



IL NOTIZIARIO

VOL. 15 NO. 3/4 - 1984



international plastic modellers' society
sezione italiana - italian branch

Uno degli ultimi titoli ad aggiungersi ai già numerosi che appartengono alla serie VANGUARD della OSPREY inglese è questo U.S. Armour Camouflage and Markings 1917-1945, opera del prolifico Steven Zaloga, che illustra in modo chiaro e semplice i criteri ed i metodi di mimetizzazione adottati dall'esercito statunitense per mascherare i propri veicoli, a seconda dell'ambiente in cui si trovavano ad operare. L'argomento viene introdotto con un breve accenno alla mimetizzazione dei veicoli statunitensi al momento dell'entrata degli U.S.A. nella Prima Guerra Mondiale nel 1917, per proseguire poi con un paio di pagine dedicate al periodo tra le 2 guerre, e passare prepotentemente, nella parte centrale del libro, all'analisi dei sistemi di mimetizzazione utilizzati nel Secondo Conflitto Mondiale: vengono descritti i vari tipi di camuffamento in base al veicolo prescelto, sia esso una jeep, un camion od un carro armato. A coronare queste informazioni, oltre alle decine di foto (molte delle quali inedite o, almeno, poco note), vi sono le usuali tavole a colori, dove, a parte i soliti profili di colorazione, vi sono anche una serie di piccole sagome di veicoli che mostrano i vari tipi di colorazione possibili per ogni teatro operativo, spaziando dal desolato artico alla fittissima giungla. Nell'ultima tavola sono poi rappresentati quasi tutti i contrassegni delle grandi unità.

Review sample kindly supplied by OSPREY, Ltd.

CARLO R. PECCHI, I.P.M.S. MODENA

OSPREY BOOKS

CENTURY SERIES IN COLOR, di L. Drendel, Squadron/Signal Publications, US\$ 8,95.

Questa pubblicazione che abbiamo ricevuto grazie alla Osprey, distributrice europea dei prodotti Squadron, non è certo una novità, ma pur trattandosi di una ristampa il volumetto in questione merita comunque una certa attenzione; si tratta di una rassegna quasi totalmente illustrata dei famosi caccia statunitensi della Serie Cento, dall'F-100 all'F-106; a ciascuno dei quali è dedicato un capitolo con una brevissima introduzione, diverse pagine di fotografie e una serie di eccellenti disegni a colori firmati dall'autore e dall'ineffabile Don Greer. Nonostante nella serie "In Action" siano già apparse alcune monografie dedicate ai velivoli trattati in questo volumetto, i disegni e le foto sono inedite, sebbene queste ultime siano a volte riprodotte con dimensioni piuttosto ridotte e corredate da didascalie poco informative. Dunque una pubblicazione che per forza di cose si dimostra una carrellata non molto approfondita dei caccia in esame, ma che rimane interessante come testimonianza dell'ineguagliabile periodo d'oro dell'U.S. Air Force, gli anni '50 - '60.

Review sample kindly supplied by OSPREY LTD., European Distributor of Squadron/Signal Publications.

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

PUBBLICAZIONE UFFICIALE DELL'I.P.M.S.-ITALY PER I PROPRI ISCRITTI. IL CONTENUTO E' PROPRIETA' LETTERARIA RISERVATA - ALL CONTENTS STRICTLY COPYRIGHT.

Direttore Responsabile: GIORGIO PINI
Autorizzazione del Tribunale di Modena: N°681 del 10/11/1981.

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

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

QUOTE SOCIALI ANNO 1984 - VOL.15

Soci Senior (oltre i 16 anni): Lit. 20.000

Soci Junior (fino a 16 anni): Lit. 15.000.

Le rimesse possono essere effettuate a mezzo assegno bancario o circolare o vaglia postale intestate a:
GIORGIO PINI, CASSELLA POSTALE 182, -41100 MODENA FERROVIA -

1984 - VOL.15 MEMBERSHIP DUES FOR FOREIGNERS

Europe: 20,000 Italian lire.

Overseas: 15.00 U.S.\$..

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

IMPORTANTE !!

