



Notiziario

IPMS Italy Magazine

International Plastic Modellers Society Sezione Italiana

ANNO XXX

Nr. 2/99



In questo numero:

AerMacchi MB-326 - Gabriele Luciani

Siai SF-260 - Gabriele Luciani

Fiat Barchetta - Rodolfo Mattavelli

Servizio aereo della Polizia di Stato - Livio Gonella

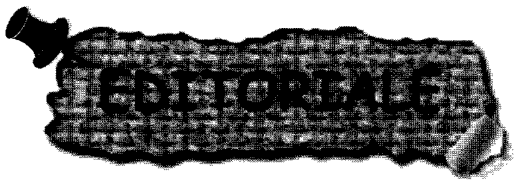
Regia nave "Fiume" - Alonzi Carlo

Macchi M-9 in Polonia - Wojciech Sankowski

Spitfire LF Vb - Wojciech Sankowski

Junkers Ju-88A - Riccardo Vestuto

AerMacchi MB339 - Gabriele Luciani



La difficoltà di "raccordo" con la precedente gestione del Notiziario sembra finalmente superata. Sarà forse per merito della "fame" cronica di pubblicazioni in ritardo, ma Il Notiziario numero 1/99, il primo realizzato a cura del Centro IPMS di Milano, ha raccolto una impreveduta dose di apprezzamenti. Contiamo sicuramente di soddisfare le giuste critiche ricevute, a cominciare dall'uso di caratteri più leggibili, tenendo sempre presente che la perfezione, quando si opera volontariamente, è soprattutto un'ideale a cui ambire. Desidero ringraziare i soci Luca Beato ed Amos Dor per avere confermato disponibilità verso un compito rivelatosi di gran lunga superiore agli accordi presi inizialmente con la Direzione nazionale, nonostante le numerose iniziative modellistiche già avviate da entrambi.

Non saprei a questo punto se il ritardo accumulato dal Notiziario sia più un bene o un male. Se da una parte può avere allontanato qualche socio per cui queste pagine, con spirito ben poco associativo, rappresentavano l'unico motivo per iscriversi, dall'altra ha permesso di capire meglio chi fosse davvero interessato ad una ripresa delle pubblicazioni e, soprattutto, il motivo di questo interesse.

Resta il fatto che i contenuti di Flash e Notiziario sono conseguenza diretta della collaborazione dei soci che propongono i loro articoli, i quali, come avrete già capito, scarseggiano sempre. Per giunta, visionando il materiale rimasto giacente a Venezia, siamo rimasti molto perplessi: Francesco Gasparoni aveva perfettamente ragione quando non creduto - lo definiva composto in gran parte da bozze e semilavorati, o da articoli decotti, superati dai tempi e dai fatti, comunque non utilizzabili.

In questa situazione, possiamo promettere disponibilità a proseguire nella pubblicazione, fintanto che c'è "carburante" e proveremo a far fruttare al meglio il materiale disponibile, arricchendolo se possibile con ulteriori contributi ma, se la "musica" non vi fosse gradita, evitate di sparare sul pianista.

Dovrebbe però essere ormai chiaro che le lagnanze e gli appelli affidati alle pagine del Flash non risolvono un problema da affrontare una volta tanto in modo serio, rispondendo a domande come "chi siamo", "cosa facciamo" o "dove vogliamo andare".

Senza sprecare fiumi di inchiostro, in ogni associazione ci sono modi e sedi idonee ad affrontare queste situazioni collegialmente tra tutti soci, compreso chi ci sta leggendo in questo momento.

Marino De Bortoli 
Via G. Prati 12 - Cassina Nuova
20021 Bollate (MI)
email: ipmsmi@lo.itline.it



Il Notiziario

Pubbl. e distrib. in Italia per IPMS
IPMS Italia - Casella Postale (PO Box) 26
41012 Fossoli - Carpi - MO - Italy

Direttore Responsabile
Giorgio Pini

Redazione
IPMS Italia

Amministratore
IPMS Italia

IPMS Italia - Casella Postale (PO Box) 26
41012 Fossoli - Carpi - MO - Italy

Giorgio Pini

Amos Dor e AD Greco - Milano

Luca Beato e AD Greco - Milano

02/9602000

02/9602000

AD Greco - Milano

Stampa

AD Greco - Milano

Il Notiziario è pubblicato in un formato digitale, non è un file della IPMS Italia.

La collaborazione è aperta a tutti i soci IPMS Italia, per info:

Marino De Bortoli

Via G. Prati 12

Cassina Nuova

20021 Bollate (MI)

Telefono: 02/9602000 - Fax: 02/9602000

I testi si possono inviare su floppy disk (in formato MS-DOS o Macintosh o PC), tramite e-mail oppure in due esemplari ad doppia copia.

Le foto si possono inviare in qualsiasi formato di preferenza, per esempio stampate a colori, stampate a colori da dischetti o digitali, ricordando su ciascuna di esse il nome dell'autore ed allegandone le didascalie.

I disegni (a china su lucido) dovranno avere i seguenti formati: A4 onza, A4 vero, A5 onza.

Per altre illustrazioni già in formato digitale, contattare preventivamente la redazione.

Quote sociali per l'anno 1999

Soci Junior	Lit. 15.000
(fino a 18 anni)	
Soci Senior	Lit. 40.000
(oltre i 18 anni)	
Soci Sostenitori	Lit. 60.000
(quota minima)	

1999 Membership Dues

Europe	Italian Lire 50.000 (25 Euro)
Overseas	US \$ 50.00

Le rimesse si possono effettuare a mezzo assegno bancario circolare o vaglia postale intestati a:
(Payment by bank draft or IMO addressed to)

IPMS-Italy, c/o Giorgio Pini - Casella Postale (PO Box) 26
41012 Fossoli - Carpi - MO - Italy

Anzetrati disponibili de "Il Notiziario"

- 1987, N.ri 1.2.3/4 1994, N.ri 1.2.3/4
- 1988, N.ri 1.2.3/4 1995, N.ri 1.2.3/4
- 1989, N.ri 1.2.3/4 1996, N.ri 1.2.3/4
- 1990, N.ri 1.2.3/4 1997, N.ri 1.2.3/4
- 1991, N.ri 1.2.3/4 1998, N.ri 1.2.3/4
- 1992, N.ri 1.2.3/4

Prezzo di ogni copia arretrata: Lit. 10.000

AERMACCHI MB-326 Supermodel scala 1/72

di Gabriele Luciani

Ormai ufficialmente presente sul mercato da almeno quattro anni, questo kit della Supermodel si è rivelato come uno dei migliori articoli di questa ditta che quasi sempre aveva finora offerto modelli attesissimi ma "pizzicati" da piccole o grandi incongruenze che sfalsavano a volte la linea a volte particolari sensibili del velivolo riprodotto. In questo caso le forme e dimensioni del 326 sono state veramente ben catturate tanto che i pochi difetti riscontrabili (vedi la recensione di Simone Semeraro sul Flash 4/1995 n.137, pag. 9) possono essere definiti minimi e trascurabili, certo non ostativi a pregevoli riproduzioni che, sia pure con l'aggiunta di qualche dettaglio in più, si possono ottenere anche con una costruzione come da scatola.

Gli altri kit apparsi in scala 1/72 sono i mitici Cunarmodel ormai irreperibili (inoltre anche se la ditta ha ripreso in pieno la sua attività questi particolari stampi sono irrimediabilmente e definitivamente rovinati) e quelli della Aeroclub (vac-u-form prima e poi in plastica a tiratura limitata) che non reggono proprio il confronto in quanto a facilità d'assemblaggio con il prodotto Supermodel.

Due telai con 56 pezzi in plastica molto lavorabile e purtroppo con particolari in rilievo, un telaio con la capottina trasparente in due pezzi, costituiscono il modello bolognese, corredati da un foglio decals per esemplari militari italiani e stranieri e istruzioni chiare ma di brutta fattura. Ho subito sostituito i mediocri seggiolini offerti (inficiati pure da un ritiro della plastica) con quelli ottimi in metallo bianco della Aeroclub (Ej-010), venduti anche separatamente e buoni pure per evitare di zavorrare il kit. Va sottolineato che i cuscini degli stessi sono in nocciola chiaro, le fibbie bianche, la struttura ha l'intelaiatura nera; una volta dipinti, con l'aggiunta della maniglia del congegno di espulsione la strisce giallo-nera) saranno bellissimi. Ho considerato sufficiente quanto offerto dal kit per la riproduzione della vasca dell'abitacolo, per cui, dopo aver verniciato il tutto con il grigio F.S. 36231, ho chiuso le due semifusoliere nelle quali ho inserito un adeguato tappo per lo scarico del motore che stranamente la Supermodel non ha ritenuto di inserire. Come detto la plastica è molto tenera tanto che, almeno per il mio modello, la trielina usata per unire le semifusoliere ha consentito di evitare l'uso dello stucco in questa zona ma sarà invece richiesto, sia pure in modiche quantità, nella giunzione delle ali e dei piani coda orizzontali alla fusoliera, nonché per l'unione dei serbatoi alle estremità alari. Con la successiva abrasione dello stucco (più che sufficiente quello della Mo-Lak diluito con l'acetone) ho provveduto anche ad eliminare tutti i particolari in rilievo presenti sulle parti esterne del modello: questo perché le pannellature ed i particolari in rilievo, per quanto fini e precisi possano essere come in questo 326, mi sono sempre apparsi irreali. Ho ritenuto altresì più corretto evitare di reincidere le pannellature: considerata la scala su cui stavo operando non avrei certo ottenuto risultati realistici. Più volte mi sono soffermato ad osservare gli aeroplani veri e mi sono reso conto che i pannelli sono distanziati fra loro di pochi millimetri: ridotte in scala 1/72 tali misure divengono infinitesimali e mi sono perciò chiesto più volte se un modello liscio in tale rapporto di

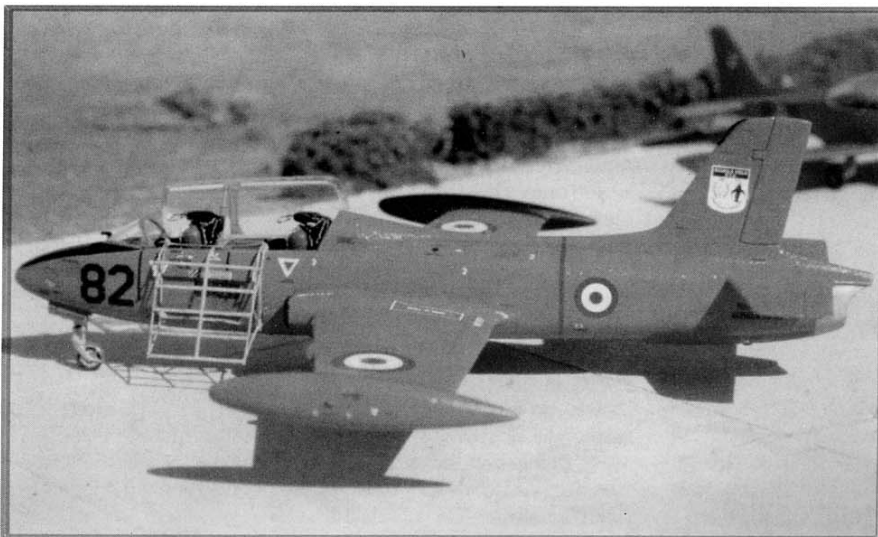
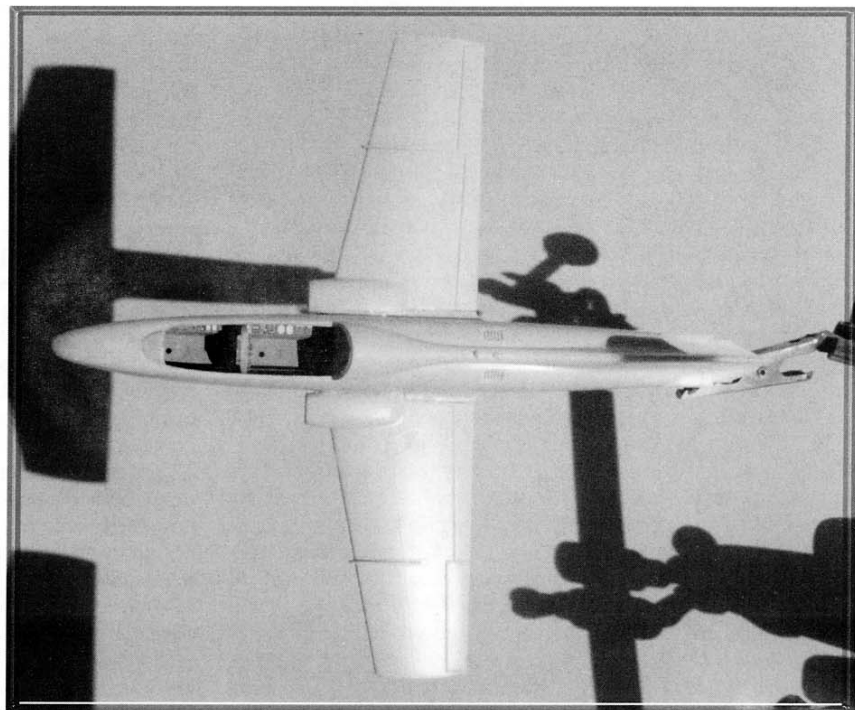
riduzione non sia più vicino al vero che non di uno inciso...

Ritengo comunque che queste siano valutazioni squisitamente soggettive e chi vorrà comunque reincidere il kit potrà basarsi su una messe di informazioni in questo caso unica per un velivolo italiano.

La costruzione comunque termina in brevissimo tempo e dopo una passata di un primer grigio chiaro ho steso la vernice arancio che copre quasi tutto il velivolo con l'eccezione di alcune zone in nero opaco (musetto e parte interna dei serbatoi alari, solo successivamente durante gli ultimi periodi operativi apparvero bordi alari e punta del musetto in grigio F-S- 36231): per evitare complicazioni ho scelto una tinta a smalto opaca (Humbrol 82) che ho lucidato poi con il Gloss acrilico della Tamiya e che mi è sembrato molto attinente con quella presente nella realtà durante i primi periodi d'uso dei singoli velivoli (con il passare del tempo l'arancio degli esemplari in uso a Lecce-Galatina, sottoposti ad un martellante e caldo sole per quasi otto mesi all'anno, diveniva più chiaro e giallastro); in tutte le fasi della colorazione ho usato l'aerografo. Ho scelto quindi di realizzare il velivolo n. 82, per evitare di dover riprodurre la struttura ad arco interna al tettuccio e posta subito dopo il primo seggiolino installata su molti di questi velivoli scuola. Questo particolare "Macchino" è ripreso in tale configurazione in una foto pubblicata a pag. 3 della Monografia n. 12 edita da Tatangelo. Ho scartato le decals fornite dal kit perché non appaiono proprio di eccelsa qualità e comunque sono oggettivamente molto inferiori rispetto a quelle Tauromodel che ho utilizzato per tutta l'araldica, compresi gli stencils (riprodotti ancor meglio con il foglio 72-512 recentemente riedito), utilizzando per la posizionatura i liquidi Super Scale con ottimi risultati. I carrelli sono stati gli ultimi particolari del kit che ho preso in considerazione. Questi sono realizzati in pezzi unici che riproducono insieme gambe e ruote: quello anteriore è perciò un po' difficoltoso da dipingere in alluminio. L'interno dei vani è spoglio ma alla fine sarà invisibile a meno di capovolgere il modello assemblato; sarà inoltre necessario usare il cianoacrilato per la loro unione per evitare di vederli saltare al primo urto fortuito. Come ulteriore tocco di realismo ho aggiunto una scaletta in fotoincisione a suo tempo comparsa sul mercato e dedicata al kit Aeroclub, prodotta dalla ditta PP Aeroparts, reperita anni fa presso Diorama Models (nel set si trovano anche le due antenne a lama presenti sul muso del velivolo e che sono più veritiere di quelle del kit). La medesima scaletta va dipinta in giallo e si adatta con estrema facilità anche al kit Supermodel, un modello che una volta montato rende in pieno il gradevole aspetto di questo velivolo.

Foto a corredo:

Le foto dei particolari esterni si riferiscono ad un velivolo in carico alla Scuola Volo di Lecce Galatina nella primavera del 1988, quelle dell'abitacolo ad uno in carico al 32° Stormo di Brindisi Casale sempre nello stesso periodo; il n. 85 è il gate guardian della base di Galatina



SIAI SF 260

Sky Models 1/48 - Cunamodel 1/72

di Gabriele Luciani

Insieme ai reattori della Aer Macchi il monomotore quadriposto SF 260 prodotto dalla SIAI a partire dal 1966, è uno degli aerei di produzione italiana più diffusi nel mondo.

Le sue eleganti linee identificano infatti un velivolo affermatosi presso molti operatori militari e civili che continuano tutt'oggi ad impiegarlo con pieno soddisfacimento. Nato come velivolo da turismo, questo aereo si è rivelato ottimo addestratore ma anche idoneo a leggeri interventi armati aria-suolo. Stranamente però, per una di quelle contraddizioni tipicamente italiane, il 260 ha avuto la ventura di essere adottato prima da utilizzatori stranieri e solo successivamente dalla nostra A.M. dove ha avuto modo di dimostrare dal 1976 ad oggi le sue ottime capacità di selezionatore iniziale degli allievi piloti militari, sempre nella livrea in arancione lucido e sull'aeroporto di Latina, presso il reparto denominato prima Scuola Volo Basico Avanzato Elica e successivamente 70° Stormo, con relativa variante dei codici in fusoliera prima SP e poi 70. Chiaramente è un soggetto che gli appassionati di aviazione italiana non possono ritenere secondario: fino a pochi anni fa ottenere una riproduzione del 260 in scala 1/48 era impossibile mentre per la scala 1/72 i modelli apparsi erano il Vetromodell (oggi ormai scomparso e comunque impossibile da assemblare stante il materiale, vetroresina, in cui era realizzato e la scarsità delle sue componenti) e il belga Daco Products. Questo kit, sempre di difficile reperibilità in Italia, ha pannellature incise stile Matchbox anni '70 ed è realizzato in una delicata resina inficiata da molte bolle; a suo favore si devono segnalare i molti particolari offerti per gli interni dell'abitacolo ma in buona sostanza non regge certo il confronto con il recente kit della Cunamodel dalla costruzione più facile e dal migliore rapporto qualità-prezzo.

