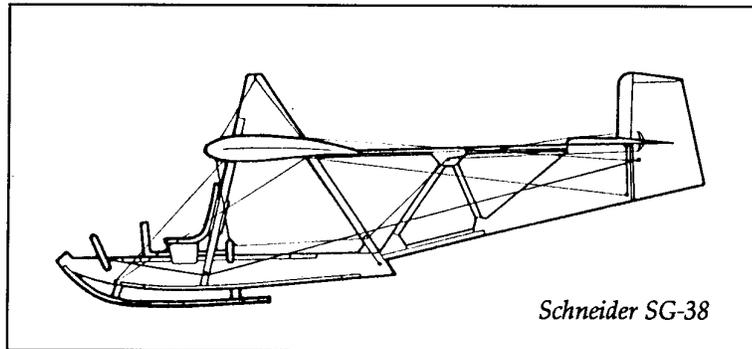
**Due sconosciuti
protagonisti del
volo a vela
riprodotti in 1/72**

**ALDO ZANFI
Modena**

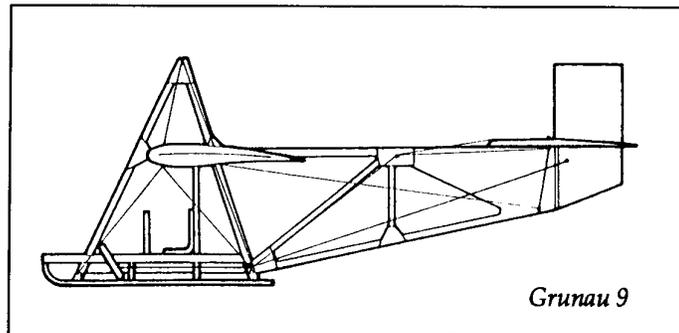
Vista l'impossibilità di effettuare voli a motore a causa delle condizioni imposte dal trattato di pace, gli anni seguenti il termine della I G.M. videro, in Germania, una enorme diffusione del volo veleggiato. Esso venne inizialmente praticato con alianti di tipo biplano, che pur essendo di facile pilotaggio, si rivelarono di realizzazione complessa e laboriosa, necessitando ovviamente di due set di ali. Per questo i progettisti cercarono di sviluppare e migliorare la formula monoplana, con il primo aliante monoplano da scuola disponibile nel 1923; disegnato da Alexander Lippisch, che lo battezzò in modo abbastanza provocatorio "Hols der Teufel" (letteralmente "All'inferno con esso"), venne utilizzato con leggere modifiche fino al 1937 con il nome di Zogling. Quasi contemporaneamente (nel 1924) Espenlaub sviluppò il Grunau 9 che divenne noto con il nomignolo di "Schadelspalter", ovvero "Spaccacranio" a causa della struttura portante situata proprio di fronte al pilota, al quale poteva causare qualcosa di più di un semplice mal di testa nel caso di un atterraggio un po' troppo duro. Nonostante ciò, anche il Grunau 9 venne largamente utilizzato fino al termine degli anni '30. Il difetto principale dello Zogling e del Grunau 9 era, tuttavia, quello

di poter essere lanciati solo da un pendio, fattore che ne limitava l'utilizzo. Per ovviare a questo problema, la Segelflugzeugbau Schneider, con l'aiuto dei progettisti e piloti istruttori Rehberg, Schneider ed Hoffman, realizzò l'aliante scuola (Schulgleiter) SG-38 (la cui sigla indicava l'anno di

il kit più originale del 1987. Già il nome del produttore, la tedesca HUMA-MODELL, dovrebbe far pensare a qualcosa di sicuramente inusuale e/o poco noto, ma di qui ad arrivare all'idea di riprodurre nella popolare scala 1/72 una coppia di alianti degli anni '20 e '30, occorre una bella fantasia !!



costruzione, 1938) che poteva essere lanciato anche da terreni pianeggianti, mediante sistemi a catapulta. Lo SG-38 offriva il massimo possibile in fatto di sicurezza ed aveva caratteristiche di volo che tendevano a "perdonare" gli errori di pilotaggio; la costruzione venne mantenuta la più semplice possibile, per fare anche in modo che l'aliante potesse essere realizzato ed assemblato anche dai più piccoli gruppi di volovelisti. Il successo dello SG-38 fu tale che ne vennero realizzati circa 5.000 esemplari, e si può dire che praticamente tutti i piloti che servirono nelle fila della Luftwaffe durante la II G.M. abbiano avuto le loro prime esperienze di volo su questo aliante. Dopo queste note, necessarie per dare un breve inquadramento ai soggetti di queste righe, passiamo all'esame di quello che, come opinione personale, è stato



Comunque un plauso alla HUMA-Modell, che con questo kit che comprende Grunau 9 e Schneider SG-38, ha raggiunto vette insospettate in fatto di originalità (oltre che, speriamo, un buon successo commerciale). Il kit si compone di una singola stampata in plastica bianca ben lavorabile, che comprende 25 pezzi con appena qualche accenno di sbavature (peraltro facilmente eliminabili). Il dettaglio superficiale delle ali e dei piani di coda è in rilievo, ma estremamente fine, con una efficace riproduzione del rivestimento in tela; ben riprodotti anche i dettagli dei tralicci che costituivano le "fusoliere" dei due alianti. Gli alianti veri e propri sono composti da sei pezzi (Gru-

nau 9) e da 7 pezzi (SG-38); le parti rimanenti vanno a formare tre tipi di carenature per il pilota (una per il Grunau 9 e due per lo SG-38) ed un interessante carrello per il traino a terra, utilissimo nel caso si decidesse di realizzare un piccolo diorama. Il montaggio è ovviamente di una semplicità estrema, salvo prestare una certa attenzione a realizzare le corrette angolazioni tra le varie parti. Decisamente più complessa la fase di rifinitura, durante la quale si può dettagliare a piacere la zona di pilotaggio, aggiungendo cavi e tiranti vari (questo si può tranquillamente evitare se si utilizza una delle carenature fornite nel kit). Per ottenere un buon realismo dovranno comunque essere aggiunti diversi tiranti e cavi di comando delle superfici mobili, seguendo gli utili schemi riportati sul foglio delle istruzioni, che fornisce anche una sequenza di "montaggio" degli stessi. Il modello comprende un foglio di decals (dal film sottile e trasparente) con i marchi per ben 8 alianti diversi, 3 Grunau 9 (due dei quali con carenatura) e 5 SG-38 (di cui 3 con carenatura, uno dei quali di nazionalità francese). Alcuni soggetti proposti sono rappresentati anche in alcune fotografie presenti sul foglio di istruzioni. Il kit può essere richiesto direttamente alla HUMA-MODELL all'indirizzo sotto riportato; il suo costo è di DM 14,50, corrispondenti, al momento in cui queste note vengono scritte, a circa Lit. 10.500.

HUMA-MODELL, Kilianstadterstrasse 9, D-6450 Hanau 6, Repubblica Federale Tedesca.

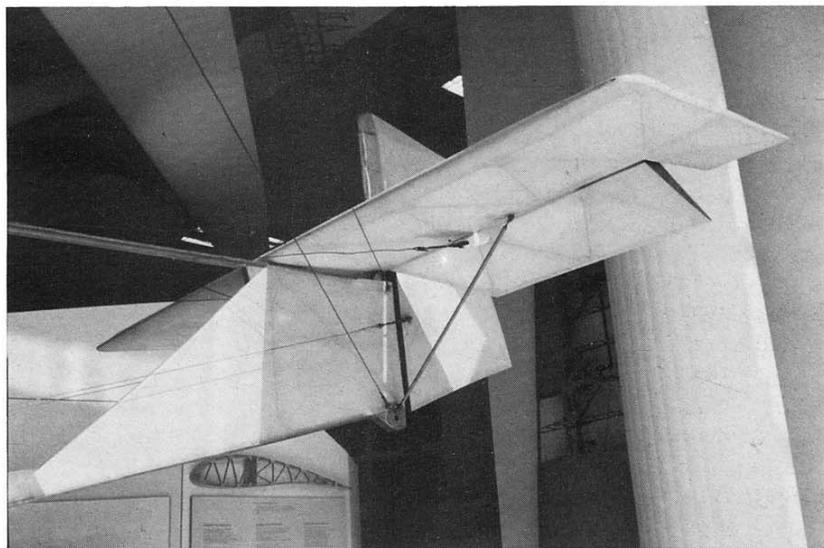
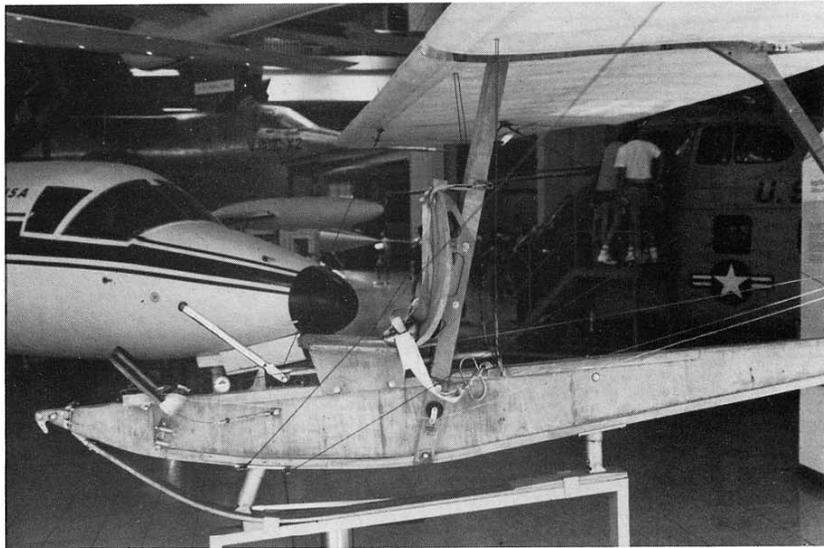
Review sample kindly supplied by HUMA-MODELL.

Uno degli ultimi soggetti a trovare un po' di spazio nelle affollate sale della zona aeronautica del Deustches Museum di Monaco di Baviera è stato questo splendido esemplare dell'aliante da addestramento Schneider SG-38, prodotto come indica la sigla, a partire dal 1938. Le immagini permettono di apprezzare appieno la tipica architettura di questo tipo di alianti, utilizzati per far compiere le prime esperienze di volo agli appassionati. Si possono notare diversi dettagli del

posto di pilotaggio, come gli attacchi delle cinture di sicurezza e la disposizione dei semplici comandi di volo, cloche e peda-

liera, con i relativi cavi di comando delle superfici mobili.

(Foto Aldo Zanfi IPMS Modena)



FLANKER SUPERSTAR

Ovvero il Sukhoi SU-27 a Le Bourget

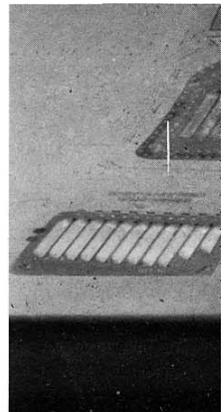
*Dai nostri inviati
al Salone Aerospaziale
di Le Bourget (Parigi)
Marco Mai
Alberto Zanfi*

La sorpresa nel trovarsi davanti ben due Sukhoi 27 "Flanker" è durata giusto il tempo di una veloce ricognizione attorno ai velivoli del settore dedicato all'Unione Sovietica (in statica MiG-29UB, Sukhoi SU-25 "Frogfoot" e SU-25UB, Mil MI-28 "Havoc", Mil MI-17 Ambulanza e An-225 Mriya con navetta spaziale Buran montata sul dorso della fusoliera). Da questo schieramento risulta evidente che quest'anno il Salone

ha avuto il suo punto di massimo interesse proprio nella massiccia presenza dei velivoli con la stella rossa, a prescindere dallo sfortunato incidente che ha visto protagonista il MiG-29 nel giorno di apertura.