E' INIZIATA LA CAMPAGNA DI RINNOVO DELLE QUOTE 1985

Caro Amico,
con questo numero de "Il Notiziario IPMS" è terminata l'annata 1984. Per continuare a ricevere le pubblicazioni edite dall'Associazione e per poter usufruire delle consulenze su aerei e veicoli militari è necessario rinnovare la quota sociale, che per il 1985 rimane invariata a:
- Soci Senior.....Lit. 20.000
- Soci Junior.....Lit. 15.000
da versare tramite vaglia postale o assegno all'indirizzo indicato.

INDICE:

Pz.KPFW, VI TIGER II AUSF, B, SCALA 1/35...	PAG. 1
BLACKBIRD SUPERSTAR.....	" 5
SD,KFZ, 166 BRUMMBÄR, ESCI 1/72.....	" 8
UN 109 DIVERSO.....	" 11
NUOVI KITS.....	" 15
SUPER QUIZ.....	" 22
PHOTO SPECIAL, LE MANIFESTAZIONI ESTIVE....	" 22

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

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

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

VOL./ANNO (YEAR)	
N°	1975 1976 1977 1978 1979 1980 1981 1982 1983 1984
0	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■
1	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■
2	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■
3	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■
4	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■

■ ESAURITO/NOT AVAILABLE □ DISPONIBILE/AVAILABLE

IN REDAZIONE:

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

IN COPERTINA:

Uno dei primi Tornado consegnati al 154° Gruppo del 6° Stormo è stato questo 6-02, MM 7007, qui ripreso durante un volo propagandistico sulle Alpi. I colori dello schema mimetico sono i soliti Verde Scuro 28 (Humbrol HF-1 o Mo-Lak LF-1), Grigio Mare Scuro 27 (Humbrol HN-2 o Mo-Lak Ln-2) ed Alluminio 26 (Warabu 082), tutti con finitura satinata. (A.M.I. - Uff. Doc. e A.P. via Edoardo Rosso, I.P.M.S. Torino).

PZ.KPFW.VI TIGER II (SD.KFZ.182) AUSF.B

DI MARCO FOLIN & MAURIZIO MENIN, I.P.M.S. VENEZIA E MESTRE

Scala 1/35

Allo scopo di migliorare le caratteristiche del Tigre I e di sopprimere ad alcune carenze emerse dall'impiego operativo, nell'autunno 1942 il Waffenamts (Ufficio tecnico degli armamenti dell'Esercito) ne richiese una nuova versione con corazza più spessa e profilata balisticamente e con un cannone (8,8 cm.) di maggiore portata e velocità iniziale.

Due società parteciparono al concorso per il Tigre II, la Henschel (VK 4503 -H-) e la Porsche (VK 4502 -P-). Venne selezionato il progetto Henschel anche se la Porsche aveva già iniziato la produzione della torretta destinata al proprio progetto (denominazione di fabbrica Typ 180), che vennero montate sui primi 50 scafi prodotti dalla Henschel.

Questo tipo di torretta era caratterizzato dal frontale arrotondato e dalla cupola del capocarro spostata sul lato sinistro, provocando così una bombatura sul fianco; sul cielo della torre troviamo anche: a destra un portello rettangolare ed il visore per il servente e al centro la ventola di aspirazione blindata. Inoltre nella parte posteriore vi era un grande portello di servizio. Difficoltà di costruzione e la presenza di una possibile trappola per colpi nel frontale ne fecero abbandonare la produzione a favore di una nuova torre realizzata dalla Henschel.

Rispetto la Tigre I lo scafo era caratterizzato da una forte inclinazione delle piastre e da uno spessore maggiore sia nella parte inferiore che nel cielo della torretta.

I cingoli da combattimento erano di nuovo tipo, larghi ben 80 cm., di costruzione molto leggera, con articolazioni in acciaio fuso, a doppia guida.

Le sospensioni erano costituite da nove barre di torsione per lato con ruote portanti in acciaio, disposte su due file. Le cinque ruote esterne coprivano parzialmente quelle interne.

L'armamento comprendeva un cannone da 8,8 cm. di calibro (KWK 43 L/71) e due mitragliatrici MG 34 7,92 mm., una disposta in torre coassialmente al pezzo e l'altra nello scafo.