Il kit in scala 1/72 della Cunamodel

Il ritorno della ditta varesina sul mercato del modellismo statico si è contraddistinto per l'offerta di kit veramente pregevoli fin dall'inizio della sua produzione. Appropriato l'avvertimento riportato sulle scatole: questi modelli sono abbastanza completi e necessitano di pochi elementi in più per essere completati al meglio, per lo più si tratta di particolari che in una produzione artigianale di questo tipo non renderebbe al meglio in questa scala, mentre autarchicamente si possono realizzare con precisione superiore. Il 260 è riprodotto in 11 parti in resina gessosa senza alcun ritiro ma solo poche bavette, sei parti in plastica che riproducono i carrelli e l'elica e un tettuccio in acetato in vac-u-form. Non vi sono decals ma un foglio istruzioni che stranamente dimentica alcuni passaggi importanti della costruzione pur fornisce un tritico in scala 1/72, completo di indicazioni per la posizione delle varie insegne. La fusoliera è in tre pezzi: uno pieno che riproduce la parte anteriore che va dall'elica fino all'abitacolo, con unita la sottostante presa d'aria e con all'esterno un incavo non molto profondo per il vano carrello anteriore, gli scarichi e le prese d'aria anteriori del motore. Gli altri riproducono la fusoliera e sono vuoti all'interno ed aperti in basso in corrispondenza del vano equipaggio, del punto cioè in cui si dovranno unire al pezzo dell'ala. Per evitare sorprese è opportuno

scavare il primo pezzo per inserirvi del piombo per appesantirlo ulteriormente onde evitare di vedere alla fine il modello completato seduto sulla coda; è necessario intervenire all'interno della fusoliera (qui il colore dominante è il solito grigio chiaro, tipo Humbrol HN-1) aggiungendo ai pezzi forniti dal kit le cloche, le pedalieri, le cinture ai seggiolini e il pianetto retrostante alla panca posteriore: in questo lo spaccato presente sulle istruzioni è molto chiaro. L'unione dei tre pezzi e degli stessi all'ala richiede lo stucco (e relativa tediosa carteggiatura) per eliminare i vari segni di giunzione; per fortuna la parte superiore della fusoliera sarà occupata dalla deriva verticale per tutta la sua lunghezza. Anche l'unione del pezzo che riproduce i piani di coda orizzontali alla fusoliera necessita di stucco. Il corpo del velivolo è quindi completo ed a questo punto si dovrà ritagliare con molta attenzione il tettuccio: se l'operazione riesce bene si adatterà facilmente all'incavo relativo. I carrelli sono riprodotti con le sole gambe di forza: vanno quindi riprodotti con sprue o plastirod i vari martinetti di retrazione e con cartoncino finissimo gli sportelli (anche qui un grosso aiuto viene offerto dal foglio istruzioni); anche i vani di quello principale si appalesano poco profondi; in questa zona il colore dominante è l'alluminio. Nessuna problema pone il posizionare l'elica e per finire il modello si dovranno almeno aggiungere l'antenna a lama sulla deriva e le due alette all'interno dei serbatoi d'estremità alari. A questo punto si può "misurare" il kit per riscontrare se è fedele al velivolo reale: avendo a disposizione un tritico apparso sul Notiziario C.M.P.R. 3/91 ho constatato che il modello Cunamodel ha almeno due mm in più di apertura alare (quasi impercettibili) ed altrettanti per la fusoliera dove il muso appare più lungo, i piani di coda orizzontali sono indietro di un mm abbondante. Con l'eccezione come detto del muso ed anche della capottina troppo alta, in generale le forme dell'aereo sembrano ben catturate.

Le varie insegne di nazionalità (quelle alari sono di 8 mm mentre in fusoliera da 6 mm) sono ormai facilmente reperibili; per poter finire il modello, che rappresenta un velivolo senza l'interno dei serbatoi d'estremità in nero, ho dovuto forzatamente realizzare un velivolo della Scuola Plurimotori recuperandone l'insegna dal foglio decals Tauromodel 72-507, unico che ha fornito nella sua primissima versione anche questo emblema, mentre i codici di reparto (così come indicato nell'articolo di Roberto Cardone apparso sul Notiziario I.P.M.S. 4/1986) sono tratti da fogli trasferibili R 41 tipo SL 6/2 da mm 4,3, le cui lettere sono simili come carattere all'originale, e SL 6/80.

Il modello Sky Models in scala 1/48

Questo come detto è il solo kit in questa scala dedicato al 260 ed è stata la prima realizzazione della ditta romana: ciò lo si nota in alcuni suoi aspetti poco convincenti come ad esempio le incisioni sulle ali che sono di una profondità intollerabile (l'ho scoperta solo quando ho dato la prima mano di vernice: leggete più oltre cosa ho dovuto fare...), un assemblaggio non proprio facilissimo, la mediocre qualità dell'acetato trasparente utilizzato per la capottina e la difficoltà di fare stare in equilibrio

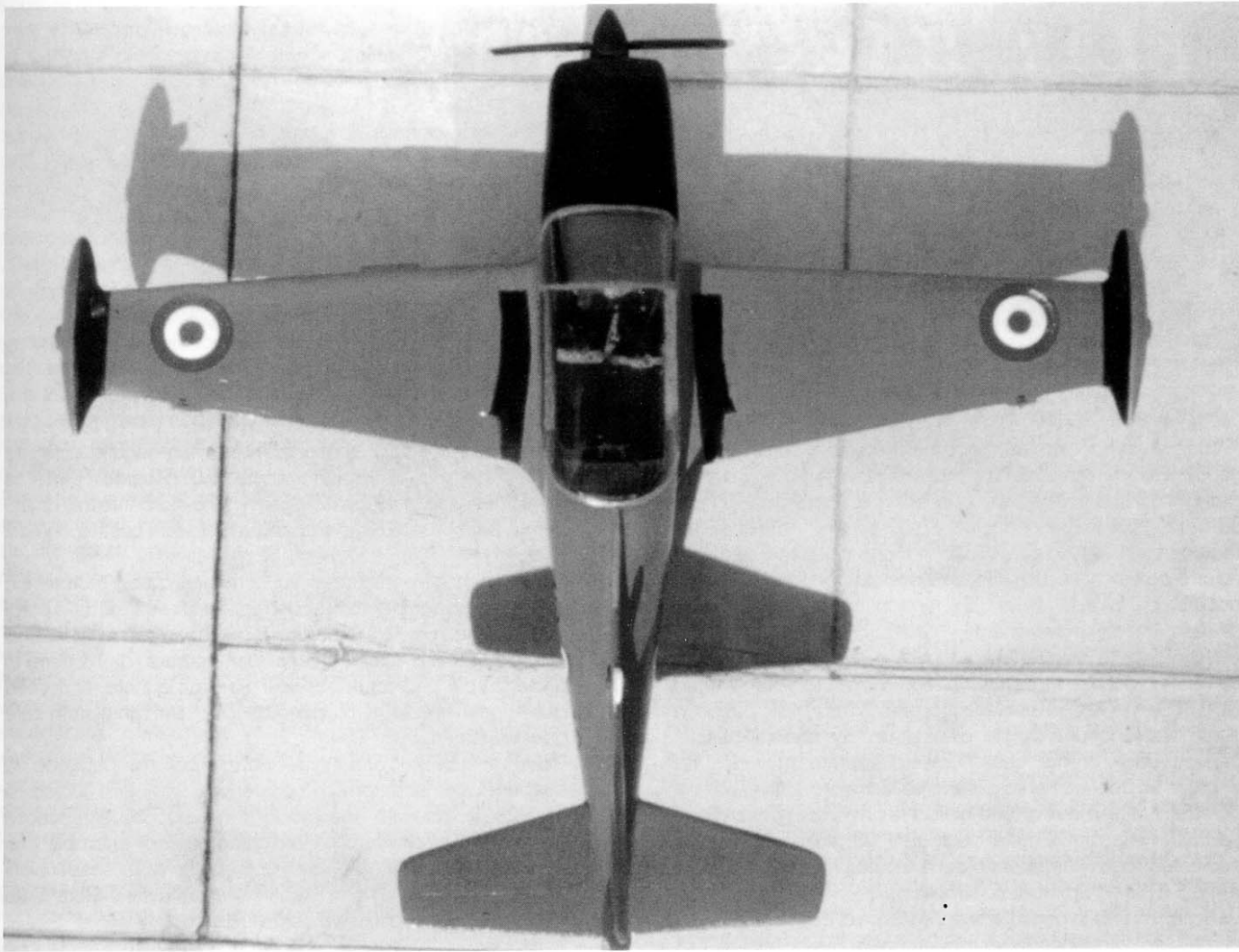
il modello assemblato sui tre punti d'appoggio, problema che si può superare non senza un notevole intervento; nel mio modello inoltre, ad un esame più attento, il foglio decals presentava tutte le coccarde italiane con il verde interno che sia pure di pochissimo appariva fuori centro. Punti a suo favore sono il basso costo d'acquisto, l'ottima resina che non presenta alcun ritiro, la perfetta rispondenza nella riproduzione di forme e dimensioni del velivolo reale, il fatto che si può costruire anche come da scatola con pochissime aggiunte, l'agevole distacco dei pezzi dalla colata di stampo. Come già dicevo nel Flash n.154 maggio-giugno 1998, la fusoliera è in un solo pezzo con all'interno la vasca dell'abitacolo: chi non vuole posizionare alla fine il modello assemblato su una basetta ma vorrà vederlo sulle sue gambe, dovrà svuotare il muso dalla resina fino quasi a sfondarne le pareti per potervi inserire quanti più pallini di piombo è possibile. Purtroppo tutto questo non sarà sufficiente e altro piombo dovrà essere inserito dentro il pezzo che riproduce il cruscotto ed altro ancora sotto lo stesso; non sarà poi inutile alleggerire della resina la parte retrostante al sedile posteriore. Un'altra difficoltà si incontra assemblando le ali alla fusoliera per la mancanza di perni di riscontro e quindi di solidità di tutto l'insieme. E' quindi consigliabile unire prima i serbatoi esterni alle ali e quindi stuccare gli eventuali segni di giunzione, nonché le incisioni sulle ali e poi unirle alla fusoliera. Sarà necessario anche qui usare un po' di stucco e la sua carteggiatura deve essere fatta con delicatezza per evitare un improvviso e traumatico distacco. Molto più facile l'unione dei piani di coda: l'uso del collante cianoacrilico infatti, potrà evitare il ricorso allo stucco. Tornando indietro nell'abitacolo, si deve dire che il kit fornisce una buona base di partenza per un ulteriore arricchimento (vedere le foto a corredo dell'articolo di Alfonso Mino sul notiziario C.M.P.R. 3/91) mentre i carrelli presentano i vani di quello principale poco profondi e necessitano di essere dettagliati con i meccanismi di retrazione delle gambe e dei pannelli di chiusura; nel vano di quello anteriore è conveniente inserire ancora qualche pallino di piombo. La costruzione del modello richiede quindi poche ore in più rispetto ad un normale modello ad iniezione; ho iniziato la fase di colorazione dello stesso stendendo una mano di grigio chiaro per

evidenziare i segni di stuccature o eventuali ritiri. Con sorpresa ho constatato invece che il velo superficiale di resina presente sulle incisioni alari sopra e sotto, forse non ha resistito all'azione della vernice impiegata (un comune smalto della Testor's) e quindi la loro profondità è divenuta intollerabile: ho dovuto non solo ripulire tutto dalla vernice ma stuccare le stesse e lavorare di gomito e carta abrasiva per appianare la superficie e quindi reinciderle con mano leggerissima, uno scherzo che mi è costato non poche ore di lavoro supplementare. Per fortuna le incisioni in fusoliera e sui piani di coda sono risultate veramente fini. Superato questo inaspettato scoglio ho ripreso il lavoro terminando la colorazione ed impiegando le decals fornite dal kit relative ai codici di fusoliera stencils e l'insegna di reparto, prelevando da altri fogli le insegne di nazionalità (il kit fra l'altro fornisce il necessario per un esemplare militare belga ed uno civile dell'Aero Club d'Italia come decals ed antenne). A questo punto ho aggiunto il bordo posteriore del tettuccio (riprodotto dal kit con una guaina di plastica per filo di rame) la capottina (che ho ritagliato utilizzando la dima fornita dal kit) i due tubi di scarico del motore (realizzati con due tondini di ottone), l'elica, le alette sui serbatoi, gli sportelli dei carrelli e le antenne. Dal punto di vista della colorazione il 260 è il classico aereo da addestramento italiano: va tutto in arancione lucido (che diventa sempre meno lucido con l'uso) con vari particolari in nero semilucido (come il pannello anteriore e la parte interna superiore delle tanks alari) o in nero (come le walkways alla radice alare); spicca l'antenna a lama sulla deriva che è in bianco opaco. In ultimo, solo quando ho fotografato i modelli mi sono accorto che avevo dimenticato un particolare importante: la zona centrale della capottina presenta una larga zona antiriflesso fumè che mi sono precipitato a realizzare con una vernice trasparente per vetri.

Bibliografia:

Il Notiziario I.P.M.S. Vol. 14 n. 4 1986
 Notiziario di Plastimodellismo C.M.P.R. 3/91
 Monografie Aeronautiche italiane - n. 11
 Aerei Modellismo - Dicembre 1985
 SIAI Marchetti - "... e la storia continua" - Ed.A.I.





FIAT BARCETTA

Rodolfo Mattavelli
Socio IPMS n. 1336



Tutte le grandi case automobilistiche, dovendo fare i conti con l'inflazione e la diminuzione delle vendite a seguito delle grandi crisi petrolifere, avevano eliminato la produzione di nicchia, come le coupé e le spider, perché non remunerative. Tutte le auto prodotte erano soltanto a due o tre volumi, con al massimo l'offerta di qualche versione cabriolet, dovute però ad alcuni preparatori coraggiosi e non direttamente dalle case madri.

L'avvento della Mazda MX-5 MIATA, vera spider di razza, come le vecchie inglesi o la sopravvissuta Alfa Romeo DUETTO, ha però evidenziato che c'era nel pubblico automobilistico una voglia d'evasione dai canoni classici imposti dalle grandi case. Questa ventata giovanile ha imposto un ripensamento di certe politiche produttive, ed una corsa all'acquisizione di tutte le nicchie di mercato possibile.

La FIAT, nella prima metà degli anni '90, a seguito questa nuova tendenza immettendo sul mercato i modelli COUPE e BARCETTA, un immediato successo.

La Fujimi ha subito pensato di approfittare di questo successo di mercato, producendo un modello della FIAT BARCETTA in scala 1/24.

Il kit è composto di due stampate in plastica colorata, una per i trasparenti ed una per i pezzi cromati (ruote più specchi) più le gomme ed il corpo vettura.

La costruzione del modello l'ho iniziata appunto dal corpo vettura, contrariamente a quanto dicono le istruzioni. Questo perché per ottenere una finitura lucida a specchio è opportuno lasciare asciugare molto bene la verniciatura per almeno un paio di settimane.

La fase di preparazione del corpo vettura è iniziata con un attento esame della posizione delle linee di separazione dello stampo, ed una carteggiatura molto leggera per poterle eliminare completamente. In questa fase ho anche eliminato le piccole imperfezioni presenti, come ritiri e piccole avallature presenti con stucco, e successiva operazione di carteggiatura con carta molto sottile. Si può quindi passare all'irrobustimento dell'incollaggio degli specchietti retrovisori. Tale irrobustimento consiste nel praticare due fori nei supporti degli specchietti ed altri due nella posizione dove andranno incollati; ho quindi incollato con colla cianoacrilica due spinotti, di filo di rame lunghi almeno tre centimetri, negli specchietti. L'eccessiva lunghezza degli stessi serve per poterli maneggiare comodamente durante la verniciatura. Si passa quindi a preparare le fiancate dell'abitacolo (pezzi B19 e B20) ed il cruscotto (pezzo B1) alla verniciatura, avendo cura di pulirli accuratamente e di mascherare le parti da non verniciare. Questi pezzi contengono degli inserti verniciati nello stesso colore della carrozzeria, ed è per questo che vengono verniciati ora.

Dopo una lucidatura della carrozzeria ed un accurato lavaggio, per eliminare i residui dello stampo e lo sporco accumulatosi sui pezzi, si può passare alla verniciatura. Ho steso il colore della carrozzeria (io ho scelto l'arancione della

presentazione della macchina) in mani sottili date ad aeropenna, ed una mano finale più pesante. Finita la verniciatura, ho lasciato asciugare completamente tutti i pezzi per un paio di settimane e sono passato alla costruzione del telaio.

Anche se molto ben dettagliato, la mancanza del motore non permette di aggiungere quei dettagli tipici di un modello con il motore, indi per cui bisogna fare attenzione alla fase di verniciatura del telaio stesso per cercare di mettere in evidenza più particolari possibili. Per fare questo, si devono usare, non un solo nero opaco o lucido, ma tante sfumature possibili di nero.

Dopo aver verniciato i vari pezzi che compongono la sospensione anteriore e posteriore in nero lucido e semilucido, ho dato una mano di nero opaco alla scocca (pezzo A1). Per dare un'ulteriore differenziazione nei colori, ho colorato l'assale rigido che collega le due sospensioni posteriori (pezzo A2) con il Gun Metal della serie Metal Cote dell'Humbrol, e successivamente lucidato.

Pensando che parte della scocca è di solito trattata con antirombo, che presenta un aspetto abbastanza rugoso, dopo varie prove ho elaborato una tecnica che consente di riprodurlo abbastanza bene.

Essa consiste nell'applicare il colore scelto (nero opaco nel mio caso) a pennello e stendendolo con una mano molto spesso, non curandosi della quasi schifosa finitura ottenuta. Quando la vernice comincia ad essiccarsi, dopo circa un minuto, la si picchietta con la punta del pennello, anche in modo da rendere uniforme lo strato di vernice dove non lo è; si ottiene in questo modo un effetto simile a quello della grafitatura, con una superficie con una rugosità elevata. Volendo si può insistere di più in alcuni punti e meno in altri, dando così una certa disuniformità. Naturalmente è meglio procedere per piccole aree alla volta (circa un centimetro quadro), cercando di sfruttare le delimitazioni nel modello per la separazione delle varie aree. Dosando bene la picchiettatura, è anche possibile rendere invisibili le separazioni tra le varie aree, presentandosi, a lavoro ultimato, come se si fosse steso un singolo strato di vernice.

Sono quindi passato alla verniciatura del motore e dell'impianto di scarico. Ho qui usato diversi tipi di vernice metallica, anche qui per evidenziare i diversi particolari. Essi sono diversi tipi d'alluminio, argento ed acciaio, lucidabili o no.

Dettagli del fondo scocca, come eventuali dadi o bulloni, si possono evidenziare con una punta di vernice alluminio.

Volendo dare un aspetto di un'auto usata, ma tenuta in buono stato, cioè pulita, ho eseguito un lavaggio in nero opaco molto diluito sul fondo scocca, evidenziando i dettagli superficiali con una passata di drybrush, usando il colore dei particolari su cui ho effettuato il lavaggio.