Il Sukhoi 27 ha doppiamente impressionato, sia a terra che in volo. A terra per le sue dimensioni imponenti, infatti si stima una lunghezza di circa 22 metri ed un'apertura alare di circa 14,5 metri, e per la linea molto gradevole, ulteriormente slanciata dalla mimetizzazione a tre toni di grigio/azzurro. In volo per le sue eccellenti prestazioni acrobatiche, messe ottimamente in risalto dal pilota, il capo collaudatore della Sukhoi, comandante Pugaciov, che al termine della sua esibizione è uscito dall'abitacolo

del Flanker salutato da nutrite salve di applausi da parte del numeroso pubblico di addetti ai lavori. Da punto di vista modellistico la situazione lascia prevedere una prossima saturazione del mercato per quanto riguarda il SU-27, vista la raffica di MiG-29 apparsi dopo la sua prima comparsa in occidente. Attualmente l'unica ad essersi già cimentata è la ditta coreana Tsukuda, che ha realizzato un kit in scala 1/72 (sulla base delle poche immagini e dati che si conoscevano prima di questa presentazione ufficiale); esso viene commercializzato anche con il marchio Revell ed è disponibile anche in Italia. Non lo abbiamo potuto ancora esaminare ma da recensioni pubblicate su riviste specializzate francesi ci risulta che il modello necessita di molto lavoro per ottenere una riproduzione realistica dell'originale.





Didascalie foto pag. 14/15:

Le tre viste generali dell'aereo consentono di apprezzare appieno le magnifiche linee del caccia Sukhoi; particolare molto evidente, il lungo cono poppiero che contiene tra l'altro il parafrreno.

Schema mimetico - RIFERIMENTI AL F.S. 595A:

- Azzurro chiaro: 25550 leggermente più scuro.

- Azzurro scuro: 35450 leggermente più chiaro.

- Grigio/azzurro: 25526 (superfici inferiori ed in unione ai precedenti su quelle superiori).

Questi tre colori hanno tutti finitura semilucida.

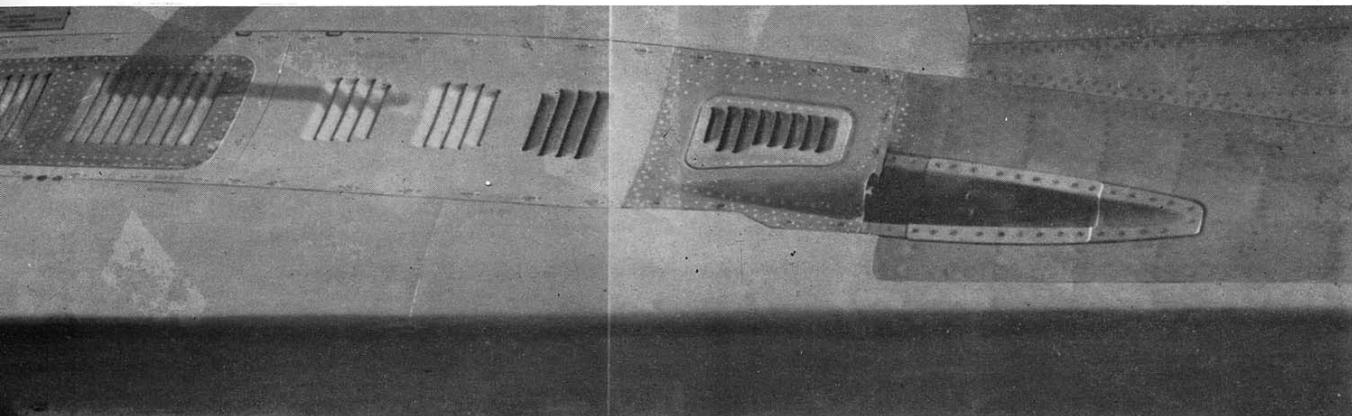
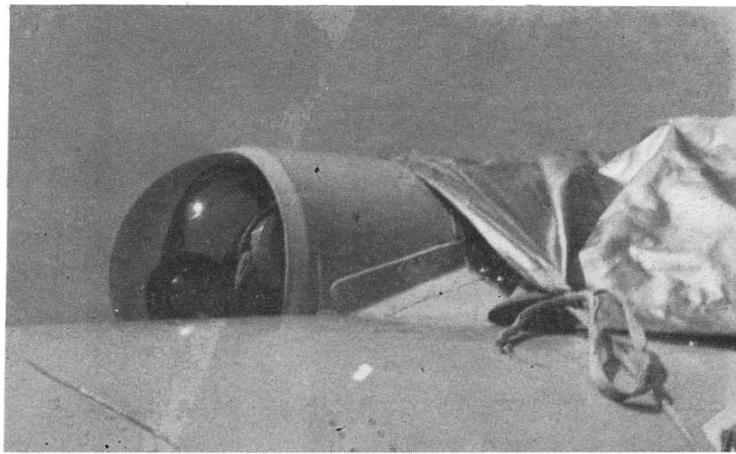
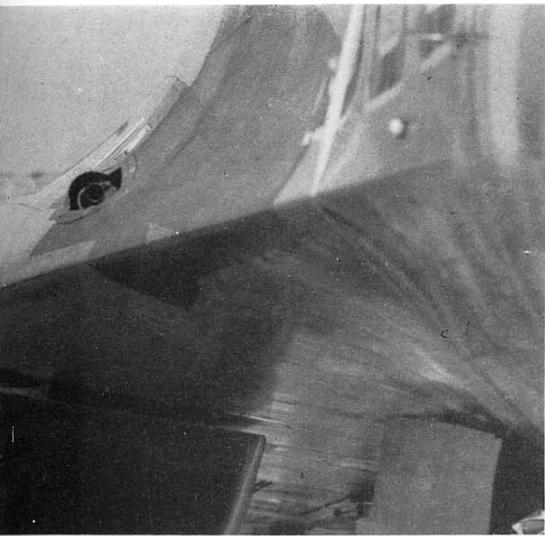
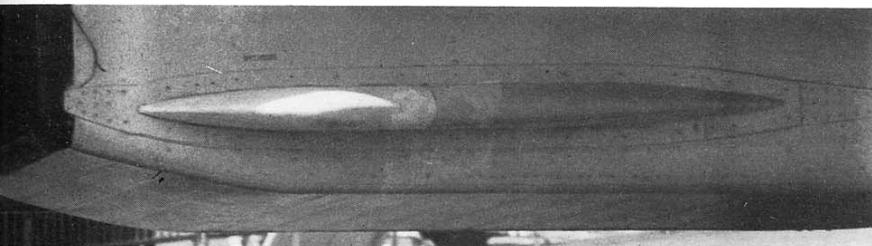
- Dielettrici: bianco opaco.

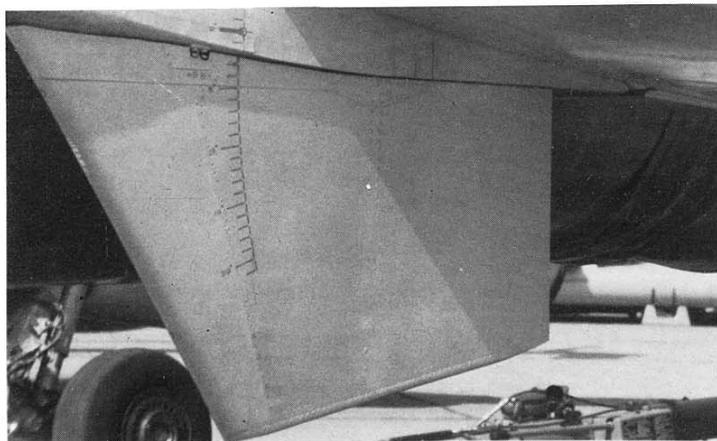
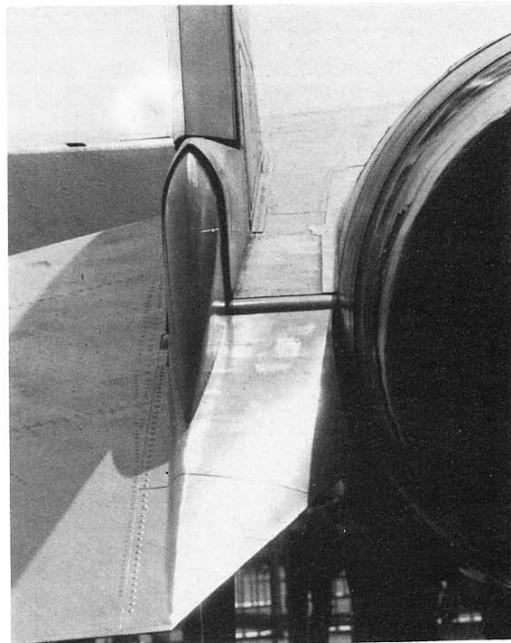
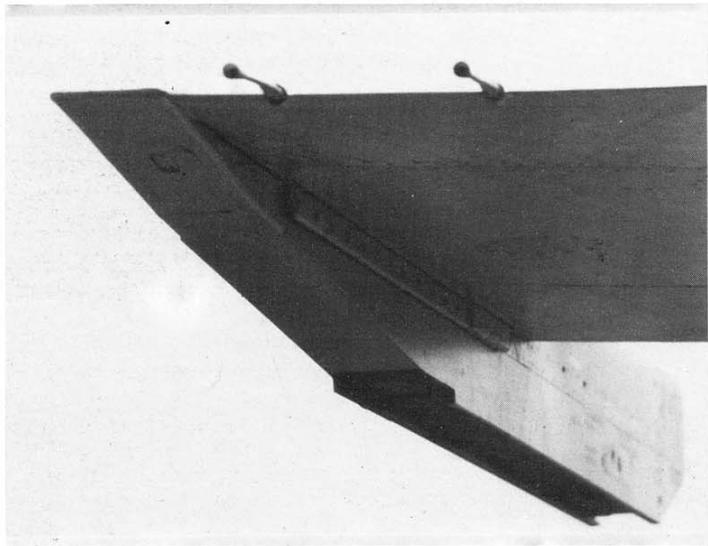
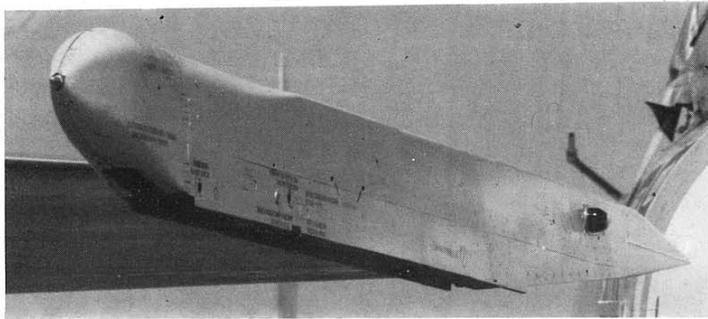
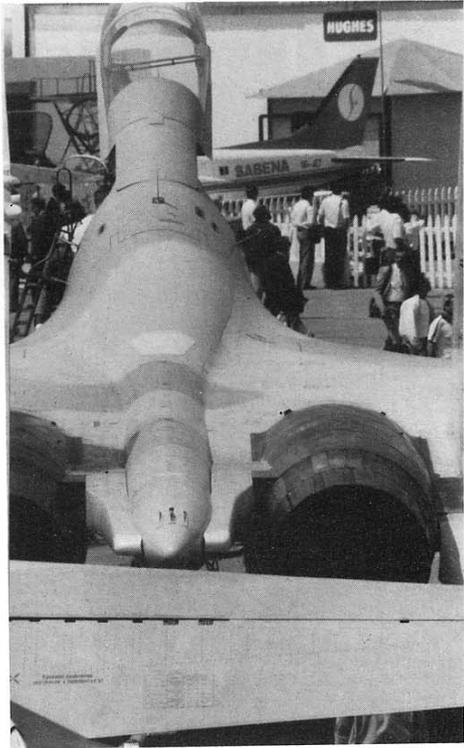
- Cerchioni: verde intermedio tra 34128/34138.