Il motore Maybach HL 230 P 30 (700 CV), dello stesso tipo di quello installato sul Panthera, era disposto posteriormente, raffreddato da 4 radiatori con sfoghi per l'aria collocati nella parte superiore dello scafo, subito dietro la torretta.

IL MODELLO

La base di partenza è il kit Tamiya del Pzkwf VI "Tiger II". La torretta andrà sostituita con quella prodotta dalla AP MODELS di Pistoia, che riproduce la versione Porsche e che recensiamo a parte.

Esiste anche un kit Nichimo, il quale risente degli anni.

Scafo: il modello presenta i soliti fori per la motorizzazione elettrica, che sono stati tappati e stuccati, inoltre è stata chiusa la parte sovrastante il treno di rotolamento con del plasticard da 0,50 mm., per procedere a tale operazione abbiamo dovuto variare l'ordine di assemblaggio. Sul cielo dello scafo sono state rifatte le maniglie con del filo di ottone da 0,30 mm. e rifinite le griglie di protezione dei radiatori e dei filtri con la sovrapposizione di una finissima rete (Tulle). Sulla parte anteriore si è proceduto alla ricostruzione del faro, del suo basamento e del collegamento elettrico.

A questo punto, sia sullo scafo che sulla torretta, si è proceduto alla stesura dello Zimmerit. Noi per tale applicazione abbiamo utilizzato dei prodotti americani (Nibelung Works) composti da una pasta plastica da stendere con una spatola e da uno stampo in negativo che riproduce l'esatta configurazione. In mancanza di questo materiale piuttosto sofisticato si potrà spalmare del normale stucco per modellismo sulle parti interessate ed incidere con la punta di un tagliabalsa prima che asciughi (N.d.R.).

Dettagli: sullo scafo sono stati ricostruiti o cannibalizzati da altri modelli i cavi di traino e i loro agganci e gli attrezzi normalmente in dotazione al carro (ascia, mazza, cesoia, estintore, crick, cassette porta attrezzi, ganci di traino, badile e manovella avviamento). Andrà inoltre ricostruito il basamento dell'antenna e la stessa, posizionati nella parte posteriore, vicino all'estintore. I cingoli sono stati allungati di due maglie, prese dalla banca dei pezzi, per permettere un migliore effetto realistico.

Colorazione: abbiamo usato i colori della Humbrol relativi allo schema tipico del 1944/45, cioè HP1 - HP2 - HP3, eseguito con striature. I simboli tattici sono stati eseguiti a mano con rapidograph in quanto lo zimmerit non permette di utilizzare le decals.