Ultima parte da modificare sono i tromboncini di scarico. Essi sono forniti in un pezzo unico, ma in realtà sono due pezzi

separati. Dato che, pur presentando una traccia di foratura, non riescono bene a presentare la profondità di un tubo, piuttosto che limitarmi a dipingere l'interno del buco in nero opaco per dare un senso di profondità, ho preferito bucare realmente i pezzi prima di separarli. Ho cominciato a fare un buco di circa 1 mm. avendo cura di stare più centrato possibile, dopodiché ho iniziato ad allargarlo con una lama di tagliabalsa n.11, facendola ruotare all'interno del buco, e tenendo d'occhio lo spessore delle pareti, in modo che fossero sottili ma uniformi. Quando l'effetto era quello voluto, ho separato i due tromboncini, ridando loro una forma cilindrica con la lima e carta abrasiva fine, avvolgendoli, alla fine, con un pezzo di Bare Metal Foil, ottenendo così dei terminali cromati. Un tocco di vernice grigio scuro all'interno degli stessi, ha completato il lavoro.

Si può ora passare alla costruzione degli interni. Uno dei problemi principali negli interni di un'auto, è quello di riuscire a riprodurre in modo sufficientemente realistico il tessuto usato nei rivestimenti e nei tappetini.

Dato che la semplice colorazione con un colore opaco non si avvicina molto, ho provato diverse tecniche, anche spinto da alcuni prodotti, chiamati "velour flocking", descritti su riviste di modellismo americane. Siccome questi prodotti non sono disponibili in Italia, ho cercato di ovviare con qualcosa di simile. Sembrerà strano, ma i migliori risultati li ho ottenuti con la farina.

Per ottenere l'effetto voluto, si procede nel seguente modo: si vernicia il pezzo da trattare con il colore base scelto, stendendo una mano molto bagnata, e si butta immediatamente sopra della farina, avendo cura che copra uniformemente la superficie da trattare. Quando il colore è abbastanza asciutto si può eliminare la farina in più tamburellando o battendo il pezzo in modo che la farina in più cada (si consiglia di coprire il tavolo da lavoro con un foglio di giornale, in modo che la farina in eccesso cada su di esso e non vada in giro). A vernice completamente asciutta, si può passare ad eliminare tutta la farina in eccesso semplicemente lavando i pezzi trattati, meglio se sotto l'acqua corrente.

Ad asciugatura avvenuta bisogna esanimare le parti trattate e se l'effetto non è quello desiderato si può riapplicare la farina nei punti che non ci soddisfano.

Quando si è soddisfatti si può iniziare dare la mano di colore finale. Anche qui bisogna procedere con cautela, visto che una mano abbondante di vernice può compromettere l'effetto

ottenuto; la tecnica corretta è quella di dare delle mani sottili di vernice, finché tutto rimane di un colore uniforme. Per spezzare l'uniformità si può evidenziare le parti sporgenti con un leggero drybrushing.

I dettagli da sottoporre a questo trattamento sono:

la parte rivestita in tessuto delle fiancate, la zona dei tappetini, e la parte dietro ai sedili.

Non ho trattato i sedili perché ho optato per il rivestimento in pelle, quindi una colorazione semilucida era sufficiente.

Prima di eseguire tutta quest'operazione è però necessario lucidare le parti delle fiancate (pezzi B20 e B21) che sono nel colore della carrozzeria. Una volta lucidate, si può procedere alla loro mascheratura. Per avere una mascheratura molto precisa sono ricorso ai fogli della Bare Metal, che oltre a fornire una finitura cromata, sono anche ottimi per mascherature di precisione. Finita l'operazione "velluto" ed aver rimosse le mascherature, ho eliminato, dai particolari che rappresentano la plastica, tutti i segni d'infarinatura e sono passato alla loro colorazione con diverse tonalità di grigio, ed alla colorazione del cruscotto.

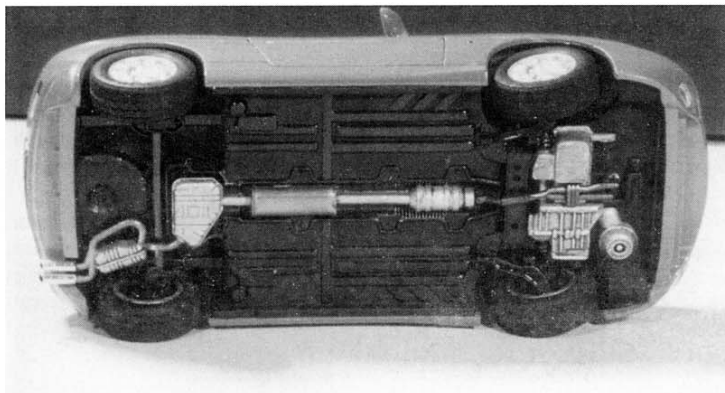
I vetri presenti sugli strumenti si possono benissimo simulare con una goccia di vernice trasparente lucida, dopo averli dettagliati.

L'ultimo ritocco degli interni è costituito dall'autocostruzione delle cinture di sicurezza, che si ancorano, in alto alle due protuberanze dietro i sedili, ed in basso sulla scocca giusto dietro le portiere.

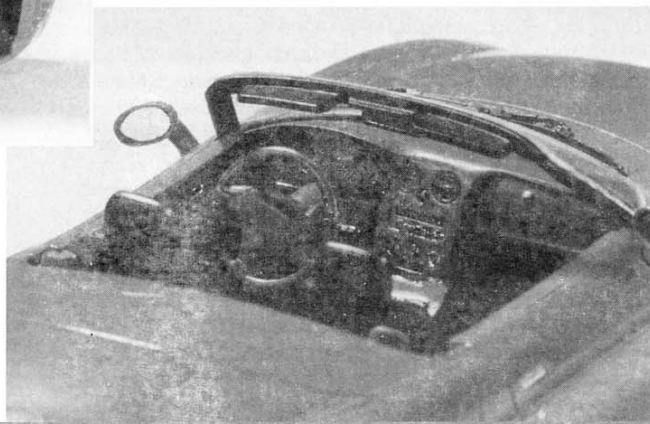
Passiamo ora alla carrozzeria. Prima operazione consiste nella sua lucidatura: essa consiste nella carteggiatura della verniciatura con panni abrasivi via via sempre più sottili (si parte circa da una grana di 2400/3200 fino ad arrivare ad una di circa 8000). La superficie così ottenuta rimane traslucida, ma molto levigata, e basta una passata con un qualsiasi polish per ottenere una superficie lucida a specchio. Si può ora passare al montaggio finale. Qui bisogna prestare attenzione all'incollaggio delle fiancate; per avere una buona centratura è bene fare delle prove a secco per determinarne il loro corretto posizionamento.

Per il montaggio di tutta la fanaleria si ricorre sempre ai fogli Bare Metal. Essi forniscono un'ottima superficie riflettente che da una riproduzione delle parabole molto più realistica della semplice colorazione argento.

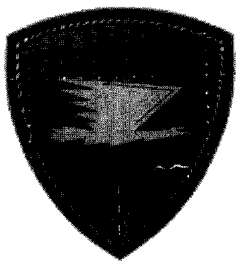
Con l'aggiunta delle poche decal presenti (targa e scritte FIAT) si ottiene un buon modello, praticamente da scatola, che va ad aggiungersi alla mia collezione di spider.



◀ Vista inferiore del modello. osservare le diverse tonalità usate nella verniciatura.



▶ Particolari dell'abitacolo con cruscotto e pannello centrale.



SERVIZIO AEREO DELLA POLIZIA DI STATO

Di Livio Gonella

Il Servizio Aereo della Polizia di Stato ebbe origine nell'inverno 1956, quando alcuni ufficiali del Corpo delle Guardie di PS. diedero un notevole contributo ai reparti impegnati nelle operazioni di soccorso alle popolazioni dell'Italia centro-meridionale colpita da un'eccezionale ondata di maltempo volando sugli elicotteri dell'Aeronautica Militare. Successivamente nel settembre 1959, durante la XVI Conferenza del Traffico e della Circolazione stradale di Stresa, venivano effettuate esercitazioni con elicotteri AB.47 messi a disposizione dalla Società Agusta. Le esercitazioni verificarono la fattibilità dell'impiego operativo tra elicotteri e pattuglie della Polizia Stradale. Medesime esercitazioni vennero svolte, nel mese di novembre, a Roma dando ottimi risultati e confermando la validità dell'impiego del mezzo aereo. Nell'estate del 1962 alcuni Ufficiali effettuarono missioni di volo a bordo di elicotteri messi a disposizione dal Corpo dei Vigili del Fuoco, controllando l'intenso traffico sulle maggiori arterie nazionali. Nel novembre dello stesso anno, 18 ufficiali iniziarono i corsi per il Brevetto Militare di Osservatore dall'aeroplano presso la scuola di Guidonia conseguiti nel maggio dell'anno successivo. Nell'ottobre 1963 venivano costituite in via sperimentale, le Sezioni Elicotteri presso i Compartimenti della Polizia Stradale di Roma e Milano con mezzi aerei e piloti dell'Aeronautica Militare. Successivamente, nel giugno 1967, veniva costituita la terza Sezione Elicotteri di Bari. Nell'anno 1969 si svolse presso la Scuola di Volo Elicotteri dell'A.M.I. di Frosinone il 1° corso per pilota di elicottero per il personale del Corpo. L'anno successivo vennero conseguiti i primi brevetti per Specialista di elicottero. Questi sono gli eventi che ci portano al 25 settembre 1971, data in cui, con Decreto Ministeriale, viene istituito il Servizio Aereo della Pubblica Sicurezza con decorrenza 1° gennaio. Di seguito vengono riportate le principali tappe del Servizio Aereo.

- * 15 gennaio 1971 costituzione 1° Gruppo Volo della PS. sull'aeroporto di Pratica di Mare.
- * 7 agosto 1971 ritiro del primo elicottero AB.47J3B1 assegnato al 1° Reparto Volo.
- * 17 novembre 1971 specialisti del Corpo frequentano il 1° corso di abilitazione su elicottero AB.206A1
- * 8 gennaio 1972 piloti del Corpo frequentano il 1° corso di abilitazione su elicottero AB.206A1
- * 6 luglio 1972 ritiro dei primi tre elicotteri AB.206A1 trasformati poi nella versione C1 con turbina potenziata dal marzo 1984
- * 13 luglio 1972 costituzione Sezione Elicotteri di Milano Malpensa che diventerà Gruppo Volo dal 1° gennaio 1973
- * 5 luglio 1973 presso il 1° Reparto Volo di Pratica di Mare è attiva la Sezione Velivoli su tre aerei leggeri P 64 Oscar 200
- * 21 maggio 1974 costituzione Sezione Elicotteri di Bologna Borgo Panigale con decorrenza 10 giugno
- * 20 agosto 1975 costituzione Sezione Elicotteri di Palermo Boccadifalco
- * 6 ottobre 1975 costituzione Sezione Elicotteri di Genova
- * 5 aprile 1976 vengono ordinati due elicotteri AB.212
- * 20 febbraio 1979 entra in linea l'elicottero A109A
- * 25 aprile 1981 entra in vigore il nuovo Ordinamento dell'Amministrazione della Pubblica Sicurezza ponendo il Servizio Aereo nella necessità di risolvere i problemi connessi alla smilitarizzazione del Corpo quali l'immatricolazione

dei mezzi aerei e il rilascio dei brevetti.

- * 11 luglio 1983 costituzione della Sezione Elicotteri di Reggio Calabria con decorrenza 20 maggio 1983
 - * 10 novembre 1983 costituzione della Sezione Elicotteri di Napoli Capodichino con decorrenza 15 novembre 1983
 - * 16 ottobre 1984 viene trasformato il Servizio Aereo in Servizio Aereo e Marittimo composto da 1 ^ Divisione Aerea e 2 ^ Divisione Marittima
 - * 15 novembre 1984 costituzione della Sezione Elicotteri di Abbasanta con decorrenza 1 dicembre 1984
 - * 16 gennaio 1986 costituzione della Sezione Elicotteri di Firenze Peretola con decorrenza 1 febbraio 1986
 - * 17 febbraio 1986 consegna del primo bimotore Piaggio P68 Observer II
 - * 18 marzo 1987 apertura del 10° Reparto Volo di Venezia Tessera con decorrenza 15 maggio 1987
 - * 20 luglio 1988 costituzione, sull'aeroporto di Pratica di Mare, del Centro Addestramento e Standardizzazione Volo con il compito di effettuare i corsi per le abilitazioni e qualificazioni del personale aeronavigante della Polizia di Stato
 - * 5 giugno 1989 costituzione del 9° Reparto Volo di Bari Palese con decorrenza 15 luglio 1989
 - * 5 luglio 1990 l'Agente Luini Francesca consegue il brevetto di pilota d'aereo diventando la prima donna pilota della Polizia
 - * 27 luglio 1990 viene adottata la nuova combinazione di volo in sostituzione di quella finora in uso identica a quella in dotazione al personale A.M.I.
 - * 8 marzo 1991 viene effettuata la 100.000^a ora di volo del Servizio Aereo con il velivolo AB.212 - P.S.80 del 1° Reparto Volo
 - * 15 luglio 1993 costituito l'11° Reparto Volo di Pescara
- Attualmente il Servizio Aereo è organizzato su 11 Reparti Volo (tutte le Sezioni Elicotteri sono state elevate al rango di Reparto Volo) dove, oltre all'attività di volo prevista dai compiti istituzionali, vengono effettuate le attività di manutenzione di 1° e 2° livello e l'attività addestrativa del personale. I compiti istituzionali previsti sono la vigilanza ed osservazione della circolazione stradale con coordinamento dei reparti terrestri, operazioni di polizia giudiziaria con impieghi sia di osservazione, collegamento e ricerca sia come unità operativa vera e propria con intervento diretto degli equipaggi, operazioni di soccorso e cooperazione con i reparti speciali del Corpo.
- La sede della mia visita è stato il 1° Reparto Volo di Pratica di Mare che comprende il Reparto Volo che esplica l'attività operativa vera e propria e il C.A.S.V. Centro Addestramento Standardizzazione Voli dove avviene l'abilitazione ai vari velivoli in dotazione per i piloti provenienti da Frosinone (pilota d'elicottero) e da Latina (pilota d'aereo).
- Il personale, proveniente dalle file del Corpo, è diviso in Pilota d'elicottero, Pilota d'aereo e Specialista di elicottero e d'aereo. La combinazione di volo è di colore blu con fregi e gradi del Corpo, distintivo del Servizio Aereo e distintivo di pilota istruttore, nel caso specifico.
- Con il trascorrere degli anni, oltre al potenziamento e all'incremento delle basi operative, si sono evolute anche le macchine in dotazione passando dagli iniziali AB.47J con motori a pistoni, agli attuali AB.212 biturbina e dai Piaggio P64 Oscar 200 ai bimotori Piaggio P68 Observer II. I P68 costruiti per la Polizia sono leggermente differenti dalla versione base

in quanto non hanno la carenatura delle ruote che hanno un diametro maggiorato per poter operare su terreni semi preparati, hanno due serbatoi alari supplementari che hanno comportato l'adozione delle winglets alle estremità alari, il musetto è dotato di carenatura sferica per l'installazione di una telecamera.

Specchietto riassuntivo per tipo di velivolo, data di acquisizione, data di radiazione, numero macchine.

AB.47J3B1 (3): acquisizione 07/08/1971, ultimo volo 17/10/1985 - Attualmente il terzo velivolo (codice 3 poi diventato 28) è conservato presso il Museo dell'Aeroplano di Comignago (Novara) con la nuova colorazione.

AB.206 (36): acquisizione 06/07/1972.

PIAGGIO P.61 OSCAR 200 (3): acquisizione 05/07/1973, radiazione 11/1996.

AB.212 (19): acquisizione 05/04/1976.

A.109A (12): acquisizione 20/02/1979.

PIAGGIO P.68 OBSERVER II (12): acquisizione 17/02/1986.

Tutti i velivoli non sono predisposti per alcun tipo di armamento, tranne gli AB.206C1, ma per l'installazione di equipaggiamenti ausiliari quali barelle, verricello, pattini da neve, galleggianti, telecamere e in via sperimentale altoparlanti.

Inizialmente lo stemma del Servizio Aereo era circolare con la scritta "SERVIZIO AEREO POLIZIA" con al centro l'aquila con la corona tra le ali. L'attuale stemma, a forma di scudo, adottato qualche mese dopo l'introduzione della nuova colorazione (1976) sintetizza il controllo del mezzo aereo sul territorio nazionale con la raffigurazione di un'aquila in volo sul mare, sulla montagna e sulla pianura attraversata da una strada. Ogni Reparto Volo adotta un suo stemma.

Lo schema di colorazione dei velivoli era in grigio verde Polizia FS.24079 (Aerei, maggio 1979) fino al 1976. Nel 1976 viene adottata la nuova livrea in bianco/azzurro medio FS.25177 (più simile). Dal 1981, data della riforma, dai velivoli viene tolta la matricola militare. Sulle fiancate degli elicotteri è presente la scritta "POLIZIA" in bianco, e in azzurro medio sulla pancia. Le coccarde sono posizionate sulla trave di coda, sopra e sotto i pianetti stabilizzatori. Sulla trave di coda troviamo i codici individuali progressivi con la sigla P.S. per gli elicotteri e P.S.A (A fino al numero progressivo 99) P.S.B (B dal 01 in poi) per gli aerei. Per quanto riguarda gli "Jota", solamente il terzo (P.S.28) ha adottato la nuova livrea. La colorazione dei P.68 è anch'essa in bianco/azzurro medio. La fusoliera è tutta azzurra con una striscia laterale bianca. All'altezza delle eliche troviamo la striscia rossa con scritto "PROPELLER" e la freccia rossa con scritta bianca "DANGER"



REGIA NAVE "FIUME" - Incrociatore Pesante

Modello Tauromodel 1/400

ALONZI CARLO - IPMS #2993

LA STORIA:

L'incrociatore pesante FIUME apparteneva alla classe 'ZARA' di cui facevano parte appunto lo ZARA il GORIZIA ed il POLA. Questa classe fu lo sviluppo naturale dei precedenti incrociatori classe 'TRENTO', classe che non ebbe giudizi molto positivi.

Infatti sugli ZARA fu incrementata fortemente la corazzatura mentre rimaneva inalterato l'armamento principale e la dotazione aeronautica perdendo chiaramente qualcosa in velocità.

Il FIUME fu varato nei cantieri navali di Trieste il 27 Aprile 1930 entrando in servizio nella Prima Divisione Incrociatori il 23 Novembre 1931. La sua vita operativa fu breve e sfortunata, partecipò al primo storico scontro con la Royal Navy nelle acque di Punta Stilo quindi scomparve nelle acque del Mediterraneo nella tragica notte di Matapan (29 Marzo 1941), dove accorso in aiuto, con lo ZARA, della gemella POLA immobilizzata da un siluro inglese, trovò ad attenderli la squadra Britannica composta da tre corazzate che in pochi minuti fecero scempio delle navi Italiane.