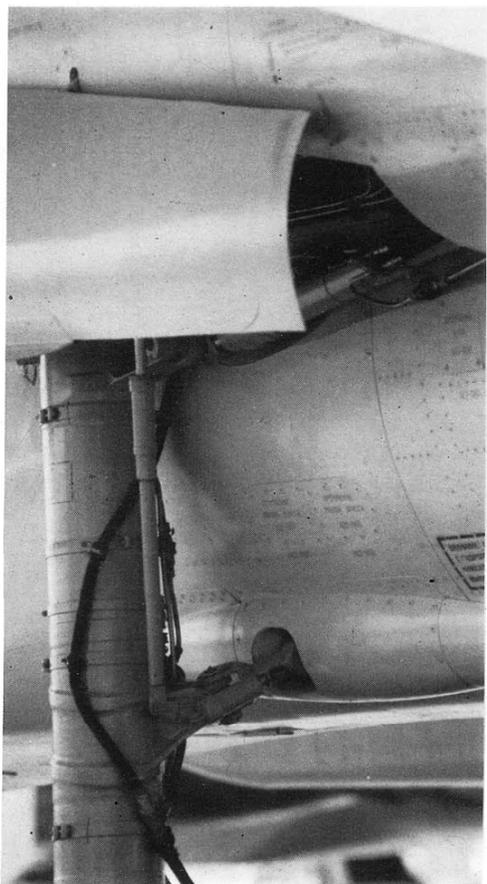
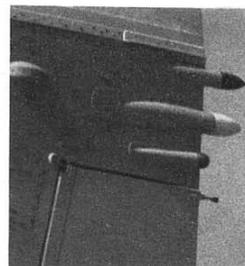
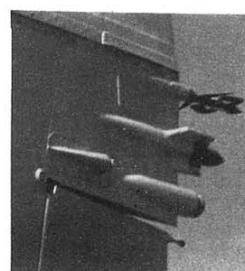
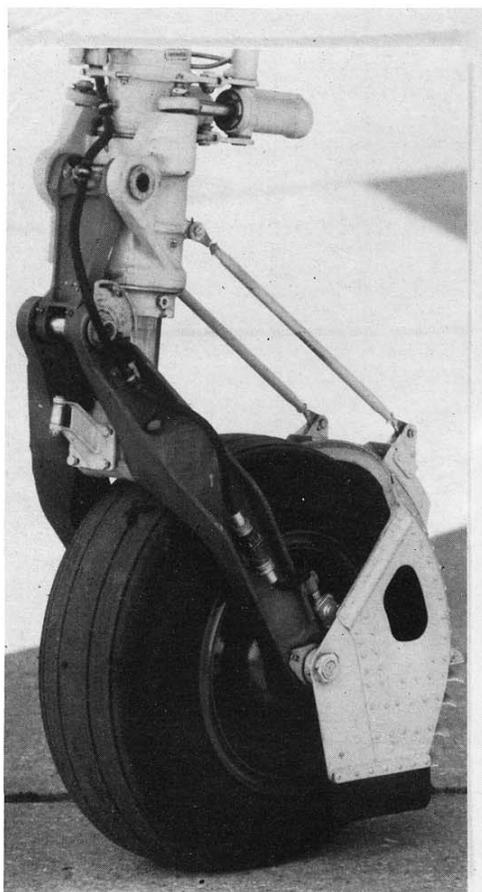
- Codici: azzurro 25102 con bordi bianchi.

- Interno pozzetti carrelli: metallo naturale.

Le altre foto sono dedicate all'armamento ed all'elettronica, con dettagli del cannone da 30 mm. e delle sue griglie di ventilazione, da notare il pannello anteriore in metallo naturale che si estende per una superficie molto consistente, del sensore infrarosso del sistema di ricerca e guida e della carenatura ECM situata sui lati esterni delle prese d'aria. Evidente anche l'apertura per l'aspirazione dello strato limite posta tra la presa d'aria e la fusoliera. Nel riquadro in alto una immagine del Comandante Pugaciov.







Nella pagina precedente, in senso orario:

- Vista generale della parte antero-inferiore con in primo piano la gamba del carrello anteriore e le prese d'aria "stile Tomcat"

- Questa inquadratura dall'alto permetta di valutare le forme piuttosto inconsuete della fusoliera; sono ben visibili il grosso aerofreno dorsale ed uno dei motori Lyulka AL-31F con la pannellatura esterna in metallo naturale. In primissimo piano il flap dell'esemplare monoposto.

- Particolare dell'attuatore dello stabilizzatore sinistro, completamente carenato. Un'idea più precisa dell'insieme può formarsi esaminando attentamente la fotografia in basso a pagina 14.

- Primo piano della ruota del carrello principale, molto interessante la piccola ventola per il raffreddamento dei freni al carbonio che si vede attraverso il foro.

- Le pinne posteriori sono, come molti particolari di questo aereo, di dimensioni decisamente abbondanti e riportano una scala graduata per la misurazione dell'angolazione degli stabilizzatori.

- Il profilo a banana" della rotaia d'estremità non è causata dal grandangolo ma è proprio quello reale, rimarchevole anche lo spessore e la complessità delle forme.

In questa pagina:

Unica didascalia per tutte le foto dei carrelli: piuttosto semplici quelli principali che però hanno un punto di attacco sulla fiancata, appositamente carenato; un poco più complesso quello anteriore, con la solita protezione montata sulla ruota per evitare che oggetti estranei possano essere "sparati verso le prese d'aria"

- Due immagini ridotte ai minimi termini per le antenne montate sul bordo d'uscita delle derive (in alto la sinistra, in basso la destra) tra la parte dielettrica e il piano mobile.

XB-43

Introduzione

L'XB-43 fu il primo bombardiere americano propulso esclusivamente da motori a getto, esso derivava in larga parte dall'XB-42 con propulsione ad elica sviluppato durante la guerra. Pur riprendendo le linee generali dell'XB-42, l'XB-43 era un aereo completamente diverso dal predecessore e non solo per il differente sistema propulsivo. Quest'ultimo contava su due reattori General Electric TG-180 (poi J-35) da 3750 lb di spinta, le cui prese d'aria erano sui fianchi della fusoliera mentre i due condotti di scarico confluivano in coda similmente a quanto realizzato sull'Aeritalia G-91Y. Caratteristica era la sezione anteriore della fusoliera che presentava una cupola in plexiglas, che avrebbe dovuto costituire l'alloggiamento per il radar da bombardamento AN/APQ34 o il successivo sistema per la guerra elettronica AN/APQ9. In realtà nessuno di questi venne mai installato come pure nessun armamento difensivo od offensivo. Il carico bellico previsto consisteva in 3600 kg di bombe mentre per l'autodifesa l'aereo si affidava ad una torretta caudale dotata di due cannoncini cal. 12,7 a guida radar.

**Il Vacuform del
primo bombardiere
americano a getto
illustrato da
FRANCESCO
CHECUZ
Conegliano Veneto**

Nel dicembre del '44 la Douglas propose la costruzione di una prima serie di 50 esemplari, su di un fabbisogno previsto di circa 1.000 esemplari; nel febbraio '46 il prototipo fu trasportato sulla pista di Muroc Field ed il 17 dello stesso mese volò con ai comandi il collaudatore Bob Brush ed il copilota Russell Thaw. Tuttavia fin dal primo volo il modello dimostrò scarsa manovrabilità e nonostante le modifiche apportate dai tecnici, i difetti rimasero. Il secondo prototipo fu completato, nonostante l'abbandono del programma, e venne utilizzato come banco prova volante sino all'ottobre del '53 quando compì l'ultimo volo da Edwards a Bolling Field, dove venne preso in consegna dal personale del National Air and Space Museum.

Costruzione del modello

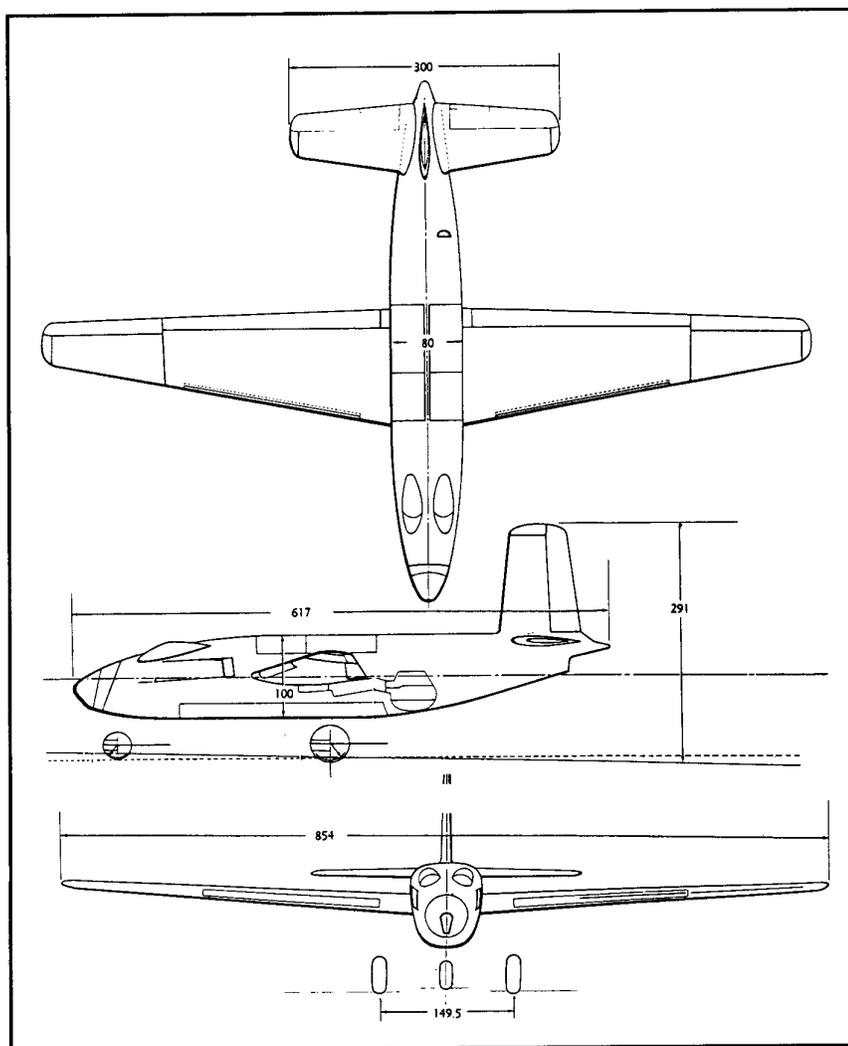
Per realizzare l'XB-43 ho utilizzato il modello vacuform prodotto