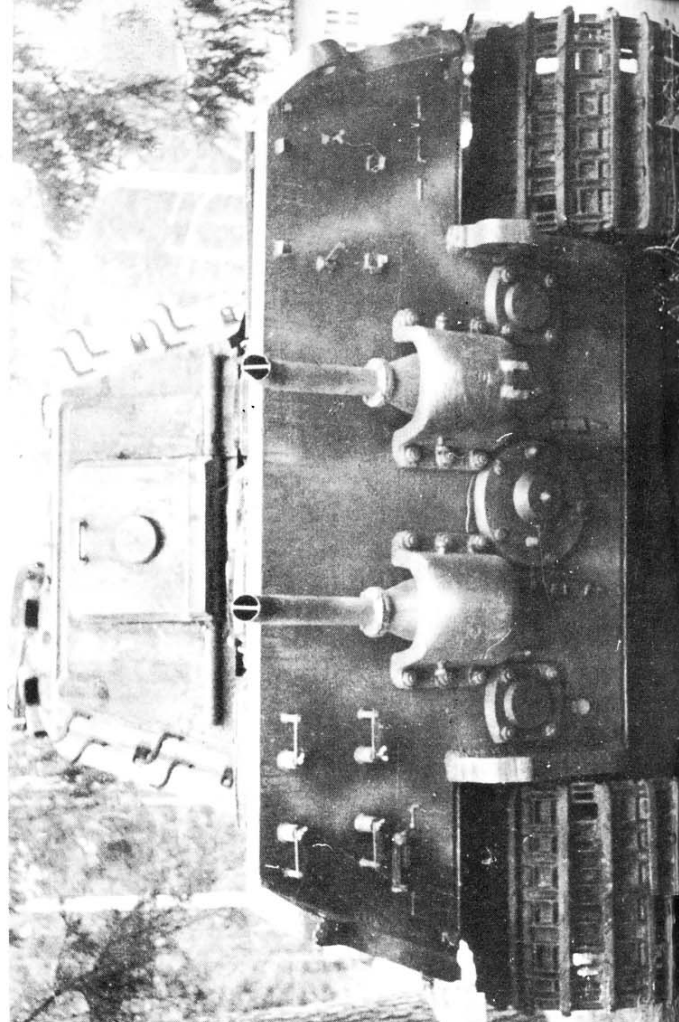
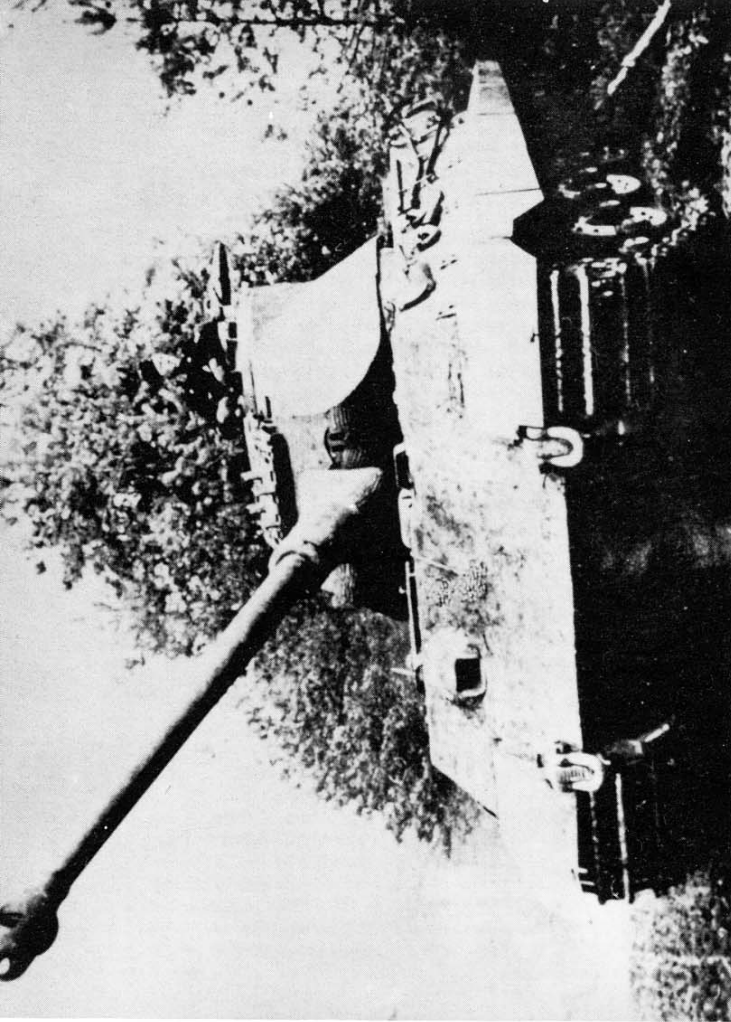
A modello ultimato si è proceduto ad invecchiare il carro con del nero diluito, drybrushing con il colore serie matt n. 72 e una passata generale con terrette color marrone soprattutto nella parte inferiore dello scafo.

TORRETTA PORSCHE PER TIGRE REALE - scala 1/35 -
AP MODELS - PISTOIA

Abbiamo ricevuto dalla ditta produttrice AP MODELS di Pistoia, che vogliamo ringraziare, la prima di una serie di conversioni per carri ed aerei, la torretta Porsche per il König Tiger. Il kit è composto da cinque parti stampate in materiale resinoso. Durante la lavorazione bisognerà prestare molta attenzione al cannone che, almeno nel nostro esem-