Dati tecnici	
Dislocamento Standard	11500 tonn.
Normale	13250 tonn.
Pieno carico	14100 tonn.
Lunghezza	183 m.
Larghezza	20,5 m.
Immersione normale	6,5 m.
Immersione a pieno carico	7,5 m.
Potenza	109000 Hp.
Velocità	33 Km.
Autonomia	4490 Mm.
Equipaggio	850
Armamento	
8 - 203/53	
12 - 100/47	
4 - 40/39	
6 - 13,2	
2 idro da ricognizione IMAM Ro 43	

IL MODELLO:

Il modello della TAUROMODEL si presenta ben dettagliato, stampato su di una ottima plastica si lavora con sufficiente facilità.

Lo scafo è predisposto per essere assemblato Water-line o completo della parte sommersa (opera viva) nel qual caso dovremo intervenire con stuccature e mascherature da 'carrozziere' al momento della differenti colorazioni.

Chi ha qualche esperienza di costruzione di navi in plastica di varie ditte, sa che una delle componenti principali per la riuscita di un modello in scala 1:350/1:400, risiede nell'ottenere la maggiore definizione possibile dei vari pezzi che andremo ad assemblare.

Ora mentre per i seppur minuti pezzi come cannoncini antiaerei, riflettori, telemetri vari possiamo agire con una buonissima definizione agendo con il pennello, per le componenti più estese e complesse come, le varie tughe, i torrioni principali, le direzioni di tiro possiamo andare incontro a dei problemi se al momento della stampata i vari pezzi non sono stati predisposti nella maniera migliore.

Ad esempio alcuni produttori nella stampata del ponte

principale inglobano anche la parte iniziale delle sovrastrutture, ora avviene che nella stragrande maggioranza dei casi il ponte risulta di un colore diverso da quello delle strutture superiori e quindi vengono a crearsi delle difficoltà per ricreare quella divisione netta nella colorazione delle superfici orizzontali coincidenti con quelle verticali.

Tornando al nostro modello uno dei suoi maggiori pregi è proprio quello di avere tutti i vari ponti e le tughe indipendenti, potendo così agire con l'aerografo in maniera precisa ottenendo al montaggio un effetto di realismo notevole.

Il montaggio del torrione principale potrà presentare delle difficoltà in quanto comprende il grande albero quadripode le cui gambe prima di toccare il ponte principale passano attraverso un paio di piani.

Sempre nel torrione principale si dovrà prestare attenzione all'allineamento delle numerose colonne che, nella parte posteriore, sostengono i vari ponti; un consiglio è quello di provare numerose volte l'assemblaggio a secco dei vari componenti.

Molto ben definite e di facile assemblaggio sono le torri principali con i cannoni da 203 mm. corredate addirittura delle decals con il motto della nave, anche l'artiglieria antiaerea è molto buona in quanto risulta, sebbene minuta, composta da numerosi pezzi.

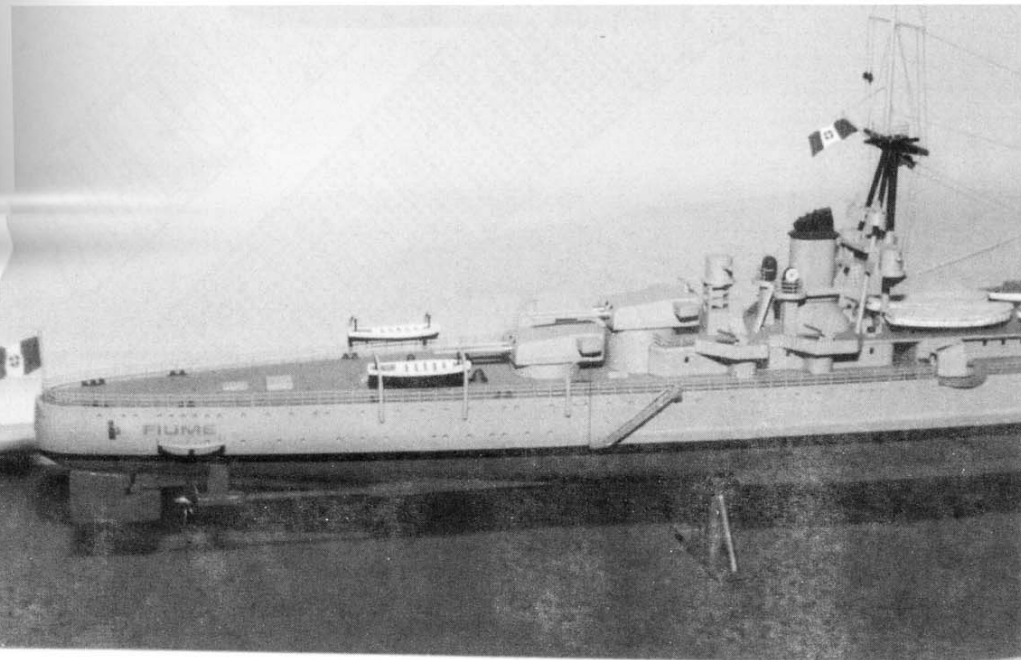
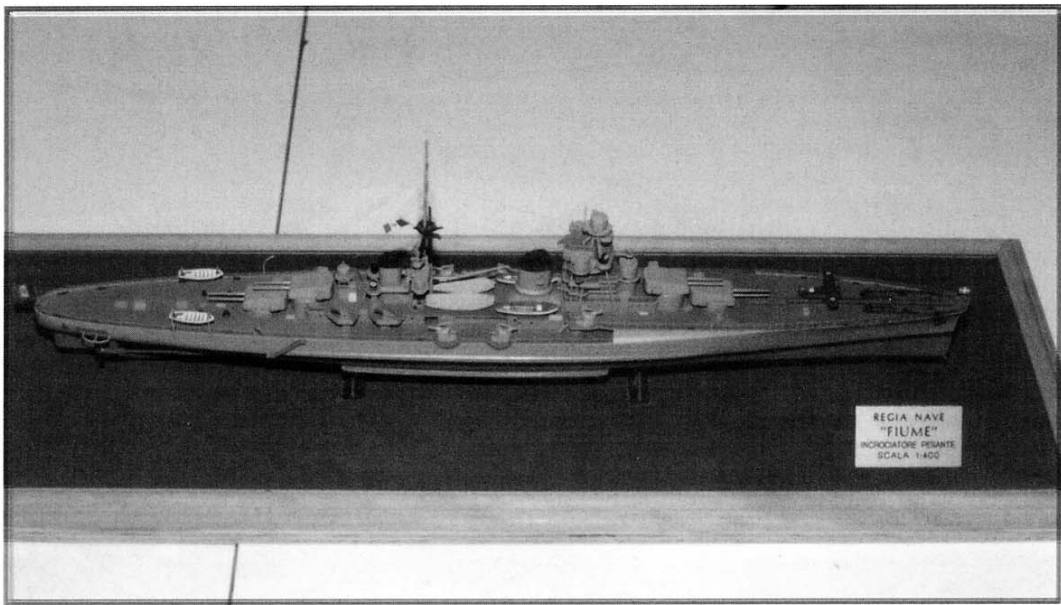
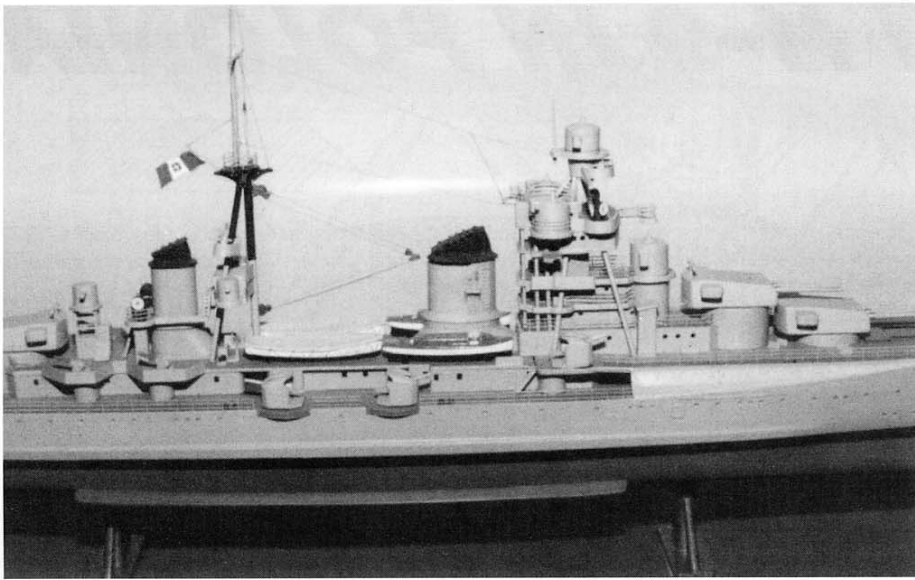
Il picco di carico, inserito nell'albero tripode, è ben dettagliato e con l'aggiunta dei vari cavi, riprodotti con filo da pesca colorato di nero, assumerà un aspetto veramente realistico.

Altri elementi che conferiscono vitalità e coesione al modello sono le scialuppe di salvataggio e l'idrovolante da ricognizione i quali con piccole migliorie, come i teloni di copertura per le scialuppe ed i tiranti delle ali nell'aereo, faranno veramente un ottimo effetto.

Per la colorazione sono stati utilizzati gli smalti Humbrol esattamente: per l'opera viva (parte immersa) Rosso scafo 73 per l'opera morta (parte superiore) e le sovrastrutture Grigio chiaro 147 mentre per tutti i ponti Grigio scuro 140 con esclusione della parte posteriore del ponte principale aerografata con Marrone 93.

Per finire in bellezza il kit è provvisto anche delle battaglie fotoincise della Eduard che, seppur con qualche difficoltà di applicazione, porteranno il modello di questa bella ma sfortunata nave a far bella mostra di se nella nostra bacheca.





MACCHI M-9 IN POLONIA

di Wojciech Sankowski

Dopo il 1918 la Forza Aerea Navale Polacca aveva in linea diversi idrovolanti di progettazione tedesca che già verso il 1920 cominciarono a mostrare limiti di operatività. Pertanto nella seconda metà degli anni venti venne sviluppato un programma di potenziamento della Forza Aerea Navale, che prevedeva di acquisire all'estero circa 200 aerei.

In particolare, fu deciso di acquistare dall'Italia 9 Macchi M-9 e 7 FBA S-4.

Gli aerei furono imbarcati a Genova sulla nave "Rosa Alba", e raggiunsero Gdansk nel luglio 1921. Anche un pilota italiano, Aldo Frigeris, arrivò in Polonia per addestrare i piloti locali. Dopo che gli aerei furono assemblati in loco, apparve ben presto evidente che essi non erano in grado di rispondere pienamente ai requisiti di impiego cui erano stati previsti, e pertanto vennero temporaneamente immagazzinati.

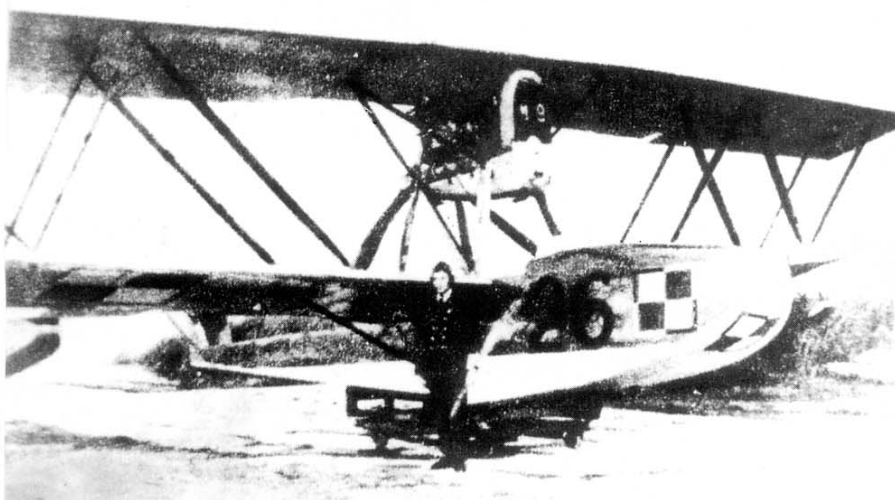
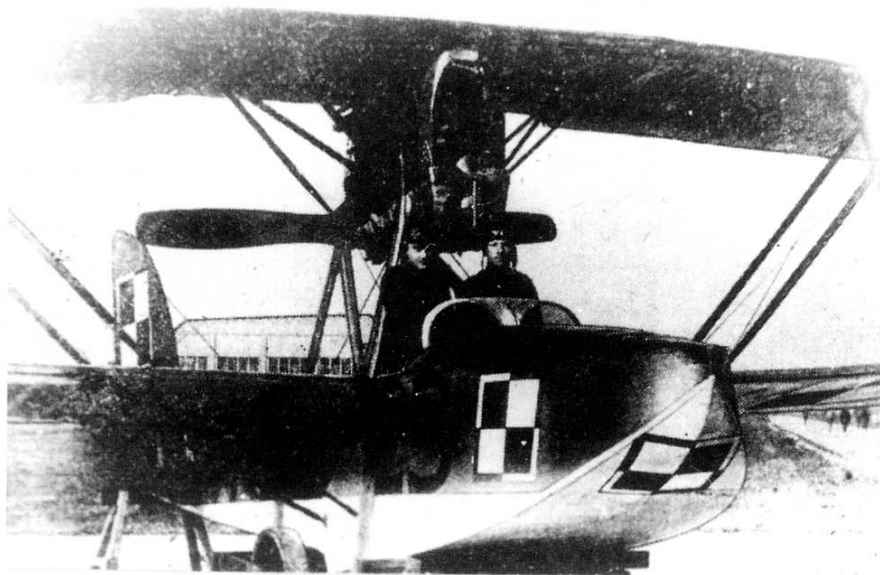
Fu finalmente deciso di metterli in esercizio nel marzo 1923, dopo avervi apportato le necessarie migliorie. Nell'ottobre 1923 uno di essi precipitò causando la morte del pilota. Altri 3 aerei furono impiegati dalla Forza Aerea Navale fino al 1926.

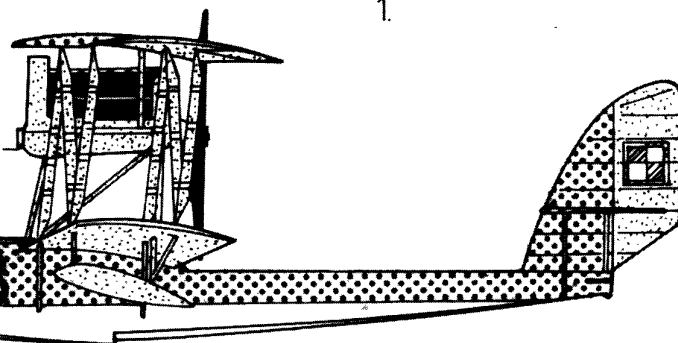
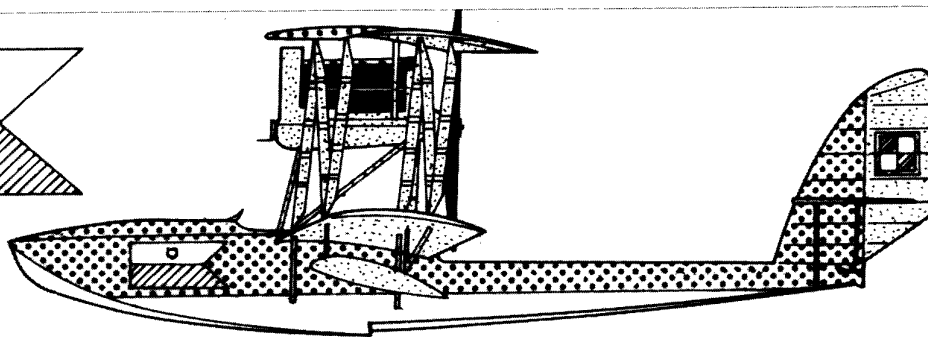
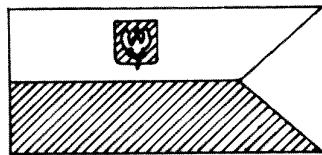
I numeri identificativi dei Macchi M-9 polacchi erano: da "21" a "29".