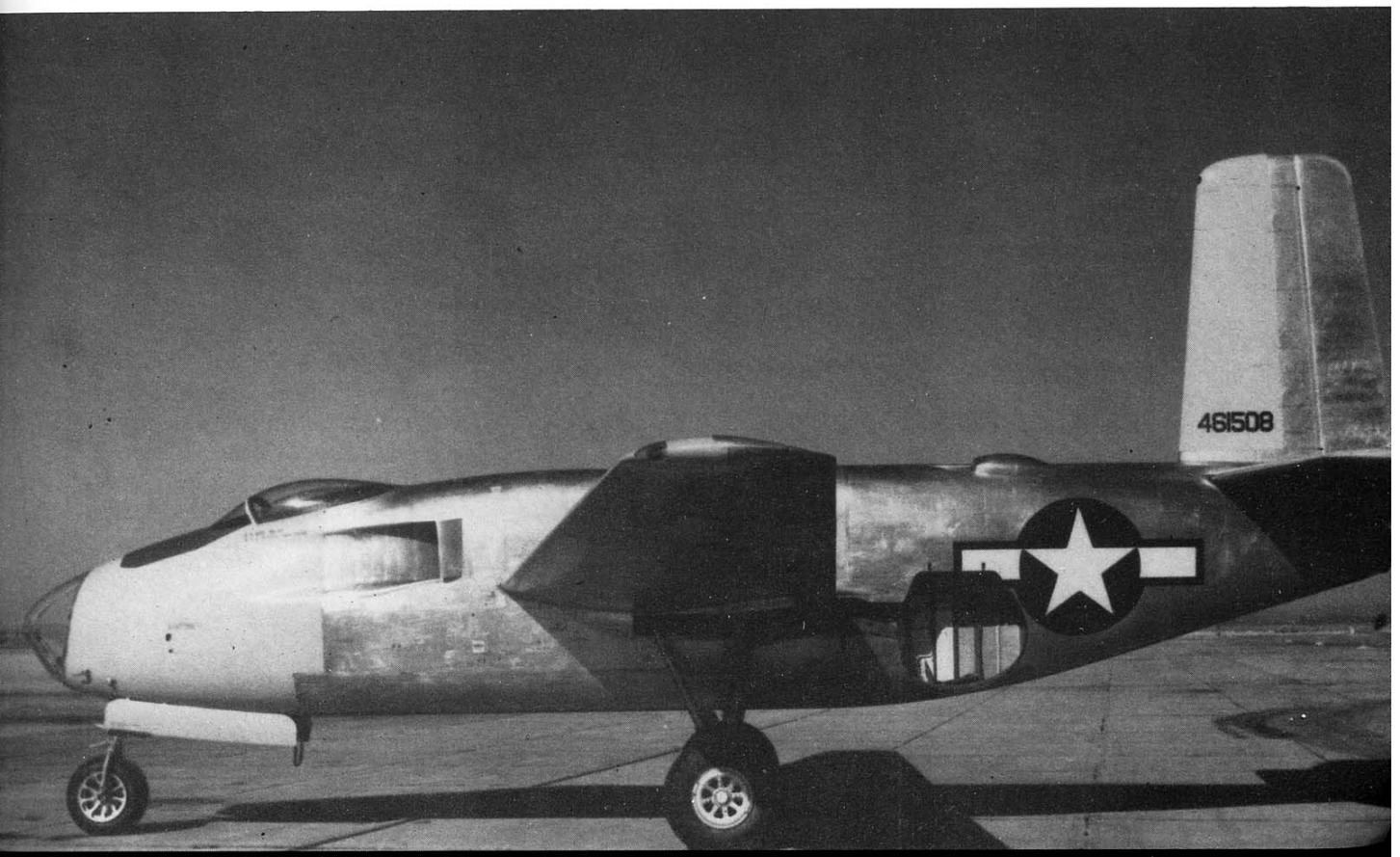
dalla Execuform in scala 1/72; ho acquistato questo kit dal negozio inglese MilSlides, 106 Selsdon Road, South Croydon, Surrey CR26PF, al prezzo di 6,95 sterline + spese postali: chiunque fosse interessato ad acquistarlo può richiedere il catalogo al sopracitato negozio utilizzando per il pagamento un vaglia postale internazionale, effettuabile presso qualunque ufficio postale (a questo proposito vedere la serie di articoli apparsi sui "Flash" di quest'anno, NdR).

Passiamo ora a descrivere il modello: la plastica con cui è stampato è di colore bianco ed è molto ben lavorabile, i trasparenti sono

Nella pagina seguente: Bella vista del prototipo in atterraggio che permette di vedere la forma del carrello anteriore e della presa d'aria.

Altra immagine laterale dell'aereo in cui si possono notare particolari relativi al carrello, al vano ed alla luce di posizione all'estremità alare.







In questa immagine della parte anteriore del prototipo si può notare come nella postazione del navigatore non fosse stato installato alcunchè: inoltre si possono osservare particolari per la realizzazione del carrello principale e di quello anteriore.

discreti e sottili. Le istruzioni sono sufficientemente chiare e permettono di costruire agevolmente il modello. Questo non presenta particolari difficoltà, specialmente per coloro che hanno già realizzato modelli in vacuform; di aiuto per tutti coloro che intendessero realizzare il modello, saranno senz'altro le foto che accompagnano il seguente articolo. Per quel che riguarda la documentazione su questo aereo qualcosa si trova su "Caccia e Bombardieri 1945/55" della Delta Editrice, mentre un articolo più approfondito si trova su "Douglas Service" di Gennaio/Febbraio 1982. Detto questo possiamo ora a descrivere la costruzione che per brevità ho suddiviso in diverse parti:

1) Innanzitutto ho staccato i vari pezzi dalla stampata preparando nelle due semifusoliere le aperture del vano carrelli, dello scarico dei motori e delle prese d'aria.
 2) Ho iniziato il lavoro di dettaglio degli interni, utilizzando la documentazione sopra citata ho realizzato l'abitacolo, avvalendomi anche di pezzi provenienti dalla banca dei pezzi per quanto riguarda cruscotto, cloché e seggiolini.
 3) Vano carrelli e costruzione carrelli. Per quanto riguarda i carrelli

ho modificato dei vecchi carrelli in mio possesso ottenendo un risultato soddisfacente. Per il vano bisogna ricordare che il carrello principale si ritraeva in due alloggiamenti posti sul fianco della fusoliera all'altezza dell'insegna di nazionalità.

Una bella vista del vano carrelli posteriore si può trovare nelle foto che accompagnano questo articolo, come si può notare si tratta solo di aggiungere qualche tubazione onde aumentare il realismo. Il carrello anteriore non presenta difficoltà, tuttavia io ho sostituito i due portelli di chiusura utilizzando del plasticard.

4) Ali. Prima dell'unione delle stesse ho inserito all'interno dei perni in plasticard onde realizzare una struttura robusta, con dell'altro plasticard a sezione quadrata da 5x5 mm ho realizzato l'aggancio delle ali alla fusoliera mentre per i piani di coda ho utilizzato plasticard di sezione rettangolare da 4x2 mm; con plasticard di identica sezione ho inoltre realizzato dei riscontri nelle due semifusoliere onde permettere una migliore unione.

5) Trasparenti. Qui forse c'è la parte più critica del modello in quanto le piccole dimensioni delle due capottine dei posti di pilotaggio rendono difficoltosa la loro separazione dalla stampata. Per quel che riguarda la parte anteriore dell'aereo, rappresentata dal pezzo più grande, le maggiori difficoltà stanno nel posizionarla e nel farla aderire perfettamente al

profilo della fusoliera. Per ridurre i problemi ho inserito lungo il perimetro della parte terminale della fusoliera una sottile striscia di plasticard da 0,20x0,40 mm così che il trasparente trovando questa superficie d'appoggio assumesse la posizione desiderata.

6) Scarico motori e prese d'aria. Per quanto riguarda lo scarico, il lavoro consiste nel realizzare un condotto interno profondo 6 cm. e dipinto di nero opaco in modo da dare l'illusione della profondità. Per le prese d'aria, dopo aver praticato le aperture nella fusoliera le ho prolungate all'interno per 4 cm, realizzando i condotti con del plasticard.

7) Colorazione. L'aereo era interamente in metallo naturale lucido con l'esclusione di una fascia ampia in grigio lucido nella parte anteriore della fusoliera e di una parte della deriva, anch'essa in grigio lucido. Ho utilizzato colori Humbrol diluiti con diluente nitro, ottenendo degli ottimi risultati.

8) Decals. Per le insegne di nazionalità, le stars, il serial e le scritte con le indicazioni per gli specialisti ho utilizzato decals provenienti dalla mia scatola delle vecchie decals. Chi non avesse questa possibilità può comunque ricorrere ai fogli prodotti dalla SuperScale (ex Microscale).

Ringraziamenti.

Many Thanks to Douglas Co. and Mr. Harry Gann for the material supplied.

JSU-152

Tenuto presente il fatto che da anni mancano dal mercato nuovi modelli di mezzi corazzati della II Guerra Mondiale, ci sembra opportuno, pur se non si tratta di una primizia, esaminare questo kit sovietico in scala 1/30 (quella standard dell'Est).

Realizzato da un laboratorio moscovita, il modello rappresenta il carro-casamatta derivato dal carro pesante JS-II e che dal 1943 fu largamente impiegato, tanto nella versione armata con il 122 mm che in quella dotata dal 152 mm, dai reggimenti autonomi per l'appoggio di fuoco a vantaggio di unità di fanteria o corazzate.