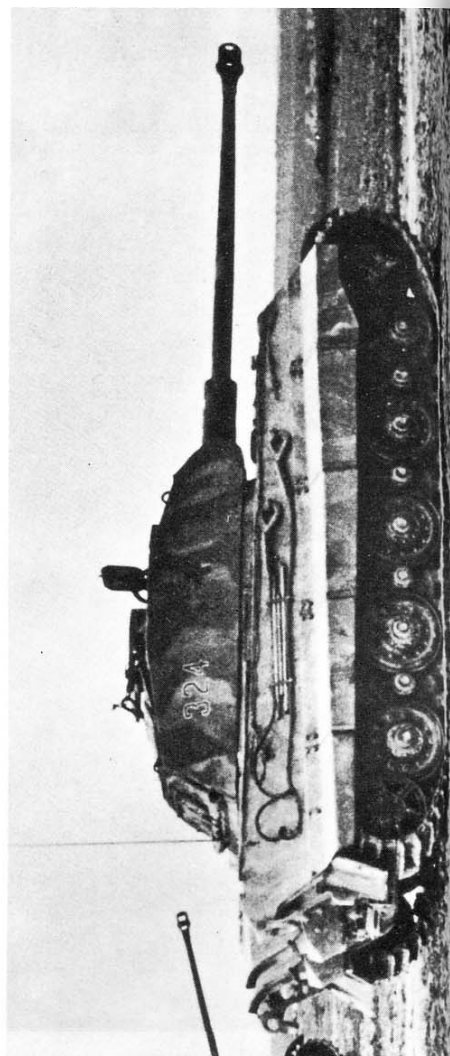


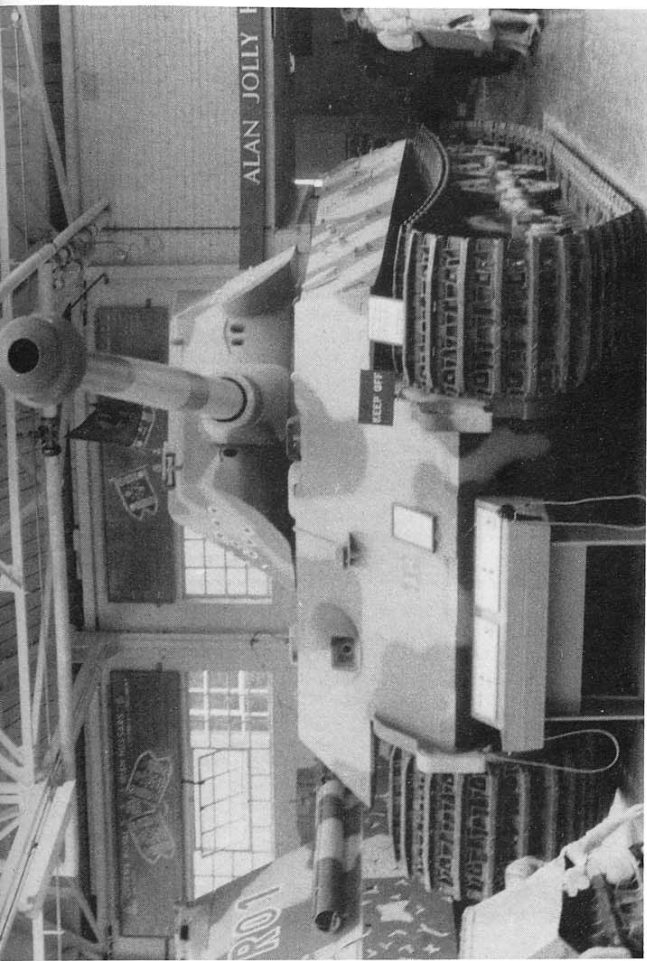
A LATO - Tigre II durante una marcia di trasferimento verso il fronte, con i cappucci sul freno di bocca del cannone e sulla mitragliatrice. Le scudature laterali, divise in 5 parti erano particolarmente soggette, vista anche la loro funzione, ad essere sia pur parzialmente perse in combattimento. Evidentemente anche a quei tempi gli autostoppisti erano piuttosto numerosi in Europa, come dimostra il fante beatamente seduto sulla canna del cannone da 8,8 cm.