Legenda disegni

1) araldica fino al 1922

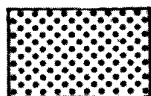
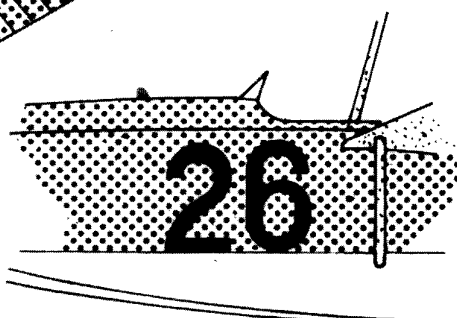
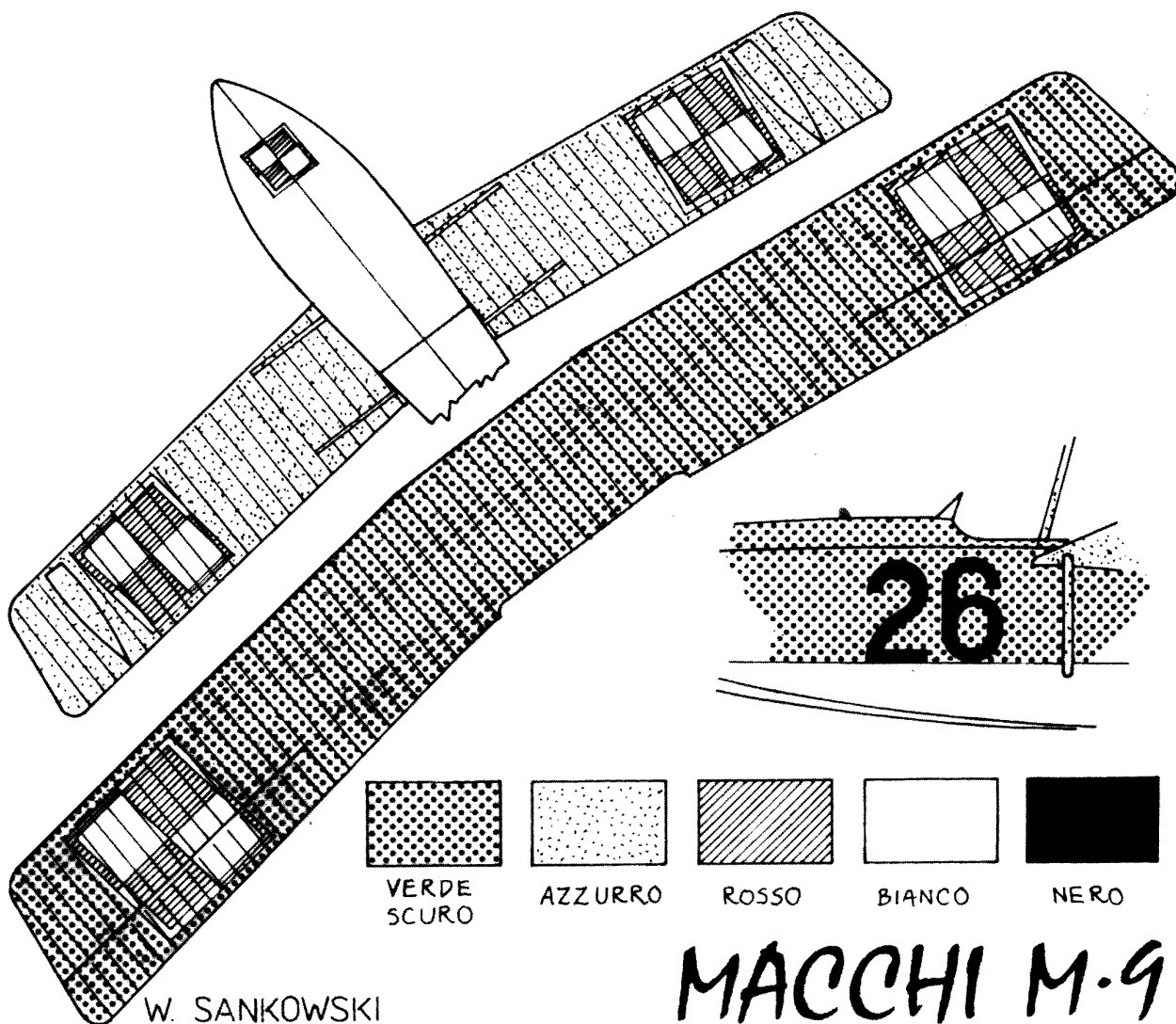
2) araldica dopo il 1922



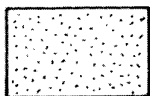


1.

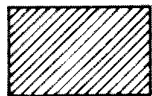
2.



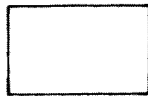
VERDE SCURO



AZZURRO



ROSSO



BIANCO



NERO

W. SANKOWSKI

MACCHI M.9

LO SPITFIRE LF V NELLE DIVISIONI POLACCHE

Testo e disegni di Wojcieck Sankowski

Il 27 settembre 1941 è avvenuto un primo scontro tra lo Spitfire ed il nuovo caccia tedesco FW 190. L'aereo tedesco si è dimostrato nettamente superiore rispetto allo Spitfire V. Prima di introdurre, quindi, le nuove versioni dello Spitfire, si è proceduto al perfezionamento delle versioni Mk V. L'utilizzo dei motori tipo M, dotati di compressore, ha permesso ottenere una velocità pari a 563 km/h, simile a quella del FW 190. La nuova versione è stata chiamata LF V (low altitude = bassa quota). e, per migliorare la velocità e sterzata, la maggior parte degli aerei è stata privata della parte finale delle ali. Nell'anno 1942, in occasione della manutenzione periodica, un elevato numero di Spitfire Mk Vb è stato trasformato in versione LF Vb.

Gli Spitfire LF Vb sono stati affidati alle formazioni polacche nella primavera 1943 e sono stati utilizzati dalle divisioni n° 303, 306 e 316, in particolare durante le azioni che precedevano le invasioni. Queste ultime consistevano in attacchi contro gli obiettivi situati a terra e nella scorta dei bombardieri americani leggeri, operanti a bassa quota. A bordo delle versioni LF Vb i piloti polacchi vincevano gli scontri con i pericolosi FW 190. Per aumentare la velocità massima degli Spitfire LF Vb, i meccanici polacchi li lucidavano per diminuire la resistenza d'attrito; la velocità aumentava di ca. 4-5 km/h.

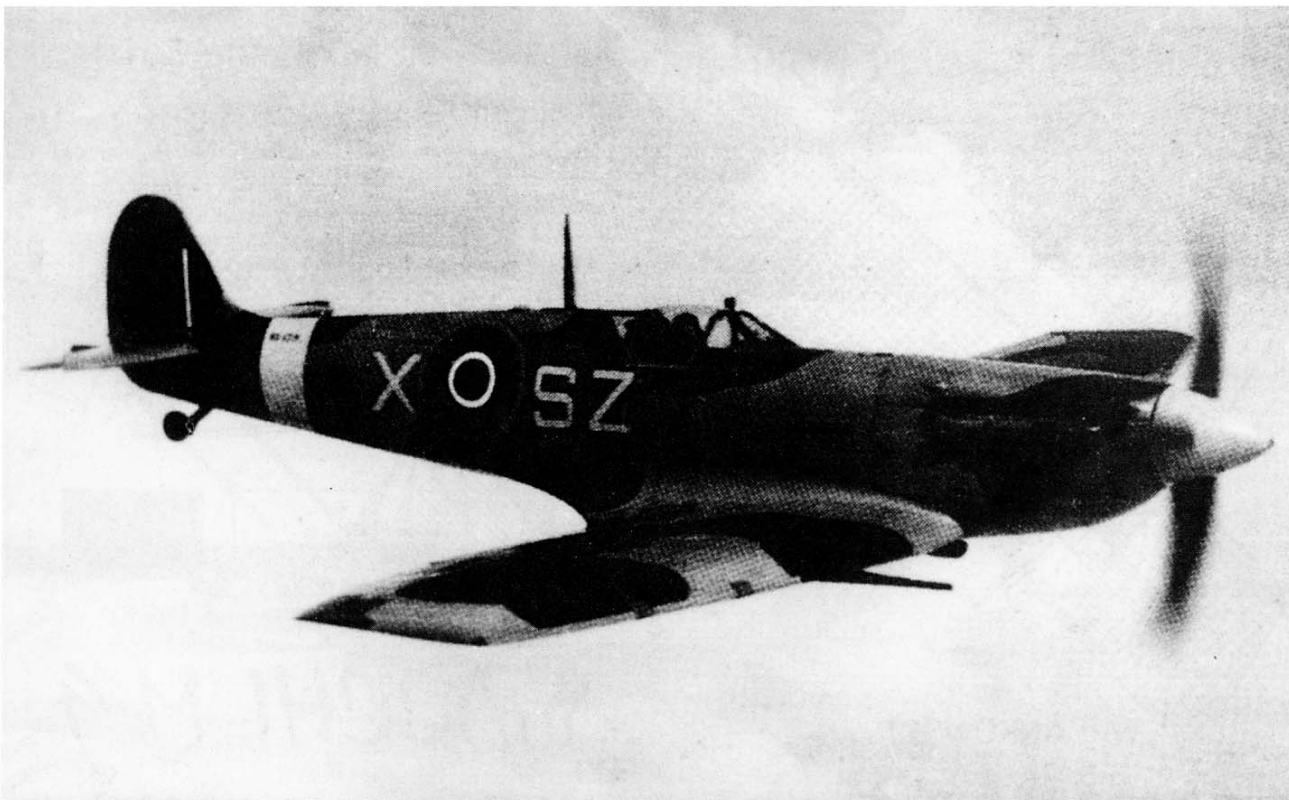
Didascalie disegni

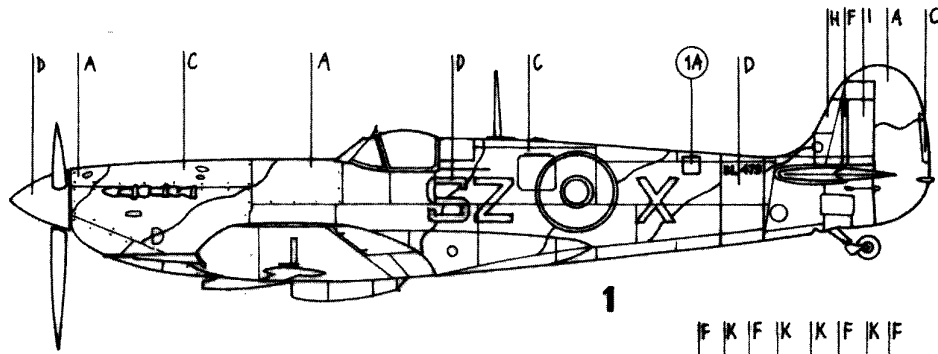
1. Supermarine Spitfire LF Vb BL 479 SZ-X - 316° Squadron PAF (Polish Air Force)
2. Emblema della Polish Air Force
3. Supermarine Spitfire LF Vb EP 112 UZ-V 306° Squadron PAF
4. Emblema del 306° Squadron PAF

Colori

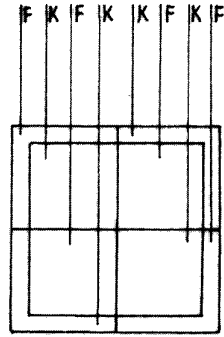
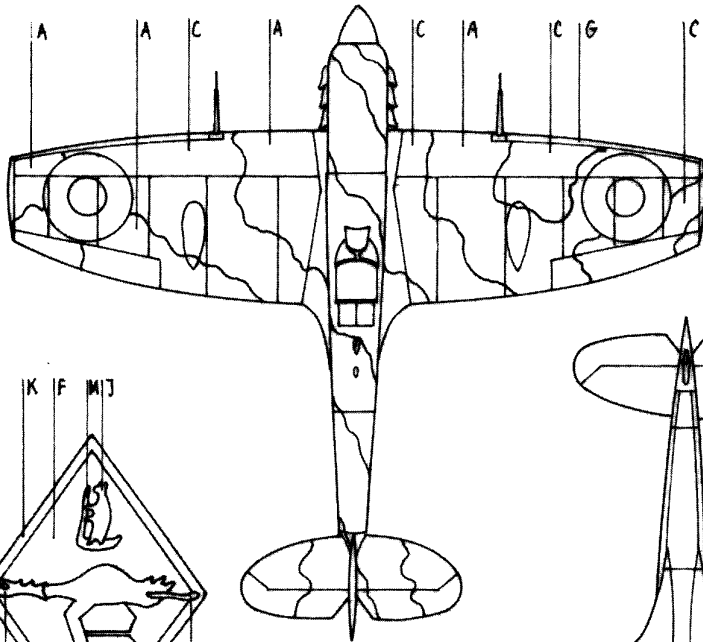
- A - DARK GREEN FS 34079
- C - OCEAN GREY FS 36152
- D - SKY FS 34424
- E - MEDIUM SEA GREY FS 36270
- F - IDENTIFICATION WHITE FS 37778
- G - IDENTIFICATION YELLOW FS 35538
- H - IDENTIFICATION RED FS 30109
- I - IDENTIFICATION BLUE FS 35044
- J - NIGHT FS 37038
- K - RED FS 31136
- L - YELLOW
- M - GREEN
- O - DARK BLUE

Lo Spitfire LF Vb BL 479 (SZ-X) del 316° Squadron PAF ripreso in volo (foto archivio W.Sankowski)

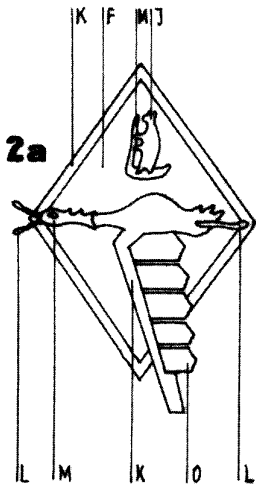




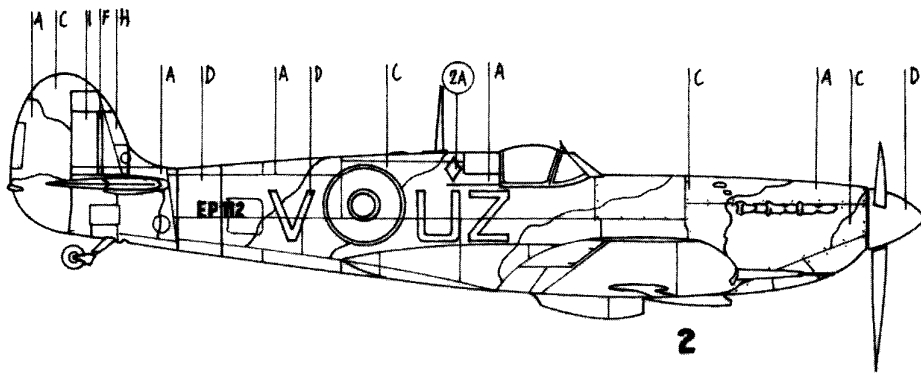
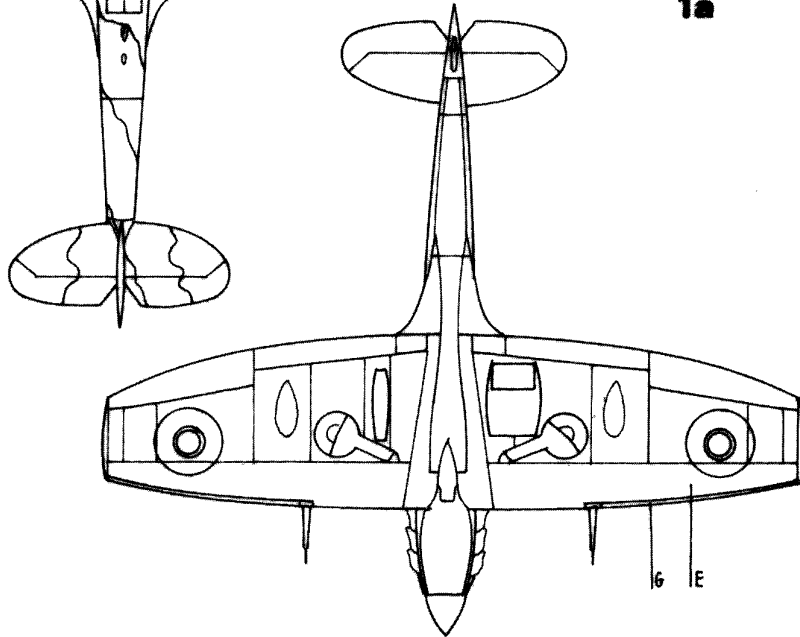
1



1a



2a



2

Spitfire LF V b

W. SANKOWSKI

JUNKERS Ju. 88A

Di Riccardo Vestuto

PARTE 1ª

Devo ammettere che il discreto gradimento che il mio precedente articolo sullo Ju 188 ha ottenuto e di cui vi ringrazio, mi ha spinto a continuare su questa falsariga trattando del padre di quell'aereo, lo Ju 88 A.

Evito di dilungarmi sugli aspetti storici ben noti e in ogni caso facilmente rintracciabili nella copiosa bibliografia esistente e citata in calce per trattare subito del modello. Rimando, inoltre, tutti al ricordato articolo comparso sul notiziario 2/95 e 3-4/95 per quanto direttamente trasponibile a questo modello.

GENERALITÀ

Sfruttando la collaudata base costituita dalla serie Dragon dedicata alla versione "G" ed al 188, la Revell propone, ora, questo famoso velivolo come "A-4".

Le parti specifiche sono di qualità e finitura uguale a quella delle stampate già note, mentre c'è un notevole "surplus" utile ad arricchire la nostra banca dei pezzi.

La confezione permettere di riprodurre un esemplare di produzione medio-tarda con timone compensato, antenna del radio goniometro in fusoliera e postazione difensiva inferiore blindata.

Il musetto della gondola e del tipo tondo e quindi va fatta una certa attenzione nello scegliere il soggetto da riprodurre. Si tratta, infatti, di un dettaglio alternativo ad altro di forma diversa.

La difficoltà di montaggio sono le stesse della più vecchia confezione Dragon, manca qualunque spinotto d'allineamento tra le parti mentre le pannellature, a volte, non combaciano perfettamente.

FIG.1: ordinate, correntini, longheroni.

Per quanto possono sembrare insignificanti, per noi, sono invece indispensabili.

Ci permettono, infatti, di capire dove applicare i vari accessori montati nel velivolo seguendo i disegni tecnici che normalmente riportano la numerazione dei dettagli strutturali.

FIG.2: dal manuale ecco il diagramma dei pannelli e sportelli apribili che tempestano la superficie del velivolo.

Non tutti sono presenti ed alcuni vanno incisi (ad es. il 37).

Quelli delimitati da linee tratteggiate sono sulle sole superfici inferiori.

COCKPIT

Il gruppo del muso è la prima nuova stampata in cui d'imbattiamo e nel quale vanno montati anche dettagli di origine Dragon non propriamente corretti. Senza gli spinotti d'allineamento va fatta molta attenzione nel curare l'ortogonalità dalle due valve in fase d'incollaggio perché il canopy si adatti perfettamente alla sua sede. Può essere utile aiutarsi con del plasticard a cavallo delle due parti e posto in angoli nascosti.

Il pianale A 46 (FIG. 3) manca della paratia verticale che ne chiude il lato all'altezza della botola d'accesso.

Buono il cruscotto (FIG.4) stampato in rilievo, mentre sul verso è utile aggiungere i cavetti (gialli) che fuoriescono dai contenitori degli strumenti.

Anche se le istruzioni lo ignorano, il pezzo P 4 è il ripetitore della bussola (FIG.4 n.11) forse leggermente sotto dimensionato - da applicarsi nell'apposito scasso posto inferiormente alla plancia strumenti.

(La FIG.5 mostra il lato destro dell'abitacolo).

Quanto alla consolle sinistra, (FIG. 6) la distribuzione dei comandi sul kit è quella dei "G" e quindi non perfettamente uguale al reale. Si tratta di un intervento dedicato ai più pignoli, dato che sono dettaglio difficilmente visibili a meno di non lasciare smontabile il canopy. Più articolato il discorso su sedili dell'equipaggio.

Il sedile del pilota (S 4), di primo tipo, è solo uno di quelli usati e non sarebbe male ricostruirlo con un minor spessore. Ve ne furono almeno altri tre (FIGG. 7/8/9) quindi attenzione a quale mettere sul velivolo da voi scelto.

Il seggio del puntatore assomiglia più ad una comoda poltrona del salotto di casa che ad uno scarno sedile aeronautico. La FIG. 8 mostra quindi quello più usato da autocostruirsi. (Nella FIG.11 è visibile anche quello, ribaltabile, del mitragliere inferiore).

Il seggio dell'operatore radio è il più fedele e va solo dotato di sponde più alte tramite dello sprue stirato (FIG.8).

Per tutti è necessario provvedere a dotarli dei cinghiaggi.