Diciamo innanzitutto che il kit è predisposto per la motorizzazione e che quindi, se lo si vuol trasformare in statico, si dovranno eliminare le aperture presenti lateralmente e nella parte posteriore della sovrastruttura. Ma entriamo nei particolari, osservando che sebbene una scala del genere avrebbe potuto consentire un'ottima riproduzione della "real thing" occorre un discreto lavoro per ovviare a tutte le imprecisioni che si riscontrano. Per motivi che si ignorano, lo scafo è una fusione del treno di rotolamento del KV-1 (altro modello della stessa provenienza) e dei parafanghi del JS-2M, che non si sono mai visti montati sull'Jsu-152. La sovrastruttura, nel complesso non sa-

rebbe male, anche se rappresenta una variante assai rara dell'ultima serie; ha tre cupole invece di due. Il caricamento esterno (badile, gravina, ecc.) è incompleto. Manca la cassetta sulla destra ed anche gli attrezzi andrebbero sostituiti (pezzo 43 compreso). Le maniglie sembrano troppo grosse come spessore; la mitragliatrice che va sulla cupola anteriore destra e non su quella arretrata come suggerito dal foglio di istruzioni) è troppo semplificata e andrebbe sostituita

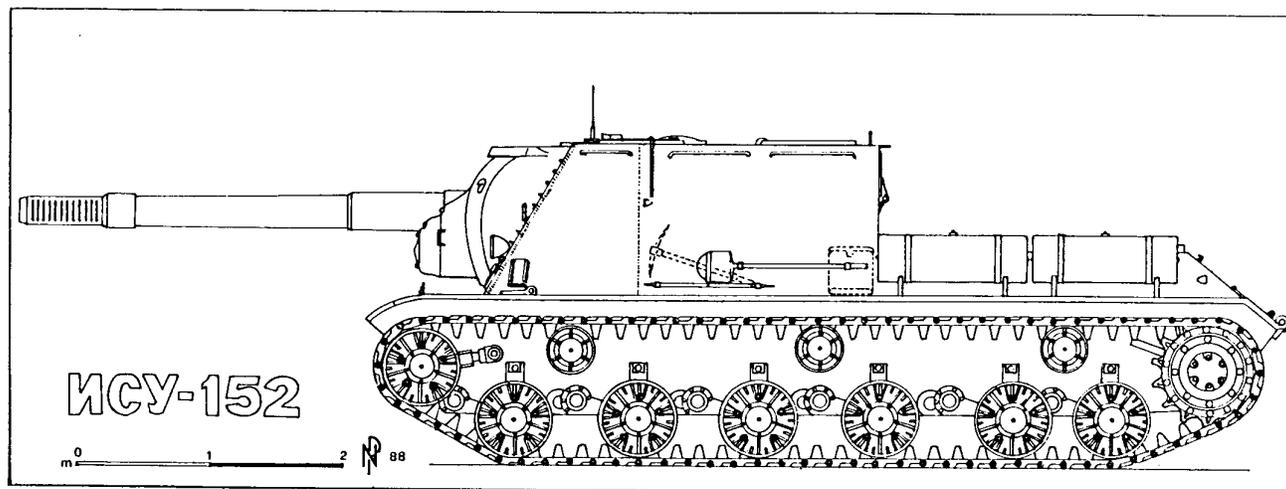
**NICOLA
PIGNATO
(Taranto)
Ci presenta un
modello
proveniente
dall'Est**

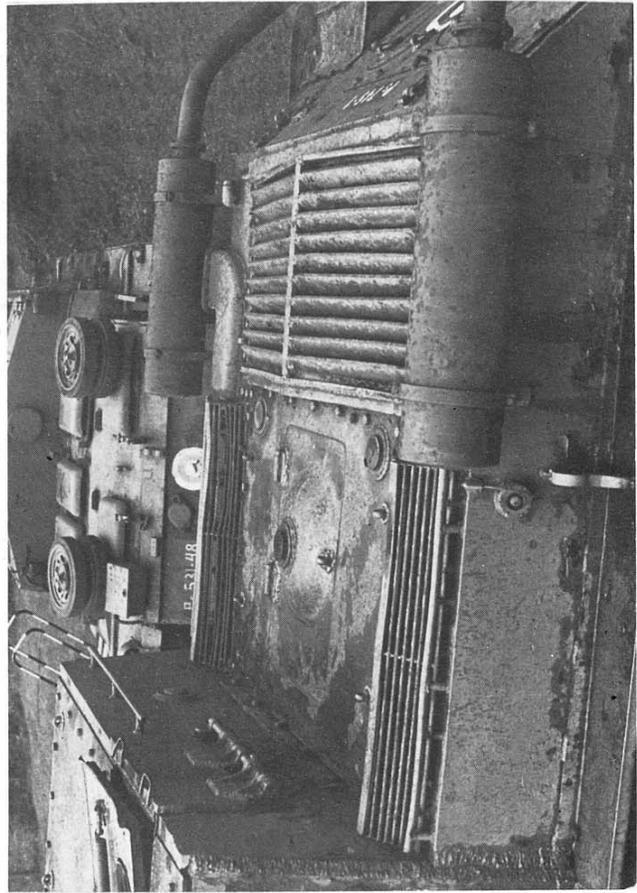
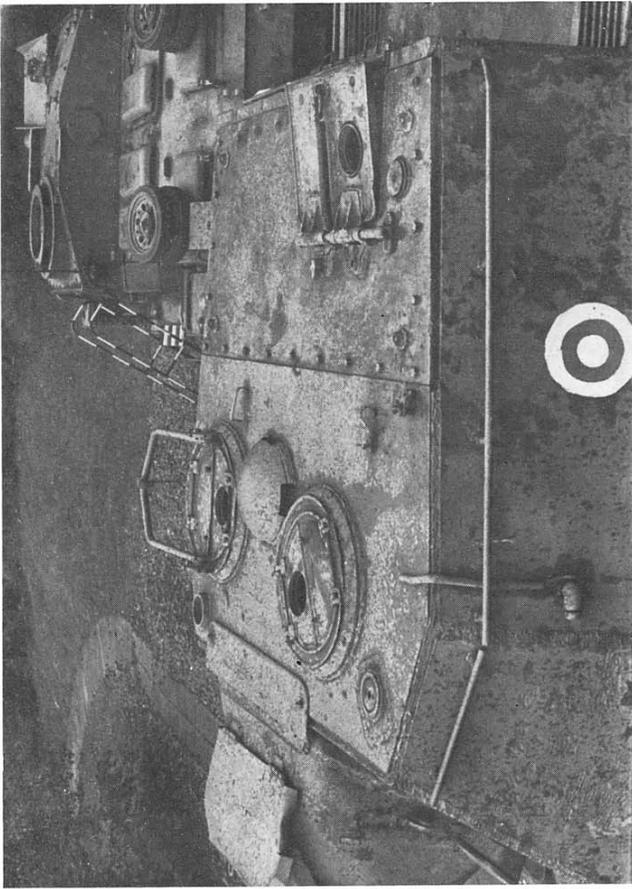
o migliorata. Se si decide di ricostruire i parafanghi, è possibile conservare quelli anteriori (eliminando le modanature e aggiungendo le staffe di collegamento con la corazza anteriore). Per

quelli posteriori, che in realtà sono piani, sorge il problema del raccordo con la piastra posteriore della sovrastruttura, di cui dovrebbero conservare l'inclinazione, ma o lo scafo è leggermente corto, o l'inclinazione è sbagliata, perchè urtano contro il cingolo. E' ovvio che per tutta la lunghezza, andrebbe eliminato il bordo ricurvo.

Un grosso problema è poi rappresentato dalle ruote motrici e di rinvio che andrebbero sostituite o adattate, come già accennato. Vi è poi la questione del cannone: le luci di efflusso erano, sul freno di bocca, 12 e non 7 mentre il tubo in realtà non presenta all'attacco dello scudo due gradini ma una sola rastrematura. Sempre sullo scudo, va aggiunta a sinistra una piccola maniglia verticale. Maniglie vanno anche sui lati delle taniche carburante. Lateralmente, per i fanalini di sagoma, mancano i tubi per i collegamenti elettrici.

Un ennesimo errore, cui però non è difficile rimediare, riguarda i cingoli di scorta, che erano posizionati solo frontalmente (4 elementi tra i due ganci ed uno per parte all'esterno di questi ultimi). Vi è poi un fatto che rende perplessi. Tutti i veicoli di cui possediamo documentazione mostrano un portello posteriore della casamatta di sagoma e con cerniere ben diverse da quelle del kit. Ed anche







Nella pagina precedente: Quattro belle immagini di un JSU-152 conservato in Finlandia. Le due viste generali mettono bene in luce le forme estremamente compatte di questo carro sovietico, con particolare evidenza all'enorme fusione di supporto e scudatura del cannone da 152 mm. Un'altra caratteristica tipica di molti carri sovietici è la distanza non costante tra le ruote del treno di rotolamento, in questo caso tra la quinta e la sesta. Le foto di destra sono invece dedicate al cielo della casamatta e a quello dello scafo: sono molto evidenti le saldature tra le varie piastre ed i tre portelli presenti, due circolari ed uno rettangolare, quest'ultimo si estende anche alla piastra verticale posteriore. Il resto dello scafo è quasi totalmente occupato dalle griglie di ventilazione del motore e dalle grosse marmitte.

In questa pagina: Due esemplari di musei sovietici che evidenziano alcune differenze rispetto all'JSU-152 finlandese, particolarmente evidenti le nervature ai lati della scudatura del cannone (diverse anche tra questi due carri), e la presenza dei serbatoi esterni nella parte posteriore dello scafo. In entrambi sono presenti i parafanghi anteriori, mentre nella foto in basso si possono vedere chiaramente le dodici aperture presenti nel freno di bocca. (Archivio Armando Rossi).

qui si dovrebbe intervenire. Non ci soffermiamo sulla necessità di pulire, limare e naturalmente stuccare tutti i pezzi che presentano sporgenze o rientri. Scafo e sovrastruttura non combaciano perfettamente e vanno pazientemente adattati.

Speriamo che queste righe non abbiano unicamente l'effetto di dissuadere il vo-

lonteroso che avesse l'intenzione di cimentarsi in questa impresa. In modellismo nulla è impossibile e spesso i risultati sono tali da compensare ogni fatica. A questo proposito vorrei ricordare che, sempre in Unione Sovietica, sono disponibili dei modelli in cartone sempre in scala 1/30. Poiché si tratta di veicoli interessanti e ben ideati, possono servire ottimamente come base per l'autocostruzione. E' molto difficile, infatti, che vengano mai commercializzati kits del T-26B, del T-27, del BT e dell'MS-1. Occorre tuttavia una buona documentazione, poiché anche in questo caso i particolari vanno autocostruiti. Concludiamo queste brevi note ringraziando l'amico e collaboratore Cosimo Velluto il quale, tornando da un suo viaggio di lavoro, mi ha gentilmente fatto omaggio dello JSU-152.

Bibliografia essenziale:

- Magnoski Janusz, "Wozy Bojowe Lwp 1943-83" pp. 33 e 184-7.
 - Dupoui Alain, "Le Musée de l'artillerie, du genie ed des transmissions de Leningrad" (Grenoble 1987).
 - Tank Magazine, nn. 10/1981 e 3/1987.
 - "Le armi della vittoria", (Mosca 1974) pag. 101.
- Per la mitragliatrice:
- Modellbau Heute, 7/1980.

COSE NUOVE DAL MONDO

"O-1 Bird Dog In Action" di A. Adcock, Aircraft In Action n. 87, Squadron/Signal Publications.

Prima i dati numerici: 120 fotografie in B&N, 2 disegni a tre viste (L-19A/0-1A ed OE-2/O-1C), una pagina con 8 profili laterali al tratto illustranti le varie versioni, circa 40 disegni che mostrano numerosi dettagli e le differenze tra le varie versioni, 10 profili laterali a colori, più altri 3 disegni, sempre a colori, sulle pagine esterne della copertina, testo suddiviso in 12 brevi capitoli. Tutto questo per le statistiche. "Solito" formato e "solita" qualità di materiale, quella contenuta in quest'ultimo volumetto della Squadron/Signal, che ha il pregio di trattare in modo sufficientemente approfondito un soggetto senz'altro poco noto quale il Cessna "Zero-Uno". Passando a commentare quanto enumerato in apertura, si può dire che le foto sono generalmente di buona qualità e ben stampate, con diverse inquadrature che ben si prestano ad uno studio con fini modellistici (ricordate il modello Airfix in 1/72?); i particolari (interni compresi) sono anche meglio illustrati dai disegni al tratto, opera del bravo J. Sewell. I disegni a colori sono invece di D. Greer, che anche con questo soggetto è riuscito a proporre delle colorazioni di buon interesse: vedi ad esempio i profili di un TO-1D interamente in International Orange e di un O-1D con Sharkmouth e lanciarazzi alari. Notevole il testo, che pur essendo forzatamente limitato dallo spazio e dall'impostazione prettamente fotografica della serie "In Action", riesce a dare una buona mole di informazioni, sia dal punto di vista della tecnica e dell'evoluzione delle diverse varianti del Bird Dog, che da quello dell'impiego operativo. Non mancano, al termine del volumetto, alcuni brevi capitoli dedicati ai Bird Dog che hanno prestato servizio in forze

armate non statunitensi (vi è persino, udite, udite, una immagine di un O-1E con i colori del nostro Esercito) ed agli esemplari civili. Comunque, scherzi a parte, si tratta di una buona pubblicazione, perfettamente in linea con lo standard qualitativo degli ultimi volumetti della serie, di buona reperibilità e di buon rapporto qualità/prezzo: particolarmente consigliato agli annoiati costruttori di Phantom del conflitto vietnamita.