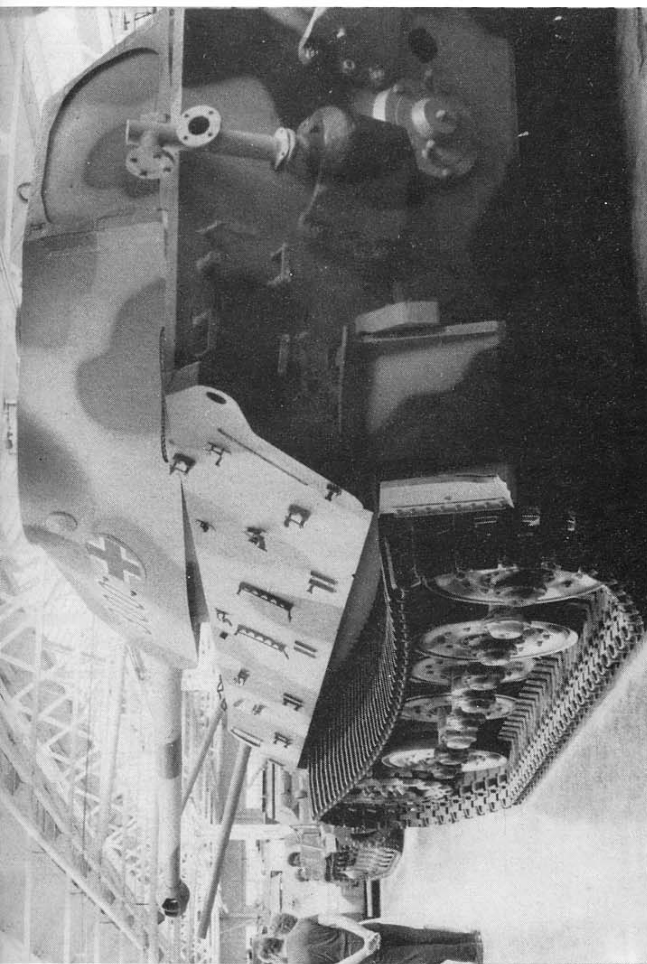
SOPRA ED IN BASSO A SINISTRA - Tre immagini "In Action" scattate durante esercitazioni effettuate nel poligono di Bergen. L'ossessione delle cariche magnetiche doveva aver raggiunto livelli altissimi, visto che si ricopriva di Zimmerit perfino il fanale! Il carro ripreso frontalmente è colorato in giallo uniforme (colorazione standard ditta) in attesa che gli specialisti del reparto di destinazione provvedano all'applicazione della mietica completa. I numeri e le insegne di nazionalità venivano dipinte abbastanza approssimativamente sempre a causa dello zimmerit che non permetteva l'uso delle mascherature normalmente impiegate. Da notare che l'esemplare in secondo piano nella foto in alto a sinistra è verniciato con lo schema proposto in questo articolo.

IN BASSO A DESTRA - Una bella immagine del Tigre II attualmente presso il Panzer Museum di Munster (Germania Occidentale) che pur essendo dotato di torre Henschel, consente di apprezzare la semplicità delle linee nella parte posteriore, con le merlette in particolare evidenza.