Il gruppo delle radio (A 41) è abbastanza corretto. Va solo spostato verso prua di 3 mm circa (FIG.12).

La gondola ventrale (FIGG.13/14) è stampata in più parti e, anche se a botola d'accesso aperta si vede ben poco, è comunque bene simulare almeno lo strapuntino imbottito; mentre si deve migliorare il dettaglio del pistoncino ammortizzante e della sua nicchia piuttosto stilizzati.

Come accennavo prima, il kit fornisce l'estremità anteriore della gondola del tipo tondo che è alternativa a quello piatta, predisposta per accogliere il cannone MGFF da 20 mm della vers. A-14 e spesso applicato per via campale anche sugli A-4 (FIG.15).

Si può anche tentare di modificarla ma va detto che il vetro della nicchia del traguardo di puntamento diveniva di superficie leggermente più ampia.

Attenzione quindi, ancora una volta, alla scelta del soggetto da riprodurre.

Anche il canopy è in più parti.

Un primo intervento consiste nell'accentuare la "costola" trasversale di rinforzo del pezzo Q 1 con plasticard e sprue stirato sulla quale applicare alcune scatole nere (FIG.4/12/16) relative alla radio.

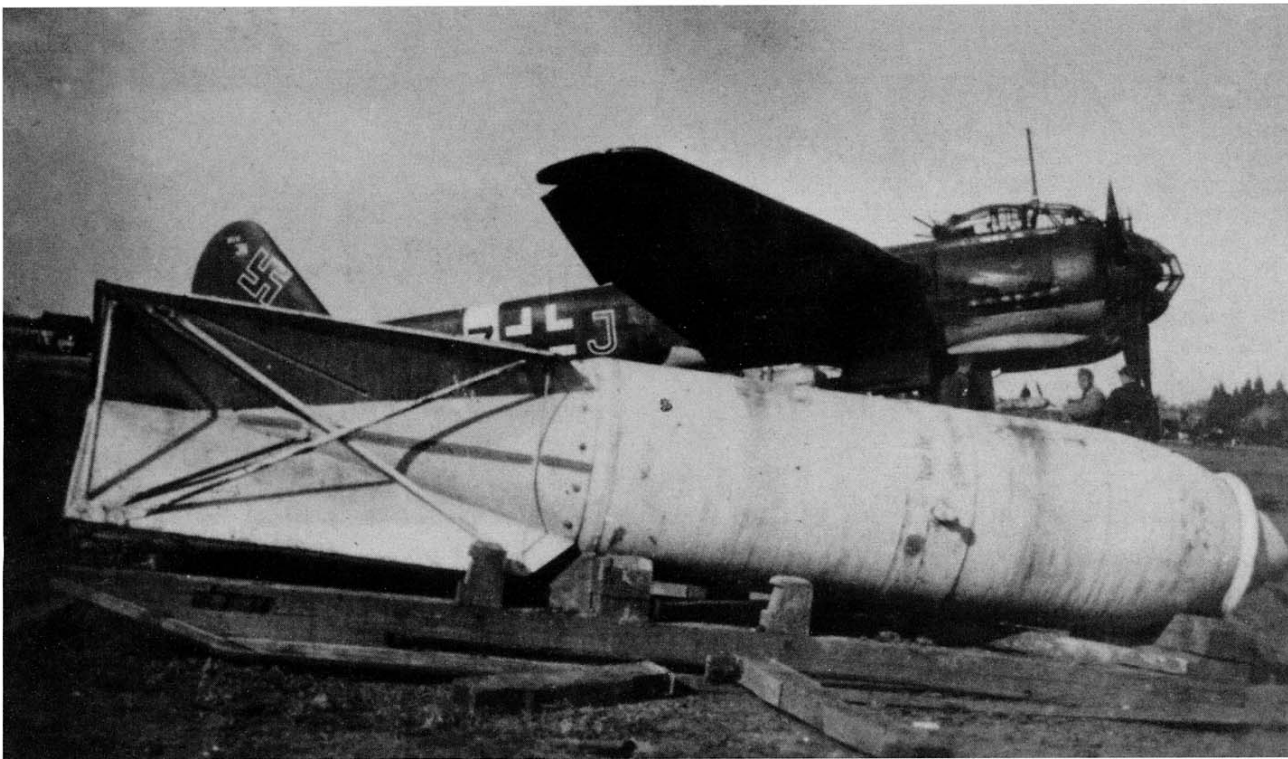
Il parabrezza presenta il foro passante per l'arma frontale che però poteva essere smontata e il foro occluso con una piastra opaca.

Non mancano, casi di sostituzione con un pannello completamente trasparente.

(Purtroppo una piccola ma determinante limitazione nella scelta dell'esemplare da riprodurre). L'unica speranza è la produzione a breve di un pezzo in acetato da parte della Falcon o Squadron anche a risolvere un altro piccolo problema.

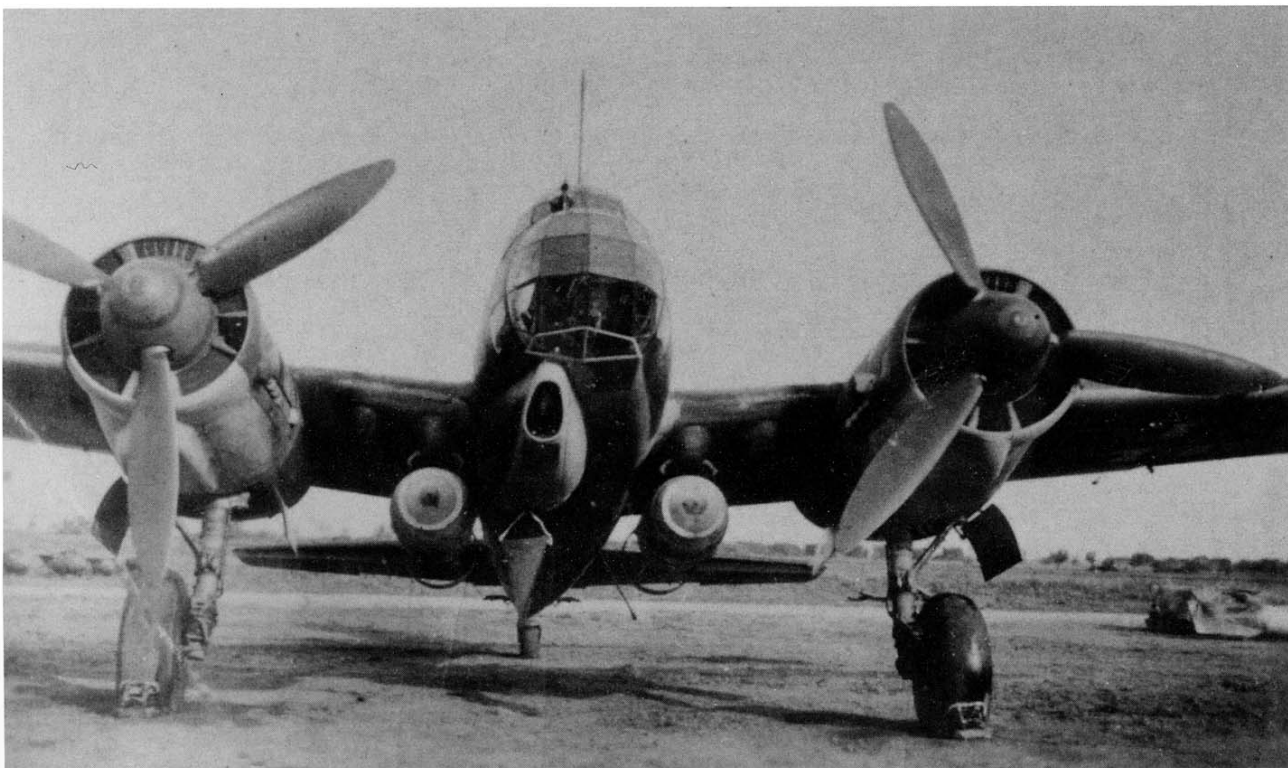
I pezzi che compongono la parte posteriore del tettuccio (FIG.17) vanno montati con la massima attenzione e in verità mi ha colpito molto il fatto che la linea d'unione sulla mezzeria sia mascherabile solo parzialmente. Infatti, benché corra proprio sul frame centrale, un piccolo tratto, compreso tra le postazioni difensive, taglia in due un pannello di perspex nella realtà completamente trasparente!

E' così impossibile farla sparire a meno di applicare la realtà.



Ju 88 A 4 3Z + JN della 4/KG 77 , velivolo di stanza a Comiso nella primavera del 1942 utilizzato nelle operazioni su Malta. L'aereo presenta i settori inferiori delle cofanature motore in Gelb 04. In primo piano una bomba SC da 1800 killi (arch. R. Vestuto)

Vista frontale di un altro A 4 ripreso nelle stesse circostanze del precedente approntato per l'azione con due Bombe SC da 500 Killi. Anche in questo caso i cofani motore sono in giallo. Interessanti i motivi colorati (come?), sulle ogive.(arch. R. Vestuto).



mimetica anche il quel punto, cosa però piuttosto rara nella realtà.

Sono, comunque, da aggiungere le maniglie d'appiglio e le blindature (FIG. G. 17/18).

I due pezzi recano stampati anche le strutture interne destinate a sostenere le eventuali armi (FIG.19/29) supplementari. Anche questo un dettaglio non sempre presente e di fattura variabile. Bello il musetto prismatico trasparente. A volte il vero era corredato del tubo dell'impianto anti appannamento che correva orizzontalmente dietro la mezzeria (FIG. 20).

Non affannatevi a raccordarlo troppo perfettamente alla fusoliera. In realtà rimaneva un discreto gradino facilmente rilevabile dalle foto. Un piccolo ma utile tocco sarà quello di arricchire

la "serra" e i vari finestrini del muso, delle tendine che si possono montare semiaperte qua e là. (V. Fig. 18). Per quanto possano sembrare insignificanti posso assicurarvi che arricchiscono molto la riproduzione.

Terminiamo la realizzazione del tettuccio applicando alla base del parabrezza, la piccola grondina completamente dimenticata dagli stampisti e riproducibile con una strisciolina di plasticard molto sottile. Il traguardo di puntamento (P 4) potrebbe essere migliorato solo forandone l'oblò inferiore e dotandolo di vetro con Kristal Klear.

FUSOLIERA

Non si discosta per nulla dalle stampare Dragon. Si devono, quindi, preparare delle strisce di plasticard a cavallo del punto di unione per rafforzarne la saldatura.

Da approfondire alcune linee non molto nitide o mancanti come quelle della nicchia del canottò di salvataggio e la serie di pannellini circolari ed ovali sul dorso (v. not. 3-4/95). Ulteriore tocco è l'aggiungere il cavo di ritegno del battellino stesso tenuto aderente alla fusoliera tramite clips a pressione. (FIG.21)

Da cancellare le linee verticali subito davanti ai piani di coda e sotto gli stessi andrà applicata la flangia di chiusura dei fori dei longheroni raccordata agli stabilizzatori con stucco.

(v. not 3-4/95).

Il vano del ruotino è desolatamente vuoto ma il tutto è risolvibile realizzando la protezione in tela che evitava l'ingresso di detriti (FIG.22).

Buoni i nuovi piani di coda, peccato siano stampati in unico con le parti mobili.

Per i meno volenterosi il fatto può essere un utile pretesto per riprodurre i blocchi con bandierina dei "remove before flight" (FIG.23).

Altro punto critico l'accoppiamento abitacolo fusoliera.

Ancora una volta manca qualunque spinotto o linguetta e si deve far molta attenzione per trovare l'ortogonalità tra le parti rinforzando, inoltre, con una striscia di plasticard da 1 mm, almeno la sezione della fusoliera a ridosso dello stesso punto di unione. Si aumenterà superficie di incollaggio altrimenti limitata ai suoi soli contorni.

ALI

Anche qui le parti principali sono di origine Dragon. E' così rimasto il problema dell'accoppiamento ala estremità. Queste ultime se montate così come sono, hanno uno spessore massimo inferiore all'ala.

Per superarlo consiglio di spessorare le parti estreme con pl. da 0,15/0,20 mm.

La scatola fornisce dei nuovi alettoni corretti per la versione.

Attenzione nel montarli per posizionarli perfettamente a filo

con l'ala. E' ancora più difficile montarli " mossi" perché le cerniere, stampate a parte, hanno gli snodi in posizione neutra richiedendo quindi un intervento difficile e dalla solidità tutta da dimostrare.

I pezzi destinati a raccordare ala e motori sono piuttosto precari quanto a combacchio con la sede nell'ala. Stucco, pazienza e qualche necessaria reincisione sono imprescindibili.

Buoni i carrelli (per il cui montaggio v. not. 2/95), ma andrebbe riposizionato più in alto il "soffitto" del vano e cioè a filo con la parte interna delle superfici alare.

La FIG.24 illustra il carrello. Si nota nel kit la mancanza del martinetto di retrazione e del prisma di rotazione del carrello.

Non conviene invece, arricchire strutturalmente il vano perché a lavoro terminato si vede davvero poco.

Da ampliare la sede del faro di atterraggio e di conseguenza sostituire il pezzo trasparente.

Un ulteriore tocco può essere quello di approfondire il solco tra flaps ed ala. Con un incisore Tamiya o Squadron.

Vanno invece sostituiti i freni di picchiata decisamente sottodimensionate. Buoni i pezzi Eduard del set 48/73.

BLOCCO MOTORE

Altre nuova stampata di ottima qualità che necessita solo di qualche leggero aggiustamento nel punto di contatto con il raccordo all'ala.

Ottima la griglia dei radiatori con le tre luci di ingresso per l'aria aperte e dotate dei condotti di adduzione (FIG.25).

Buono anche lo sfiato infero-posteriore del radiatore che si deve soloappare internamente con del plasticard dipinto di nero per evitare l'effettivo vuoto.

Sono invece bruttine le ogive dell'elica di forma completamente errata. Probabilmente a breve le avremo dall'aftermarket in resina ma per i più impazienti e risparmiati l'unica via sarà la modifica a colpi di lima o tornio dei pezzi del kit facendo ricorso al disegno in scala qui allegato (FIG. 26).

Attenzione nel montare gli scarichi a seguire con attenzione le istruzioni perché non sono uguali tra loro.

ARMAMENTO

(FIGG. 27/28/29/30)

Il velivolo si presenta con l'armamento difensivo standard. Le parti sembrano una via di mezzo tra le corrette MG 81 (riconoscibili facilmente nelle foto per il grosso collimatore ottico che la

sovrasta), e le MG 151/13. Qualche leggero aggiustamento si rende quindi necessario. Inoltre per quella frontale manca il contenitore dei proiettili (FIG.27 n.5) che era posto nel muso e chiaramente visibile attraverso la vetratura.

Assente anche il meccanismo ribaltabile di blocco dell'arma (FIG. 27 n.3).

Tra le stampate manca il mirino ribaltabile usato nel bombardamento in picchiata (FIG.26 n.6) e n.1 di bibliografia, pag. 23.

Le scatole delle munizioni difensive posteriori sono disposte variamente.

Il pezzo S 3 è sotto dimensionato e di forma poco corretta (FIG.27 n. 21).

Manca la seconda scatola a fianco del pezzo A 27 (FIG.27 n. 22), così come una per la postazione inferiore (FIG. 28 n.4).

La FIG. 29 si riferisce alle due armi supplementari, comunque raramente viste sugli A-4.

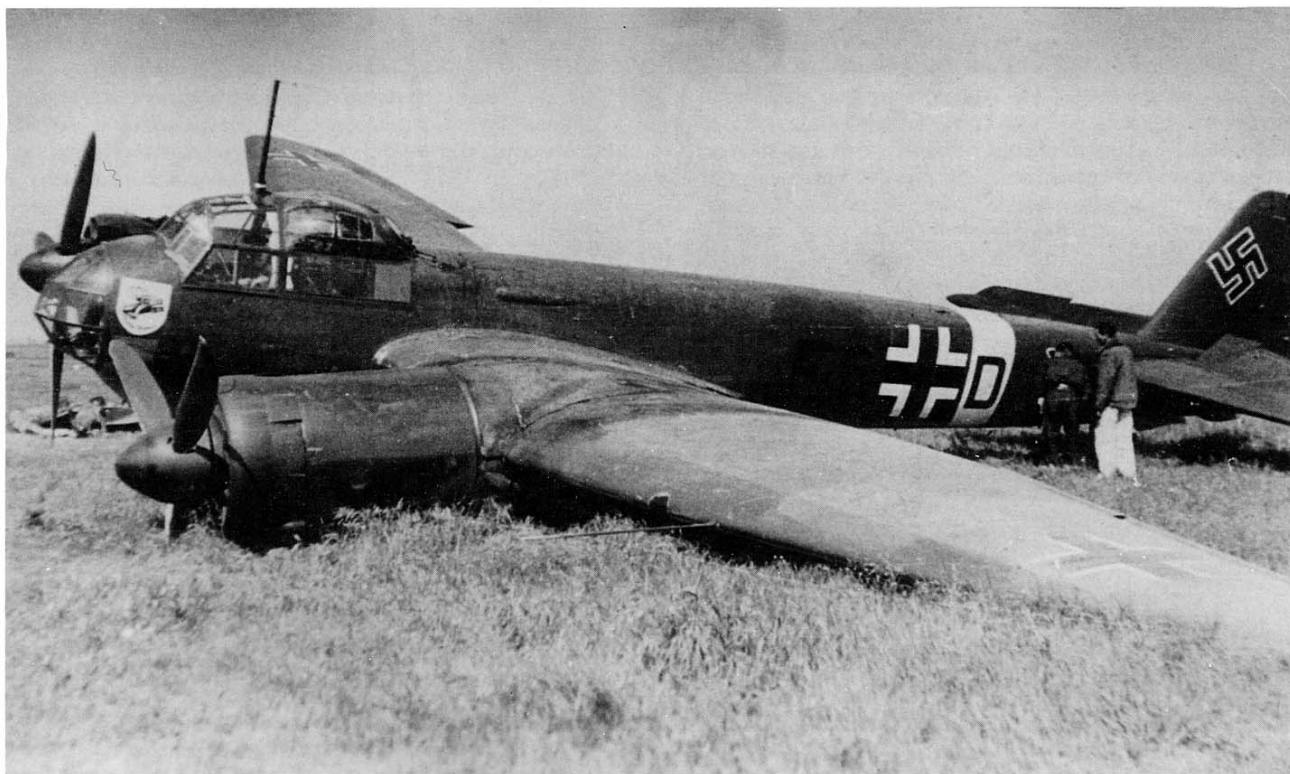
La confezione offre 4 bombe da 500 Kg., armamento classico... forse anche troppo.

Allora perché non variare con ordigni di diverso calibro e foggia?