ALDO ZANFI

"Junkers Ju 88 In Action" di Brian Filley, Aircraft In Action n. 85, Squadron/Signal Publications.

Uno dei più recenti fascicoli della famosa serie "In Action" è stato dedicato al celebre tuttofare della Luftwaffe, lo Ju 88. In effetti questo primo volumetto, di uno studio in 2 parti, si occupa delle varianti da bombardamento, ricognizione, attacco antinave e Mistel; sebbene esista già un precedente all'interno della collana (il vol. 16, ormai difficilmente rintracciabile), solo alcune immagini della vecchia edizione sono state ripescate ed in ogni caso la maggioranza delle foto di questo più recente titolo sono poco conosciute ma di sicuro interesse per il modellista. L'evoluzione tecnica del velivolo è affrontata attraverso numerosi capitoletti e disegni al tratto che aiutano non poco a districarsi nella selva di varianti e sottoversioni sviluppate dagli ineffabili progettisti della Junkers o dalle officine campali. Non possono mancare, infine, gli usuali profili a colori di Don Greer, sempre di buon livello, a ravvivare e completare questa pubblicazione. La conclusione, quindi, è che si tratta di un volumetto decisamente consigliabile, realizzato con cura e dal rapporto qualità/prezzo difficilmente eguagliabile; attendiamo con impa-

zienza la seconda parte dedicata agli "zerstörer" a lungo raggio ed ai caccia notturni.

ALBERTO ZANFI

Review samples kindly supplied by Osprey Ltd.

"Sukhoi Fitters In Action" di H. Stapfer, Aircraft In Action n.90, Squadron/Signal Publications.

Veramente buono quest'ultimo lavoro di H. Stapfer, autore anche del precedente In Action dedicato al Mil-24. In questo secondo volume dedicato ad un'aeromobile sovietico moderno troviamo finalmente riunite in modo organico e soprattutto cronologico le varie versioni di Fitter che ormai da 30 anni solcano i cieli di mezzo mondo. Il testo è letteralmente pieno di dati di ogni tipo, dai carichi trasportabili alle varie designazioni - Sovietiche e NATO - delle varie parti dell'avionica e così via. Ottimi i disegni al tratto di Manley, che forniscono anche a chi non abbia voglia di leggersi tutto quanto una idea molto completa delle varie modifiche che piano piano hanno portato dall'originale SU-7 all'attuale SU-22. Le foto, al solito, sono parecchie e quasi tutte di ottima qualità, in particolare quelle di origine polacca che riprendono in dettaglio le varie operazioni di riarmo, riparazione ecc. Una pagina è dedicata ai due SU-17 acquistati dalla Germania Occidentale nel 1985 dall'Egitto per valutazione operativa (e non nel ruolo di "Agressor" come riportato da alcune testate). Le foto migliori sono purtroppo le più interessanti, ossia quelle dedicate ai SU-22 Peruviani e Yemeniti... Sempre ottimi i disegni a colori di Don Greer, soprattutto la cover, riprodotte (poteva essere altrimenti?) uno dei due SU-22 libici che il 19/8/81 attaccarono due F-14 americani al largo delle coste

libiche, con tanto di Tomcat in lontananza e di Sidewinder che arriva da tergo.

L'unica nota stonata riguarda comunque i disegni delle due pagine centrali e del retro di copertina, tutti dedicati ad esemplari del Patto di Varsavia, a parte un esemplare indiano in una bella colorazione nera con tanto di "Sharkmouth". Questo non inficia comunque la validità del volume, veramente indispensabile a tutti gli appassionati di cose d'oltrecortina.

LUIGI CARRETTA

"KV 1B Russian Tank" Scala 1/35, Tamiya.

Ecco una brillante prova di come tutto, nell'industria modellistica, possa essere "riciclato" con ottimi risultati e che praticamente nulla vada sprecato. Scafo del KV 1, treno di rotolamento del KV 2, una nuova stampata per riprodurre le corazzature imbullonate alla torretta, ed ecco pronto il KV 1B, nuovo modello di carro armato sovietico della II G.M. lanciato recentemente sul mercato dalla ben nota ditta giapponese. Ma andiamo per ordine. La scatola è nel classico stile Tamiya: uno splendido disegno e le immancabili scritte bilingui (per chi è in grado di tradurre gli ideogrammi nipponici, la storia ed i dati tecnici del mezzo sono sui lati della confezione). All'interno troviamo quattro stampate di colore verde scuro, i due semigusci che costituiscono lo scafo, i cingoli in plastica morbida in un bel grigio metallico, il foglio delle decals (come al solito ottime) ed il foglio delle istruzioni, dettagliatissimo e molto chia-

ro, in quattro lingue (giapponese, inglese, francese e tedesco). La plastica delle stampate è buona e ben lavorabile, i pezzi sono del tutto scevri da sbavature e da ritiri ed i soliti cerchietti lasciati dagli estrattori compaiono solo sulla "faccia nascosta" dei pezzi stessi. Ho notato solo qualche piccola pecca nello scafo, che comunque porta estremamente bene i suoi 17 anni (i semigusci sono marcati 1972). Va comunque ricordato che questo, come quasi ogni altro modello Tamiya, è stato progettato per essere motorizzato e di conseguenza si rende necessaria la chiusura delle fessure all'altezza delle ruote motrici. In ogni caso le piccole pecche cui accennavo prima, (ad esempio la centinatura degli ampi parafanghi) sono facilmente eliminabili con cutter, carta abrasiva, plasticard e con un po' di pazienza. Per ciò che concerne le decals, queste permettono di realizzare tre KV 1B che prestarono servizio nel 1941 durante il periodo giugno-settembre. Un esemplare, in particolare, partecipò agli scontri nei dintorni di Leningrado nell'agosto di quell'anno. In conclusione si può affermare che anche questa volta la ditta di Shizuoka ha colpito nel segno, mettendo in circolazione un modello di eccellente qualità, che non sarà certo avaro di soddisfazioni nei confronti di chi deciderà di costruirlo e di esporlo ad una mostra.

ANDREA SELMI

Ringraziamo la ditta Fantasyland, esclusivista per l'Italia dei prodotti Tamiya, per aver fornito il modello recensito.

"Panhard AMD 178" Scala 1/35, AL.BY.

Ecco il primo modello ad iniezione della AL.BY, ditta francese certamente nota agli appassionati per la sua produzione di modelli e conversioni in resina. Si tratta di una blindo a 4 ruote di produzione francese, utilizzata sia dall'esercito transalpino, sia, successivamente, da quello tedesco e dalle truppe di Vichy. Soggetto abbastanza insolito, per lo meno per quel che riguarda la nazionalità, mi ha stupito in modo particolare per la varietà di versioni che si possono ricavare. Le istruzioni, infatti, ne indicano sei, utilizzando le decals fornite (molto buone, indicativo il fatto delle croci bianche e nere della Wehrmacht perfettamente centrate) e la possibilità di scegliere tra l'armare la torretta con una mitragliatrice o con un cannone anticarro da 25 mm. Inoltre, sempre sul foglio di istruzioni, sono mostrate altre nove versioni, tra le quali una interessantissima dreisine, che si possono ottenere utilizzando altrettante conversioni che la ditta produttrice metterà presto in commercio. Un'altra peculiarità di questo modello che mi ha piuttosto colpito è quello dello scarso numero dei pezzi che lo compongono: "soltanto" diciassette. In ogni caso il mezzo è ben realizzato, in plastica grigio chiaro, con pochi ritiri o sbavature di sorta; l'assemblaggio risulta abbastanza facile e non richiede modifiche. Un elogio va espresso per la fedeltà con cui è stata riprodotta quella miriade di bulloni di cui è provvisto l'originale. Per quanto riguarda la confezione, direi che è piuttosto buona, una scatola in cartoncino stampato a colori, con una buona rappresentazione grafica dell'autoblindo, sia con la livrea dell'esercito francese che con quella della controparte tedesca. Per finire si può dire che ci auguriamo che la AL.BY mantenga in futuro il buon livello che ha raggiunto con questo suo "debutto" nel mondo dei modelli ad iniezione.

ANDREA SELMI

Fronte Orientale
Estate 1941.



Review sample kindly supplied by AL.BY MINIATURES, P.B. 34, 82400 Valence d'Agén, France.

Novità P.P. AEROPARTS scala 1/48:

AL401 Scaletta per F/A-18 Hornet.

AL402 Scaletta per A-4 Skyhawk.

Si tratta dei primi accessori prodotti dalla P.P. Aeroparts in scala 1/48, che vanno ad aggiungersi ai numerosi altri per i modelli in scala 1/72. Queste scalette sono state espressamente studiate per adattarsi ai modelli Monogram di F/A-18 ed A-4 Skyhawk ed a quello Esci per quest'ultimo soggetto, ma con un minimo di modifica, possono tranquillamente essere utilizzate per arricchire anche analoghi kits prodotti da altre case. Entrambe le scalette non sono composte solo da fotoincisioni (come usuale per quelle realizzate dalla P.P. Aeroparts in 1/72), ma comprendono anche parti in metallo bianco e plastica, onde raggiungere un maggior grado di realismo. Per passare dalla scala 1/72 all'1/48 non è infatti sufficiente il semplice ingrandimento dei vari particolari fotoincisi, ma è necessario aggiungere "spessore" a vari dettagli, da cui l'uso del metallo bianco. La contemporanea presenza di tre diversi materiali (fotoincisioni in ottone, metallo bianco e plastica) richiede una certa attenzione con la scelta

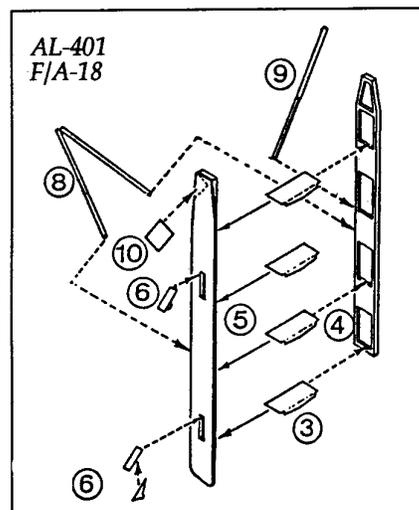
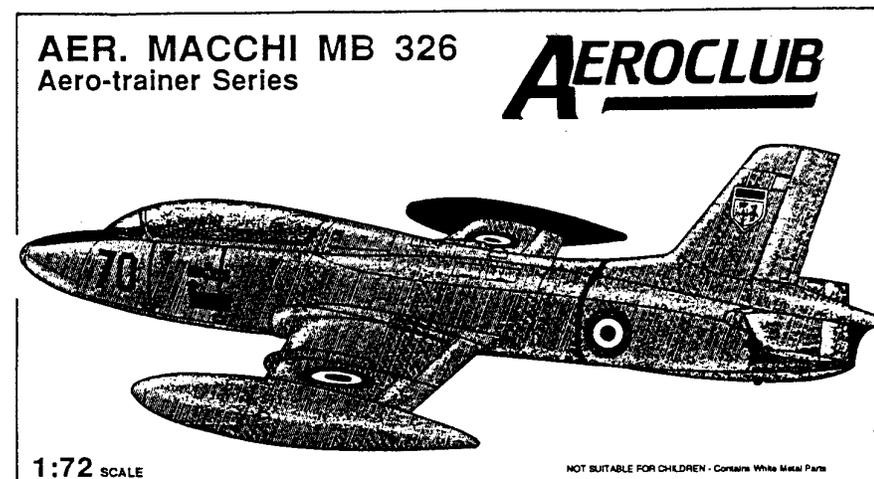
del collante, ma il montaggio si rivela abbastanza semplice e permette di ottenere delle riproduzioni di efficace realismo. Il prezzo di queste due scalette è di Lst. 2,20 ognuna, corrispondenti al momento in cui queste note sono scritte, a circa Lit. 5.500. I prossimi accessori in scala 1/48 che saranno realizzati dalla P.P. Aeroparts saranno le scalette per i Tornado GR.1 ed F.3 ed i blocchi per le ruote per i velivoli della R.A.F., a cui dovrebbero seguire le scalette per i Phantom.