Un Ju 88 A 5L1 + ?? del LG 1 sempre in Sicilia località e data imprecisate. Seppure sia una sotto versione con numerazione successiva, l' A 5 è in realtà un affinamento del primo A 1 con estremità alari allungate ed armamento difensivo potenziato (Arch R. Vestuto).

Un Ju 88 D1 F6 + DK da ricognizione lontana del 2.(F)/ 122 in Italia centro-meridionale. I personaggi sembrano osservare danni provocati dal nemico, probabile causa dell'atterraggio di fortuna. (Arch R. Vestuto)



Ricordate solo di rispettare la simmetria dei pesi e il max sopportabile dai piloni (1000 Kg. cad. per le mensole interne e 500 Kg. cad. per le esterne).

Il vano bombe in fusoliera è quello tipico degli A e cioè per metà destinato ad ospitare i serbatoi supplementari (allestimento M- 1).

FINITURE

Il foglio decals è piuttosto grande e completo di stencils anche per le bombe. I soggetti sono generalmente ben stampati, su un supporto fine anche se non lucidi e scintillanti come siamo ormai abituati a vedere.

Sono riproducibili due soggetti.

Un esemplare del KG 7 in Sicilia nel 1942.

Personalmente conosco una o due foto del reale e del solo lato sinistro ma posso affermare con un buon grado di approssimazione, che anche a destra la lettera individuale fosse bianca seppur mancante della nervatura mediana nera. La Revell la fornisce, invece, nera e basta!

Per il secondo aereo, del KG 3 in Russia, il bordo giallo delle lettere è leggermente fuori registro, almeno sul mio foglio.

Sarà comunque questione di poco tempo e saremo letteralmente sommersi da fogli aggiuntivi con i quali avremo il solo imbarazzo della scelta circa l'esemplare da riprodurre.

Per entrambi la mimetica è la classica 70/71/65. (Attenzione perché, contrariamente a quanto indicato nelle istruzioni, le tonalità cromatiche superiori non coprivano la parte infero posteriore delle gondole motori).

Con un po' di documentazione non sarà difficile variare trovando qualche livrea campale forse non proprio facile da realizzare ma certo molto accattivante.

Nell'applicare le croci subalari non dimenticate di dipingere le parti degli aerofreni come il braccio della croce sottostante.

Ad articolo terminato si è resa disponibile una confezione

della Czech master che contiene tutta una serie di parti in resina e fotoincisioni per arricchire il cockpit e vano carrelli oltre ad un canopy in acetato; il lavoro risulta così molto facilitato, ovviando a molti degli interventi sopraccitati.

La qualità del set appare elevata anche se le istruzioni non sono delle più chiare.

Un altro set (di sole fotoincisioni) è quello Eduard che per certi versi si sovrappone al precedente ma per altri lo completa come per l'armamento e i vani carrello.

L'autore e la redazione si scusano per la non perfetta qualità di parte delle immagini al tratto.

La fonte è materiale d'epoca che ha naturalmente subito l'usura del tempo.

Bibliografia

- 1) Ju 88 vol. 1, in action n. 85, Sq.Signal;
 - 2) Ju 88 A - 4 ersatzteilliste (Nomenclatore);
 - 3) Ju 88 A-4 Handbuch (Manuale);
 - 4) Ju 88 in action n.16, U.Feist, Sq.Signal;
 - 5) Warplanes of the Third Reich, W.Green, I.Allan;
 - 6) Bombers of the Luftwaffe, Griehl;
 - 7) Die 88, H.Nowarra, Motor Buch Verlag;
 - 8) Ju 88: The star of the Luftwaffe, M. Griehl, AAP;
 - 9) Ju 88 A/4 A/5, H. Nowarra, Caler pbl;
 - 10) Ju 88 A/B/C/D... AAVV, Model Art;
 - 11) Ju 88 A, Aero Detail;
 - 12) Aerei modellismo 11/82;
 - 13) Junkers Bombers, M.Griehl, AAP;
 - 14) Bombers of the Lw. Griehl/Dressler, AAP;
 - 15) Ju 88 A, Mosley, Aerodata international;
 - 16) Wings of the Lw, Brown, Airline;
 - 17) Ju 88, Michulec, AJ Press;
 - 18) Model Magazin foto album, Alba verlag;
 - 19) Ju 88, Bu rin do; Dora kurfust und rote 13, K.Ries, Hoffmann verlag;
- Markirungen und tarnanschtriche...., K.Ries, Hoffmann verlag;

Le tavole tratte dal libretto di uso e manutenzione saranno pubblicate sul prossimo numero.



La box-cover del kit Revell descritto nell'articolo.

AERMACCHI MB339

Gabriele Luciani # 2112 Centro I.P.M.S. Lecce

AERMACCHI MB339 FRECCHE TRICOLORI SUPERMODEL 1/72

Dopo una lunga serie di rinvii esce finalmente il primo kit a iniezione tradizionale del noto addestratore Aermacchi.

Il modello è derivato dal precedente kit dello MB326, di cui condivide la stampata contenente le superfici di volo e alcuni altri dettagli. Il dettaglio di superficie è tutto in rilievo, piuttosto grossolano, ad eccezione delle parti mobili che sono incise in negativo; la fusoliera manca di numerose prese d'aria e dettagli vari, mentre le griglie sul dorso sono sovradimensionate e mal posizionate.

L'abitacolo comprende la solita vasca e due sedili eiettabili che assomigliano sufficientemente a dei Martin Baker Mk10, a parte i forti ritiri nella zona del poggiatesta; il tettuccio è abbastanza trasparente e si può utilizzare così com'è.

Due sono le principali inesattezze nel kit: una è la forma dei piani di coda che, essendo ereditati da quelli dello MB326, ne mantengono la forma di base; per correggerli bisogna spostare all'esterno l'incisione della parte mobile fino ad essere quasi in linea col bordo di quella fissa ed eliminare il becco di compensazione. L'altro problema concerne i serbatoi dei fumogeni, che sono leggermente sottodimensionati e pieni di ritiri, ma soprattutto mancano delle decalcomanie per i fregi bianchi da applicare ad essi.

Va notato inoltre che questi serbatoi sono del tipo ereditato dai

Fiat G-91, sostituiti attorno al 1990 con degli altri più capaci; questi ultimi si possono ottenere accorciando e adattando quelli per il carburante forniti nel kit (pezzi 21 e 22). Le decals sembrano molto buone, con finitura lucida, e contengono tutto il necessario per riprodurre uno qualsiasi dei dieci aerei della Pattuglia, compresi gli stemmini da applicare sui serbatoi di estremità, che vengono usati solo nei voli di trasferimento o durante l'addestramento.

Osservando i vari momenti della carriera nella PAN si nota il cambiamento di alcuni dettagli nel corso degli anni: intorno al '96 sono state aggiunte quattro piccole paretine anticorrosione alle semiali esterne (pezzi 45, non menzionati nelle istruzioni), mentre la livrea è rimasta sostanzialmente identica: l'unica variazione è l'applicazione più o meno casuale del nome del pilota in corsivo bianco sotto il lato sinistro del parabrezza. Nel complesso si tratta di un modello soddisfacente, di certo più facile da completare del precedente kit Aeroclub.

Bibliografia consultata:

Volare in coro, Magnus Edizioni 1983

Aermacchi MB339, Monografie Aeronautiche Italiane 1983

Aeronautica Militare Oggi, EMI 1992 - Foto personali.

AERMACCHI MB339 PAN FREMS 1/48

Annunciato nel 1998, questo kit ad iniezione, ora finalmente disponibile sul nostro mercato, rende pienamente giustizia al velivolo che rappresenta in scala.

Non si tratta di un prodotto artigianale ma di una realizzazione che per qualità e prezzo d'acquisto si può tranquillamente mettere sullo stesso piano dei prodotti Italaerei di pari scala. Il titolare della ditta (sita in via Pasubio 71 a/b, 33059 Villa Vicentina (UD), Tel. 0444-977093), Sandro Corato, è infatti un imprenditore con l'hobby del modellismo: nei ritagli di tempo liberi dalla sua produzione industriale di profilati plastici, si è dedicato alla realizzazione degli stampi di questo kit. Innanzitutto va specificato che questo modello gode dell'avallo della A.M.I. per l'utilizzazione del logo e delle insegne del 313° G.A.A., entrambi protetti dalle vigenti normative; gli stessi enti hanno collaborato insieme ad un pool di modellisti fornendo una più che sufficiente documentazione: con tutte queste premesse era quasi scontato raggiungere degli ottimi risultati... Aprendo la scatola del modello troviamo due stampate rispettivamente per fusoliera ed ali, (in tutto oltre 90 pezzi) una per i trasparenti (10 pezzi, alcuni microscopici per le luci di posizione), tutte in plastica iniettata; a corredo un buon foglio istruzioni ed un completo set di decals realizzato dalla Sky Models.

Le pannellature sono incise: quelle in fusoliera sono più marcate rispetto a quelle delle ali; in generale una minore profondità sarebbe stata certo più idonea. Comunque, il confronto con le dimensioni del velivolo reale è esaltante: basta per questo porre il kit sui tritici pubblicati a suo tempo dalla Rivista Aeronautica per rendersi conto di come il kit Frem's catturi in pieno le forme e le dimensioni del "Super Macchino".

I pezzi non presentano alcun ritiro né sbavature, si assemblano generalmente con una facilità disarmante: basta un poco di trielina e si uniscono tenacemente fra di loro.

Nel corso dell'assemblaggio del modello si rilevano solo alcune cose "negative": i primi sono i seggiolini che scomposti in sette pezzi sono in verità la parte meno bella del modello presentando infatti uno schienale surdimensionato rispetto a quello vero, mentre il poggiatesta presenta in rilievo alcuni dettagli. Non essendo attualmente alcuna alternativa nel campo degli accessori, è difficile sostituirli se non autocostruendoli: è doveroso almeno cercare di valorizzarli il più possibile con una corretta colorazione (le istruzioni in tal senso danno un aiuto notevole) ed aggiungendo le cinghie.

I cruscotti poi sono stati scomposti per esigenze di stampo in tre pezzi, per poter così raffigurare in rilievo la strumentazione: i pezzi sono piccoli e quindi la superficie dove porre il collante è risicata.

Devono poi incastrarsi nei vani loro destinati all'interno delle due semi-fusoliere con un equilibrio un po' precario. Ultimo rilievo da segnalare è la presenza di una irrealistica linea in rilievo sulla mezzeria esterna dei due trasparenti che riproducono il canopy: la Frem's ha tenuto conto della peculiare bombatura della cappottina del 339 (basta vedere uno di questi velivoli esattamente dal davanti per notarla; per inciso il kit fornisce come pezzo a parte anche il vetro divisorio fra i due posti) ma per fare questo non ha potuto evitare che lo stampo lasciasse questa traccia da eliminare senza alcuna remora.

Non è una impresa difficile da realizzare se si opera con calma ed utilizzando materiali semplici ed alla portata di tutti: innanzitutto la linea va asportata, con movimenti leggeri, poco ampi e lineari, con una carta abrasiva di grana finissima (del

tipo da carrozziere e del valore 1200).

Fatto questo i trasparenti presenteranno certo dei graffi: per eliminarli si dovrà avvolgere su un dito uno straccetto morbido ed intriso d'acqua, sul quale verrà posta una modica quantità di dentifricio che dovrà essere sfregata più volte con delicatezza sulla zona dalla quale è stata eliminata la suddetta linea in rilievo: alla fine il trasparente sarà di nuovo lucido e eventuali segni di questo lavoro saranno veramente difficili da individuare ad occhio nudo.

Con questa tecnica un ottimale risultato è garantito e non è necessario ricorrere a fantasmagoriche metodologie che prevedono l'impiego di strumenti o materiali particolari...

Il resto dell'assemblaggio del modello si completa quindi in poco tempo: minime infatti le stuccature, concentrate nella zona sottostante delle radici delle ali e necessarie per far sparire i segni di giunzione dei quattro elementi che compongono le estremità delle ali.

Anche finito come da scatola il modello è più che idoneo: gli interni dell'abitacolo sono sufficientemente completi come i vani carrelli (nella realtà infatti anche a riposo hanno pochissimo spazio visibile dall'esterno); ben dettagliati i mozzi dei carrelli. Il kit poi offre l'aerofreno ventrale aperto e dettagliato, con gli alettoni che si possono posizionare inclinati. Le uniche aggiunte che ho ritenuto veramente indispensabili sono gli specchi retrovisori (per gli esemplari P.A.N. sono tre sul sedile anteriore ed uno centrale per il posto posteriore) e le maniglie, tutte tratte da un foglio di fotoincisioni; l'unica modifica è stata la limatura delle ruote per riprodurre l'effetto del peso.

La livrea del 313° G.A.A. è consuetissima ma è sempre opportuno ribadire la corrispondenza al federal Standard delle varie tinte: il blu lucido superiore è l'F.S. 15056, l'alluminio sottostante è l'F.S. 17178, mentre i colori del tricolore sono F.S. 14090 (il verde), F.S. 27880 (il bianco) e F.S. 11136 (il rosso), per gli interni il grigio mare medio lucido F.S. 26329. Per riprodurre la prima io sono solito utilizzare un colore a smalto della Pactra, precisamente l'X-3, che pur essendo lucido non lascia la tipica buccia d'arancio. Si tratta però di uno smalto difficilmente reperibile: nella gamma acrilica della Gunze Sangyo c'è comunque la tinta H 35 che è la più simile.

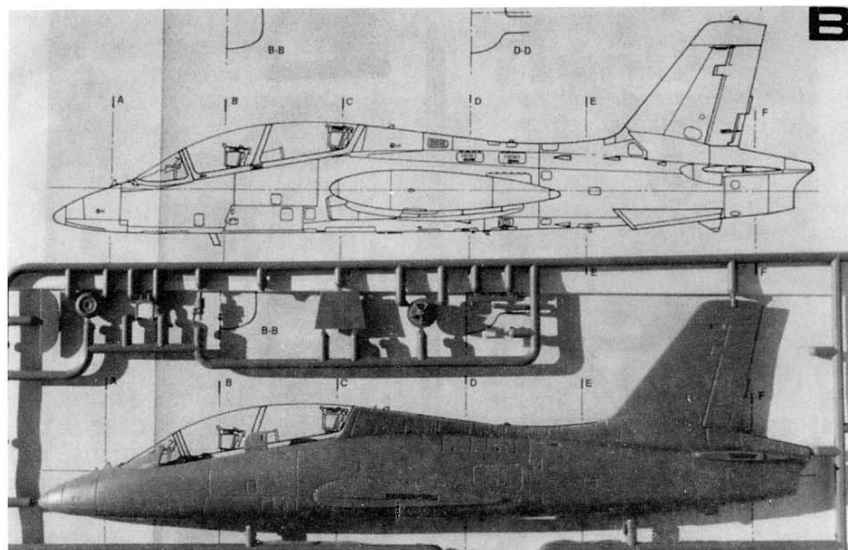
La colorazione è ancor più semplice se si utilizzano le decals che riproducono i vari motivi della livrea. Per fortuna queste sono di buona qualità e si adattano senza problemi alle forme del velivolo, non lasciando trasparire il colore sottostante. Il tricolore sotto le ali è scomposto in fasce, in modo tale da rendere il più facile possibile la loro applicazione: è preferibile

partire prima da quella bianca centrale a cui poi sovrapporre le altre due, seguendo sempre il foglio istruzioni (facendo attenzione alle varie pannellature ed ai grembiuli del carrello) o le tante foto di un velivolo delle "Frecce Tricolori" ripreso in volo. Da segnalare che fra il blu e l'alluminio vi è una sottile linea bianca che li divide: anche questa è compresa nel foglio decals. Un piccolo problema sorge per il serbatoio del fumogeno che è anch'esso colorato in blu/alluminio ma nella parte anteriore la fascia divisoria è più ampia: deve essere riprodotta autarchicamente (l'altro serbatoio va tutto in alluminio come i travetti che li portano). Per dare un tocco di differenza dalla livrea proposta dalla scatola ho applicato su ambo i lati del musetto, un trasferibile tratto dal kit P. D. Models sempre del 339, che riproduce il motivo commemorativo dei 25 anni del 313° G.A.A. inalberato nel 1986 (altri particolari si ebbero nel 1991 per i 30 anni con una scritta sulle pinne ventrali; spesso poi si porta sul musetto il nome del pilota):

In conclusione un modello accessibile a qualsiasi appassionato, semplice da montare e di sicuro effetto: i pochi difetti riscontrati sono in effetti ben poca cosa se si pensa che finora i kit in scala 1/48 dedicati all'M.B.339 non erano altri che prodotti in resina, utilizzabili solo da modellisti abbastanza esperti e dotati di molta ma molta pazienza, anche se di buon livello come quello della Sky Models. Insomma un buon inizio per la Fremo che ha intenzione di riprodurre con calma il maggior numero possibile dei velivoli in dotazione all'A.M.I. dal dopoguerra ad oggi.