ALDO ZANFI

Review samples kindly supplied by Tim Perry of P.P. MODELS (Hambrook), 8 York Close, Stoke Gifford, Bristol BS126NU, United Kingdom.

"Aermacchi MB.326" Scala 1/72, Aeroclub.

chi MB.326 in scala 1/72 non sono disponibili; anni fa si poteva a fatica reperire un kit realizzato dalla Cunarmodel, che era di buona fattura ma stampato in un materiale di difficile lavorazione. Esiste anche uno stampo Vetromodelli in vetroresina, consigliabile però solo ai più esperti. Il kit della Aeroclub è senza dubbio il migliore che ho visto fino ad oggi, la confezione consiste in una busta trasparente che contiene uno stampo vacuiform per la fusoliera e la cabina, le ali ed i piani di coda sono stampati ad iniezione ed incisi, infine i carrelli, seggiolini ed altri accessori sono in metallo. Il tutto è corredato dal relativo foglio di istruzioni per il montaggio e da un foglietto di decals a dir la verità un po' bruttino. Come giudizio personale, penso che questo modello assemblato con giusta perizia permetta di ottenere un ottimo risultato, consiglio di ripassare le incisioni, dettagliare ulteriormente



Nel mese di novembre 1987, in occasione dell'I.P.M.S. U.K. National Meet, gli amici della ditta Aeroclub mi anticiparono l'intenzione di realizzare per la serie di kits "Aero-Trainers" un modello del Macchi MB.326 e conseguentemente dell'MB.339A, naturalmente una buona notizia!! E' passato più di un anno, ma la promessa è stata mantenuta e appena vista la pubblicità su di una rivista specializzata inglese, ho provveduto ad ordinare il modello presso un negozio, ed eccomi pronto all'analisi del soggetto. Premetto che modelli ad iniezione del Mac-

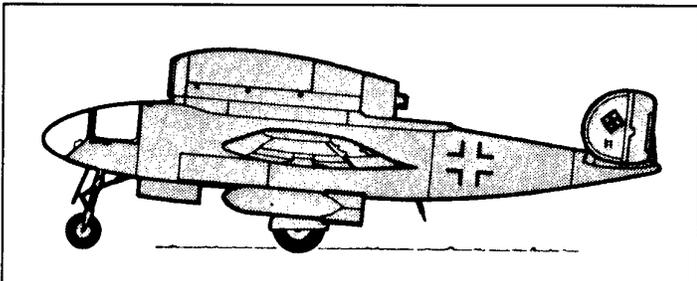
te la vasca dell'abitacolo e fare attenzione nel posizionare il trasparente. Per quanto concerne le decals, sarà bene servirsi dei fogli della Tauro Model, tra i quali troviamo anche un ottimo foglio concernente tutti gli stencils del nostro Macchino. Direi che non c'è altro da aggiungere, ringrazio quindi questa ditta inglese per questo modello a nome di tutti gli appassionati di velivoli italiani.

EDOARDO ROSSO

Review sample kindly supplied by Aeroclub Models.

"Henschel HS 132 V1" Scala 1/72, Huma Modell.

La ditta di Hanau continua con questo modello la serie dedicata agli aviogetti tedeschi del secondo conflitto mondiale iniziata con il Messerschmitt Me 263. Il soggetto



to scelto questa volta riproduce una delle realizzazioni più insolite che la Germania tentò di far entrare in servizio. Infatti, per quanto le linee generali dello Henschel si ispirassero a quelle dello Heinkel 162, il pilota trovava posto nell'abitacolo in posizione prona per poter resistere ad accelerazioni fino a 10g. Il progetto iniziò con una specifica emessa dallo RLM il 18 febbraio 1943 per un aereo da bombardamento in picchiata che potesse sostituire l'obsoleto Stuka: lo Henschel risultò vincitore e già nell'aprile dell'anno seguente iniziarono le prove alla galleria del vento. Nonostante tale rapidità ed il poter usufruire dei dati ottenuti da precedenti esperienze condotte con il Berlin B9, il prototipo non fu neppure completato, venendo catturato dai sovietici nel maggio 1945 a Berlino-Schoenefeld.

Il kit di questo sfortunato aeroplano si presenta nel consueto standard spartano: una stampata, foglio di istruzioni e decals; si tratta perciò di un prodotto destinato al modellista esperto o a chi voglia a tutti i costi ampliare la propria collezione. Le istruzioni sono ben fatte, con ampi cenni storici e dati tecnici, fornite pure di disegni in scala e di tre viste per la colorazione, così come appare sull'unica illustrazione divulgata del prototipo (spesso presentata come foto, è in realtà un disegno). Il foglio di decals è di qualità decisamente buona e prevede perfino il pannello degli strumenti (sulla cui atten-

dibilità bisogna fidarsi della Huma). Il modello è composto da una trentina di pezzi in plastica bianca; numero elevato date le dimensioni contenute del velivolo, ma di livello scadente per cui si rende necessario un lungo lavoro di rifinitura laddove non si trovino sostituti o si proceda direttamente

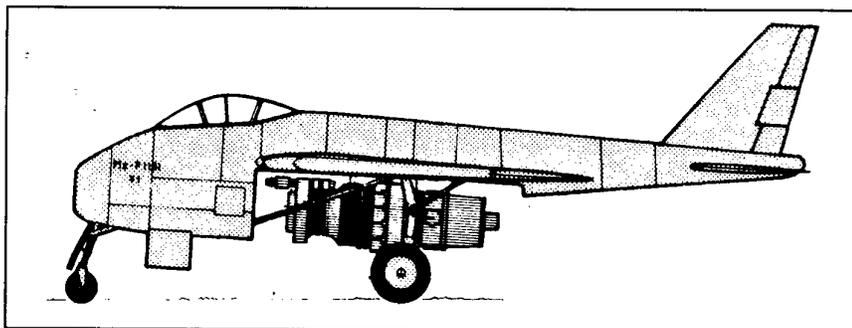
a rifare ex-novo le parti più piccole. Non esistono riscontri od incastri, a parte un approssi-

mativo perno per unire le semiali alla fusoliera, e ciò consiglia di prestare molta attenzione all'esatto diedro alare, molto pronunciato negli impennaggi posteriori. Gli interni, come prevedibile, sono pressochè inesistenti e, per quanto ci è dato sapere erano molto spartani anche sull'originale. Per inciso è bene ricordare che il pilota non vedeva direttamente gli strumenti ed era costretto ad usare un sistema di specchi, inoltre lo Hs 132 era dotato di un computer (estremamente primitivo) per lo sgancio della bomba da 500 kg. portata sotto la fusoliera. Per concludere resta da ricordare il prezzo di vendita che dovrebbe aggirarsi sulle 16.000 lire, un po' troppo per la qualità offerta, ma ancora accettabile vista l'originalità del soggetto.

PIER PAOLO LUGLI

"Messerschmitt P 1101" Scala 1/72, Huma Modell.

Finalmente è disponibile il kit di questo straordinario aeroplano na-



to dalle intuizioni di Besemann che già nel 1935 capì le possibilità offerte dall'ala a freccia variabile. Solo nel 1942 però la Messerschmitt iniziò gli studi attorno al Projekt 1101, che avrebbero condotto alla creazione di un velivolo da ricerca per le alte velocità in grado di mutare la freccia alare da 35° a 45°, seppure solo a terra. Il P 1101 nacque quindi come aereo sperimentale e solo il precipitare della situazione bellica ne determinò la trasformazione in caccia, per soddisfare la specifica dello Jaegernotprogramm, emessa alla fine del 1944. Anche se nel dicembre di quell'anno il P 1101 fu scartato in favore del Focke Wulf Ta 183, i lavori sul prototipo procedettero alacramente e quando le truppe statunitensi occuparono Oberammergau il 29 aprile 1945, esso era ormai completato allo 80%. Date le sue caratteristiche estremamente d'avanguardia (tra l'altro avrebbe avuto una cabina pressurizzata ed un seggiolino eiettabile) fu trasportato negli USA e usato come base per il Bell X 5, il quale fu portato in volo il 20 giugno 1951.

Il kit è contenuto in una busta trasparente e consta di una stampata, un foglio di decals ed uno di istruzioni. Quest'ultimo è veramente ottimo, con numerosi disegni in scala e persino una foto del turbogetto HeS 011. Vengono proposte ben due versioni e quattro varianti: il P1101 V1 come venne scoperto ad Oberammergau, il P 1101 fotografato a Wright Field dotato di un motore Allison J 35 e dei mock-up di tre Browning, un velivolo di serie ed una versione con impennaggi a T (questi ultimi due esemplari non furono mai realizzati). Il foglio di decals è molto buono e comprende anche il pannello degli strumenti, tuttavia è

discutibile l'aver riprodotto le mitragliatrici Browning come decalcomanie invece che come pezzi da incollare: tra l'altro non esiste nessuna prova che esse siano state montate anche sul lato sinistro come mostrato dalla Huma. Passando ad esaminare le varie parti si apprezza il dettaglio interno, purtroppo manca proprio il dispositivo per il posizionamento delle ali, le quali sono invece da incollare in una posizione fissa e poco realistica. L'aver predisposto due tipi di code ha poi costretto a produrre due coni terminali differenti: ciò però contribuisce ad aumentare la fedeltà del modello perchè sul 1101 la parte finale della fusoliera era effettivamente fatta con un elemento distinto dal corpo del velivolo. Il dettaglio superficiale è discreto e le sbavature sono limitate, ma i particolari più piccoli necessitano di rifiniture, quando non sia preferibile sostituirli del tutto; anche il motore andrà dettagliato. Su di esso le fonti sono contraddittorie: alcune sostengono che il prototipo fu dotato di uno Junkers Jumo 004B, altre di un Heinkel HeS 011A; dalle foto sembra che al momento della cattura fosse installato quest'ultimo propulsore.