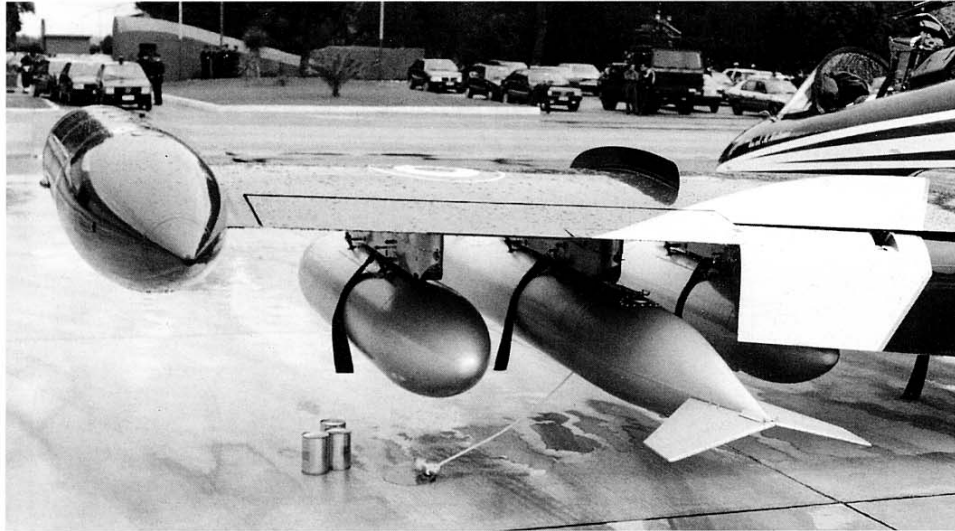
Close-up M.B. 339

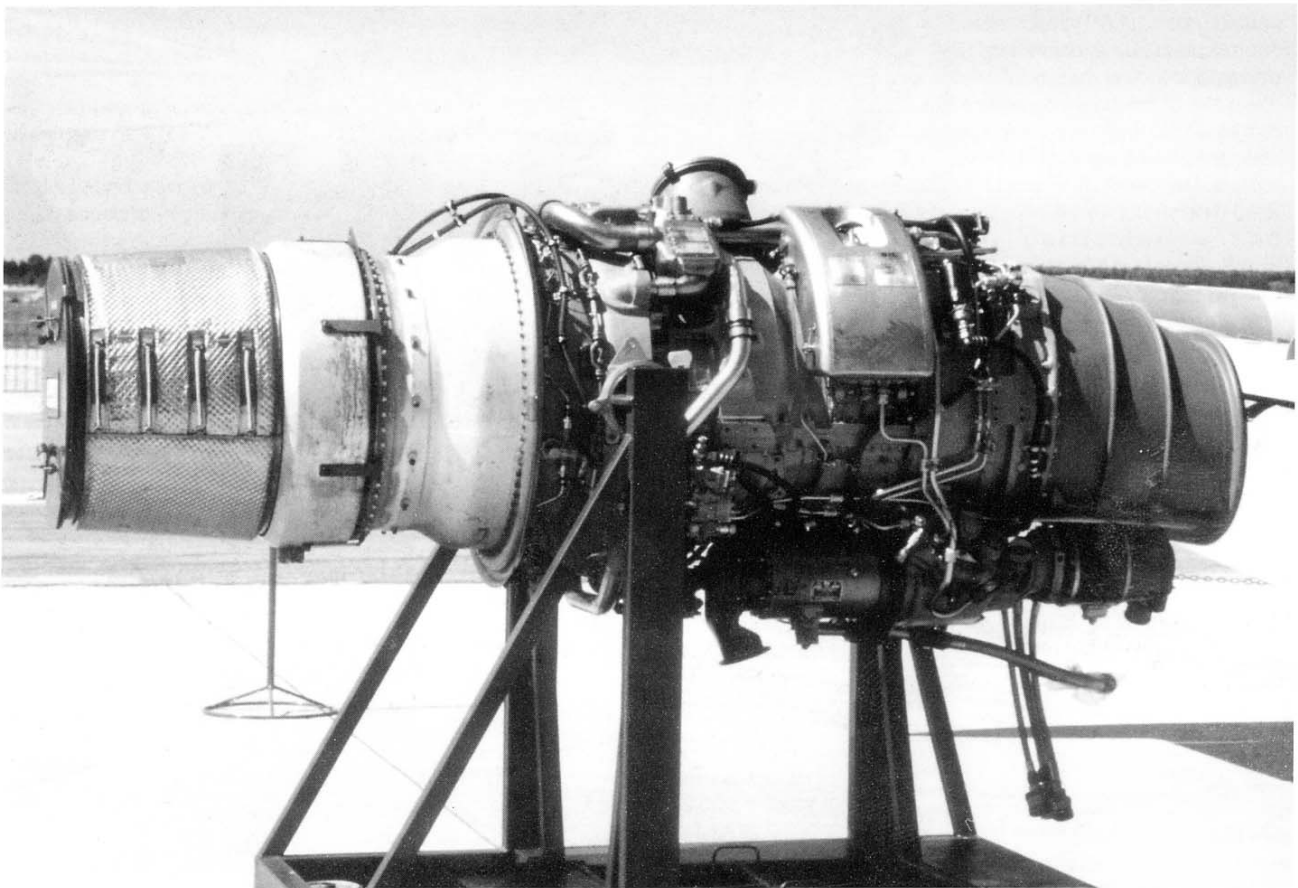
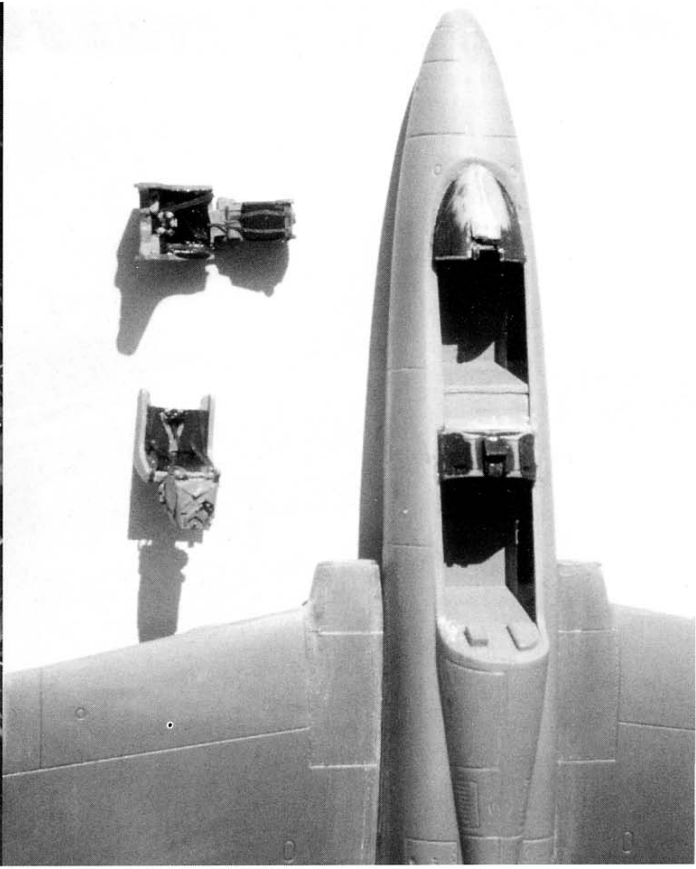
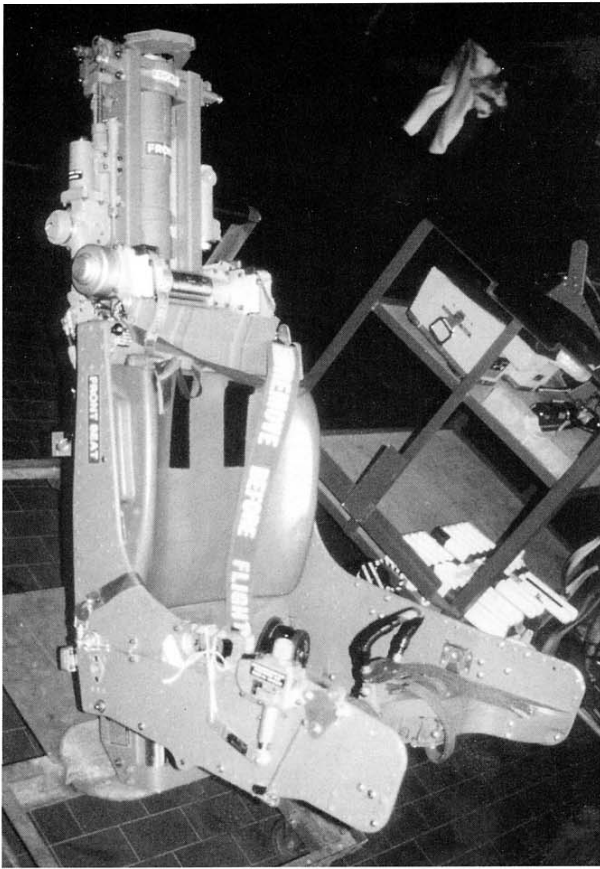
La documentazione sul 33 è "ottima ed abbondante" nonché facilmente reperibile: recentemente la rivista Tuttomodellismo (numeri 67 e 68) ha dedicato al velivolo due ampi servizi fotografici realizzati da Riccardo Niccoli, di buona qualità, sia nelle varie livree della 61° A.B. (cosa già fatta sul nostro Notiziario 1/94) che in quella della P.A.N., con alcune istantanee della versione CD (per inciso la sua realizzazione dai kit FREMS o Supermodel). Per evitare quindi di proporre cose già viste ho deciso di fornire come supporto alla parte più strettamente modellistica di questo mio articolo, delle foto relative all'esemplare verniciato con la livrea commemorativa dei 50 anni della scuola di Galatina (Lecce), del motore estratto dal fusoliera, dei seggiolini in manutenzione, degli armamenti e di altri particolari un po' meno conosciuti dell'addestratore della Aer.Macchi. Per la livrea commemorativa (rimasta su questo velivolo per almeno un anno) specifico che le ali erano rimaste inalterate mentre le fusoliere erano speculari.



B

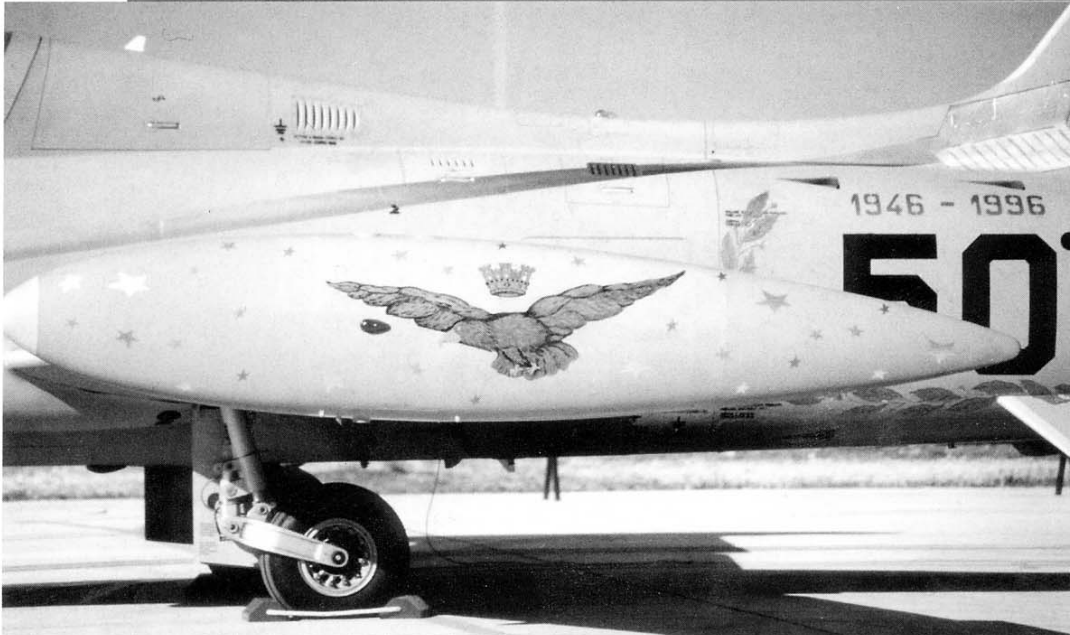
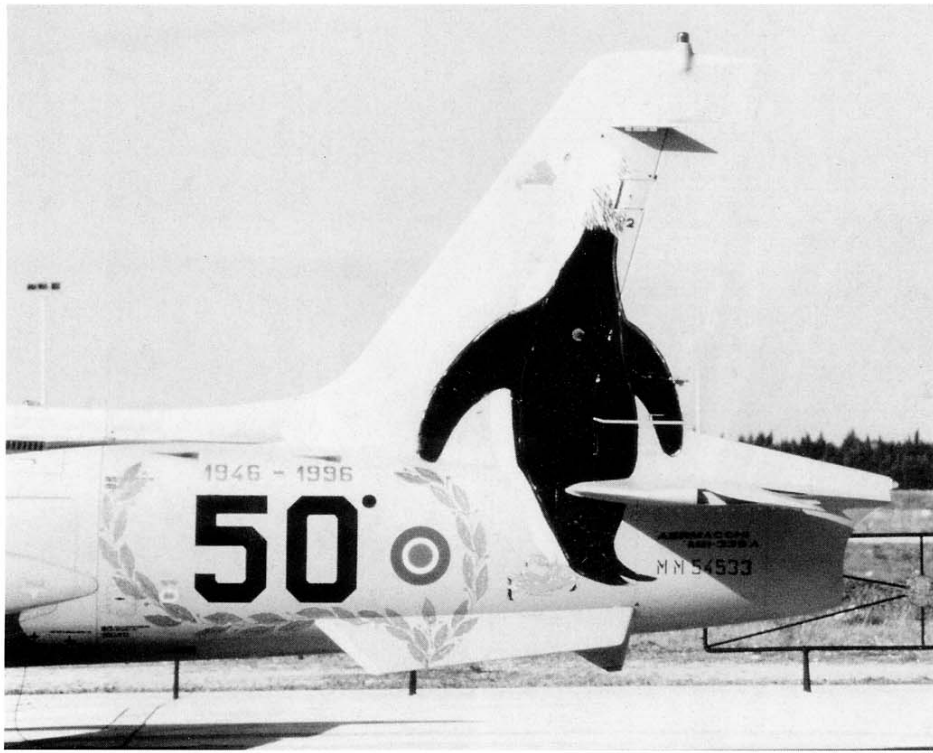
AERMACCHI MB339 FOTOGALLERIA

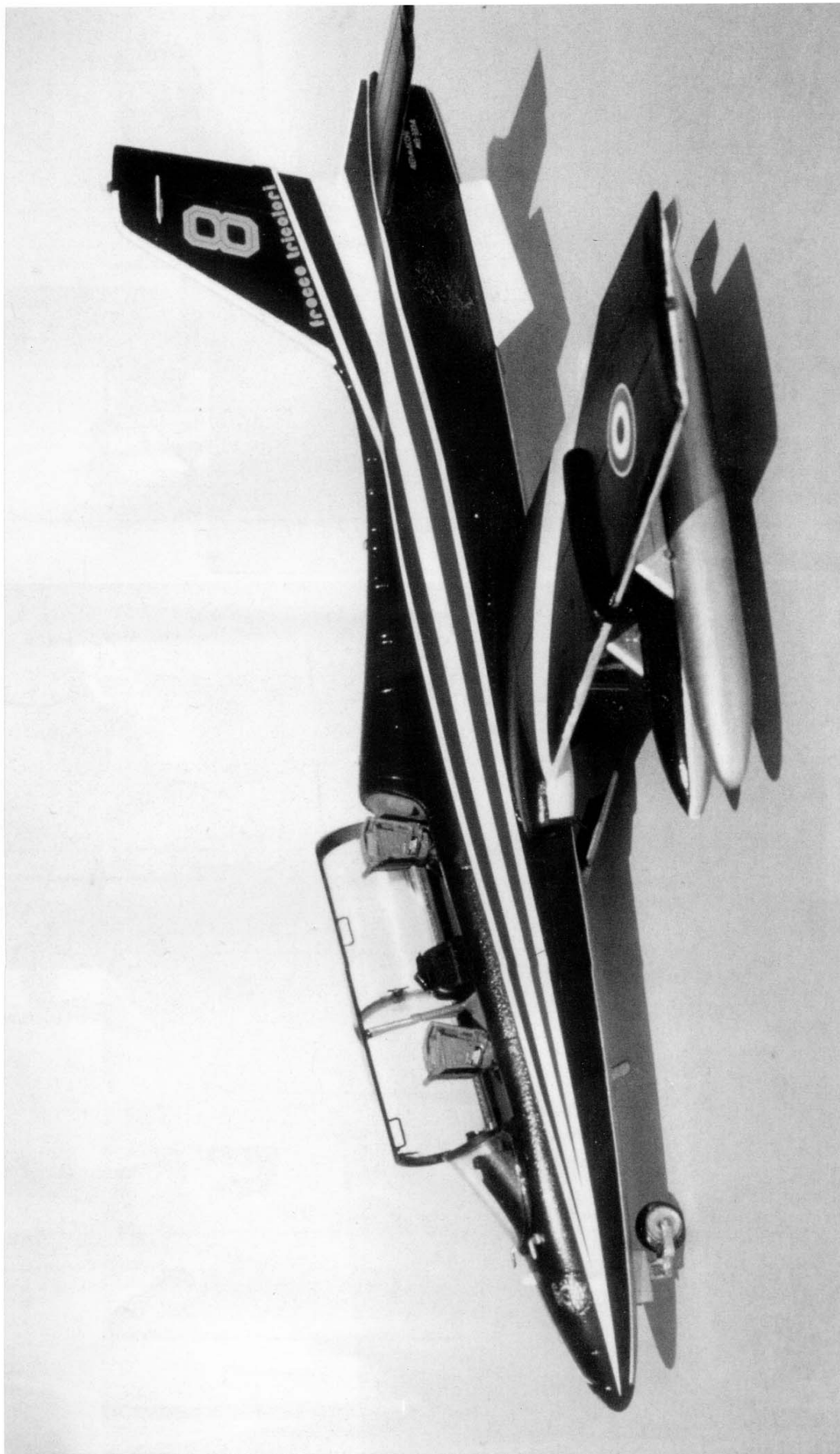














FANTASYLAND sas
distributrice esclusiva per l'Italia di **TAMIYA**, in collaborazione con **IPMS Milano** indice il:

2° TROFEO TAMIYA KIT

di **MODELLISMO STATICO**

che si svolgerà in occasione della manifestazione "Hobby Model Expo Professional 2000" presso il Parco Esposizioni di Novegro-Linate (MI) dal 24 al 27 MARZO 2000.

I modelli partecipanti dovranno essere categoricamente TAMIYA.

Per questa 2a edizione le categorie ammesse sono le seguenti:

- A) Aerei scala 1/72, 1/48 e 1/32 come da Scatola di montaggio.
- B) Aerei 1/72, 1/48 e 1/32 elaborati o migliorati.
- C) Auto scala 1/24 e moto scala 1/12 come da scatola di montaggio.
- D) Auto scala 1/24 e moto scala 1/12 elaborati o migliorati.
- E) Mezzi militari scala 1/35 elaborati o migliorati.
- F) Mezzi Militari " " elaborati o migliorati.

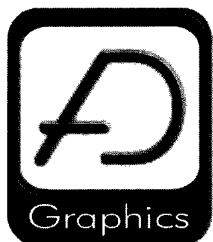
La consegna degli elaborati verrà effettuata presso la sede IPMS via Novaro 2 Milano, dal giorno 4 gennaio 2000 in poi (Consegna: tutti i martedì dopo le 21,30). Alla consegna verrà dato a tutti i partecipanti un biglietto di ingresso omaggio per la premiazione di domenica 26.

La partecipazione è gratuita.

La premiazione dei primi classificati di ogni categoria avverrà il giorno 26 marzo alle ore 17 presso lo stand **FANTASYLAND**.

Per informazioni contattare il Sig. De Bortoli (IPMS Milano) tel. 02/33.26.04.82

Nota: L'apertura al pubblico è consentita solamente nei giorni venerdì 24 e sabato 25.



SPECIALIZZATO IN AVIAZIONE ISRAELIANA

LIBRI DECALS POSTERS MODELLI

DISTINTIVI DI REPARTO IN STOFFA

Visita il nostro sito: <http://iaf.interfree.it>
email: info@adgrafica.com
Fax: 02-5740 1847