Tirando le somme si tratta di un kit per un modellista mediamente esperto che intenda sobbarcarsi un lavoro non indifferente per ottenere una buona replica del Messerschmitt P 1101: la Huma ha posto in essere tutte le premesse per riuscirvi, l'unico neo il prezzo, che sarà sulle 20.000 lire.

PIER PAOLO LUGLI

Review samples kindly supplied by Huma Modell, Kilianstadter Strasse 9, D-645 Hanau 9, Germania Federale.

"SUKHOI SU-7 BKL" Kovozavody Prostejov, Scala 1/72.

Ecco un kit che non mancherà di rallegrare tutti gli amanti dell'aviazione del Patto di Varsavia e soci. Sino ad oggi l'unica scatola dedicata a questo velivolo era quella della VEB, il cui kit del

SU-7 era veramente brutto e bisognoso di una più che abbondante ripassata, oltre ad un certo sovradimensionamento dell'insieme. Il kit cecoslovacco viene quindi a riempire una lacuna non indifferente, vista anche l'importanza che questo aereo ha avuto, essendo operativo in svariate versioni da circa 31 anni. La scatola è di discrete dimensioni, con una grafica della cover molto più accattivante di quelle della precedente produzione KP. All'interno troviamo gli oltre ottanta pezzi del kit in buste di cellophane, in due colori, grigio e bianco (Matchbox?), tutti ben modellati e letteralmente ricoperti di un dettaglio in positivo molto fine e molto preciso; a parte alcune sbavature facilmente eliminabili non abbiamo riscontrato gravi difetti, a parte l'assenza totale di incastri per la fusoliera e qualche problema di assemblaggio di alcune parti, in particolare le ali, che necessitano di stucco e cartavetro, con il rischio (difficilmente evitabile) di rovinare il bel dettaglio superficiale. Altra carenza è la riproduzione delle due prese d'aria della fusoliera, di forma rettangolare e dotate ognuna di tre alette di grigliatura, che nel kit sono tutt'uno con la fusoliera e che andranno forate e rifatte. Gli interni sono costituiti da una vasca con tanto di consolle e quadro: gli strumenti sono riprodotti con decals, non eccezionali come qualità ma precise e fedeli nella riproduzione dei singoli strumenti. E' fornito un seggiolino un po' rustico che noi abbiamo sostituito con un analogo seggiolino in metallo bianco della Aeroclub, anche lui peraltro necessitante di un'opera di dettaglio. Con somma generosità sono forniti due tettucci, uno chiuso ed uno aperto, discreti come fattura e trasparenza; il motore (o meglio il cono di scarico) che è ben riprodotto da un insieme di cilindri in plastica e l'apparato di scarico. Molto buoni i carrelli, dotati di pattino per operare da terreni semipreparati (è questa una delle principali caratteristiche di questa versione del SU-7) e discretamente dettagliati all'interno. I carichi comprendono bombe, lanciarazzi e serbatoi, mentre le

decals permettono di realizzare un esemplare polacco, cecoslovacco e russo. Buone infine le istruzioni, chiare e precise come al solito. Questo kit non viene purtroppo commercializzato in occidente (anche se l'accordo ESCI/OEZ potrebbe portare a buoni frutti, chissà?). Noi l'abbiamo ottenuto mediante scambio con un corrispondente polacco, tuttavia alcuni negozi specializzati, soprattutto in Inghilterra, dispongono di questi kits, per cui reperire una scatola di SU-7 non dovrebbe essere una cosa sovrumana.

LUIGI CARRETTA

"Fibbie per cinture di sicurezza di velivoli in scala 1/72, 1/48, 1/32" Reheat Models.

Dopo aver realizzato un ottimo seggiolino in resina, scala 1/32, precisamente l'Aces II, questa nuova ditta inglese ha realizzato una finissima fotoincisione riguardante le fibbie per le cinture di sicurezza di svariate forme. Le fibbie della Reheat Models sono contenute in una bustina trasparente, corredate da un cartoncino di istruzioni per la loro applicazione e comprendono anche un pezzettino di stoffa per la realizzazione delle cinture. Sono utilizzabili per velivoli moderni e non; chiaramente non comprendono tutte le fibbie esistenti ma solo quelle utilizzate sui seggiolini più noti. Ritenuamo che possano essere inoltre usate per modelli di veicoli militari ed equipaggiamenti vari. Per la scala 1/32 vi è una sola incisione nella bustina, mentre per le scale 1/48 e 1/72 la fotoincisione contenuta è doppia. Questi accessori non sono commercializzati in Italia, per averle è comunque sufficiente scrivere alla Reheat Models, citando l'iscrizione all'IPMS-Italy.

EDOARDO ROSSO

Review sample kindly supplied by Reheat Models, 1a Oak Drive, North Bradley, Trow Bridge, Wiltshire BA140SW, UK.

PZL P-50 "JASTRZAB", Scala 1/72.

Grazie ai nostri numerosi contatti di "oltre cortina", siamo riusciti a mettere le mani su di un kit a dir poco sconosciuto del PZL P-50, opera, manco a dirlo, di una ditta artigianale polacca. Già immaginiamo lo storcere di nasi ed i commenti inorriditi dei più, abituati ad essere foraggiati con kits Hasegawa o simili, di fronte alle parole "ditta artigianale polacca"; ad onor del vero anche chi scrive aveva i propri seri dubbi su questa "creatura" modellistica del paese della Solidarietà. Tuttavia ci siamo dovuti ricredere al momento di aprire la scatola: davanti a noi stava infatti un piccolo kit, 13,5 cm.

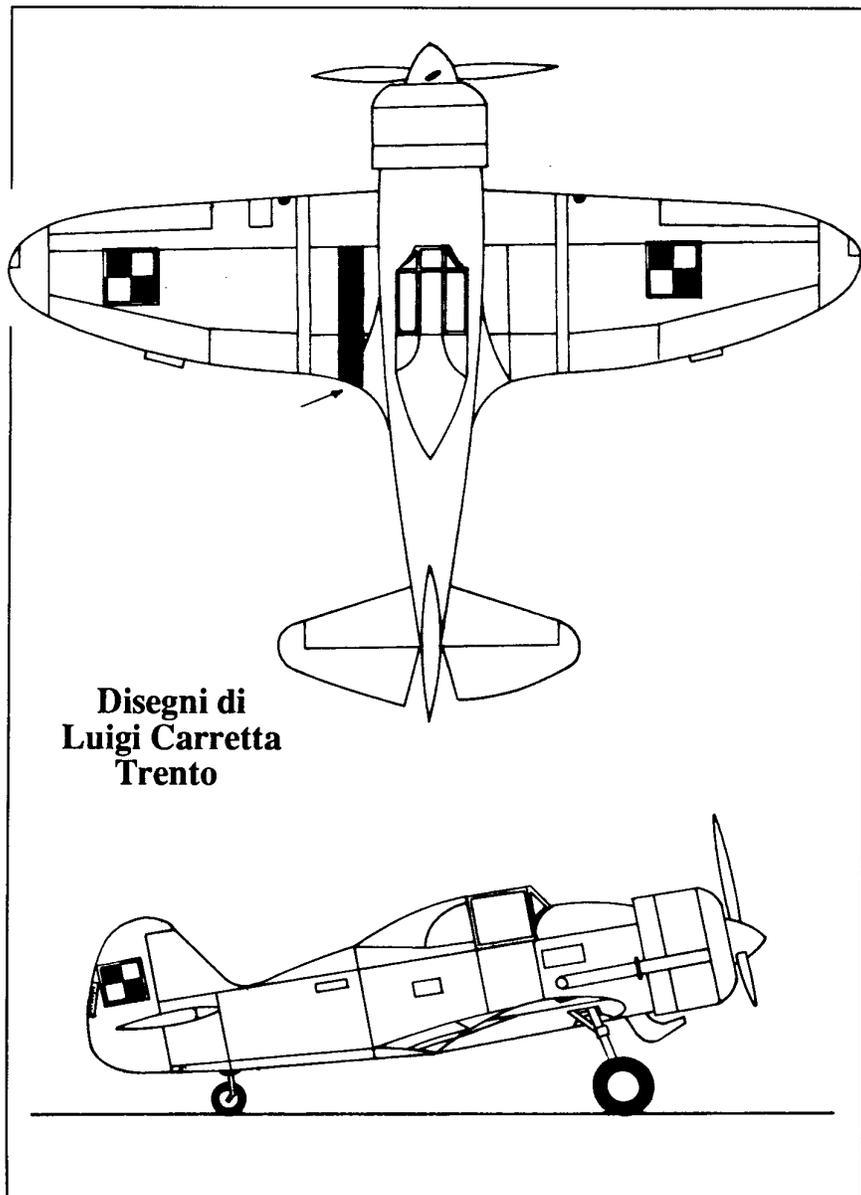
di apertura alare e 11,2 cm. di lunghezza totale, in plastica bianca semi trasparente che conta un totale di 22 pezzi di discreta fattura. Il dettaglio è in un fine rilievo il ch  non guasta e tranne che per l'elica il modello non presenta sbavature di sorta. Gli interni sono completamente assenti, mentre il motore Mercury accluso nel kit potrà essere sostituito da uno prelevato da un modello di Blenheim o di Gladiator (solo il motore per , la capottatura va bene cos , giustamente sottile e del diametro esatto). Completamente spogli invece i vani carrelli ed un po' spartane le gambe degli stessi, per i quali non erano comunque previste coperture. I vari pezzi si incolano bene tra loro, non richiedendo quasi l'uso di stucco,

mentre il trasparente, forse un po' troppo spesso   comunque...trasparente.

Il foglio delle istruzioni, nella classica "Carta da formaggio" che sembra costituire il meglio della produzione cartacea degli stati dell'Europa dell'Est,   quantomai stringato. offrendo un piccolo schema di montaggio (molto chiaro), un trittico ed una serie di notizie e dati sul velivolo, ovviamente in polacco.

Le decals (sei quadratini nel classico bianco-rosso) sono state brutalmente sforbiciate da un foglio pi  grande. Sono comunque abbastanza buone, migliori per intenderci di quelle della KP. La ditta? Non la conosciamo. Pu  sembrare incredibile, ma sulla piccola scatola bianca nella quale era contenuto il kit nessuna indicazione   riportata, abbiamo passato al vaglio ogni centimetro della sua superficie, ve lo assicuriamo, e sul foglio delle istruzioni   riportato solo il nome del velivolo. Si tratta senza dubbio di un kit destinato solo al mercato interno, come potrebbe esserlo qui da noi un modello dedicato allo SM-93, con un "target" limitato e specializzato, come dimostra anche la carenza di notizie sulla documentazione "ufficiale". Tuttavia se qualche pazzo scatenato al pari dello scrivente riuscisse a mettere le mani su uno di questi kit, magari attraverso lo scambio con appassionati di oltre cortina, scambi che si vanno via via sempre pi  intensificando, sappia che gli interni erano in grigio scuro con il pannello porta strumenti in nero e l'imbottitura del seggiolino colore beige, mentre esternamente l'aereo recava i soli distintivi di nazionalit  nelle classiche sei posizioni ed era verniciato in alluminio, con la parte interna delle pale dell'elica in nero opaco. In natural metal erano gli interni dei vani carrelli e le gambe di questi ultimi, mentre la parte leggermente corrugata presente alla radice dell'ala sinistra, che serviva al pilota per accedere all'abitacolo senza scivolare rovinosamente a terra in emulazione del miglior Fantozzi,   in nero opaco.

LUIGI CARRETTA



Disegni di
Luigi Carretta
Trento