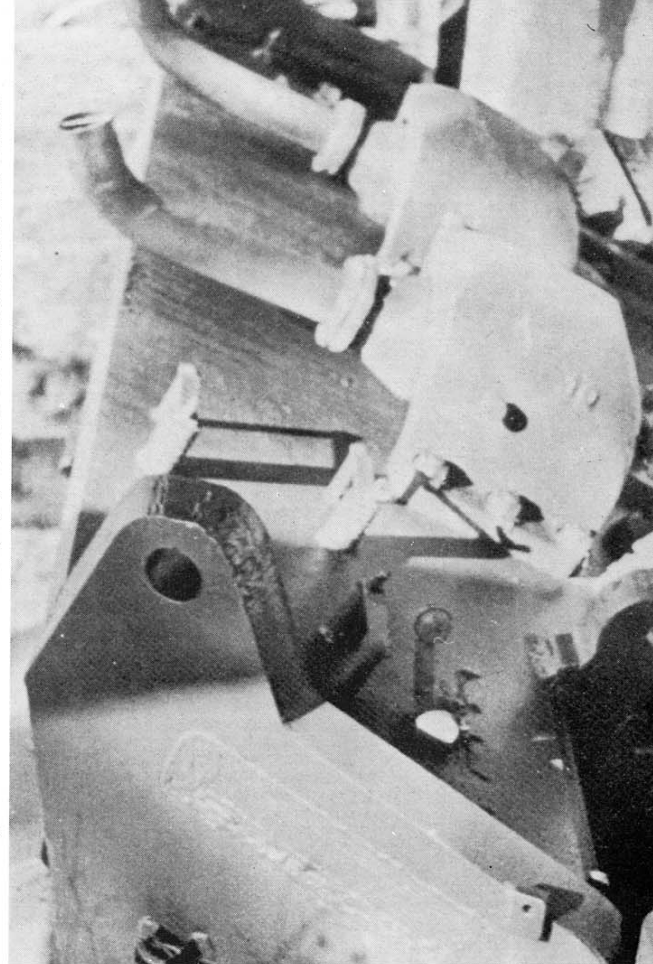


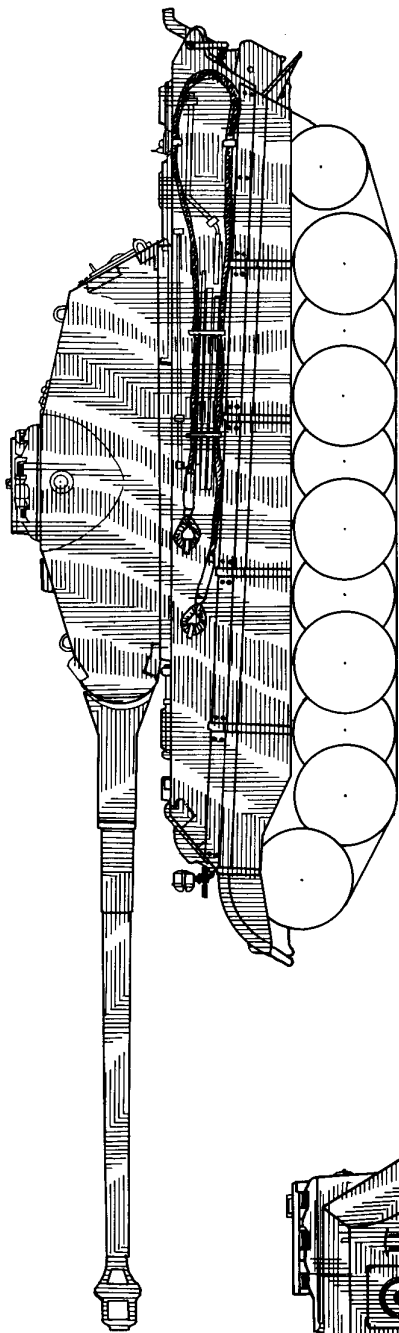
IN ALTO - Questa pagina si potrebbe intitolare "I Sopravvissuti": l'unico Tigre Reale con torretta Porsche esistente in Europa, conservato presso il P.A.C. Museum di Bovington (Gran Bretagna). Particolarmente evidenti nel frontale della torre il foro per la mitragliatrice coassiale al cannone e quelli per gli apparati di puntamento, sovrastati da un piccolo gocciolatoio. Da notare nella parte posteriore il parafrangente con il lato esterno pieghevole, l'enorme larghezza dei cingoli, la mancanza di una ruota nel treno di rotolamento e l'apertura del portellone posteriore saldato. Da non considerare la strana tubatura sistemata al posto della marmitta. E' qui particolarmente evidente il rigonfiamento sul lato sinistro della torre, dovuto alla sistemazione



della cupola del capocarro. Versamente notevole lo spessore delle piastre nello scafo; molto evidenti inoltre gli attacchi per il caricamento esterno sulla fiancata. (Marco Mai, I.P.M.S. Modena).

IN BASSO - Due dettagli dell'esemplare di Munster (torre Henschel); da notare nel treno di rotolamento i rulli privi del rivestimento in gomma avente il compito di ridurre la rumorosità prodotta dallo scorrimento del cingolo, in quanto questo materiale iniziava a scarseggiare. L'abbondanza è totale nel Königstiger, basti vedere la corazzatura esterna delle marmitte.

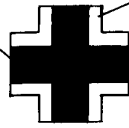




9°SS P.D. HOHENSTAUFEN

10°SS P.D. FRUNDSBERG

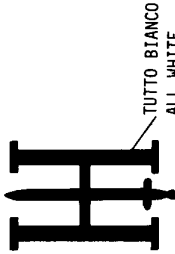
NERO
BLACK



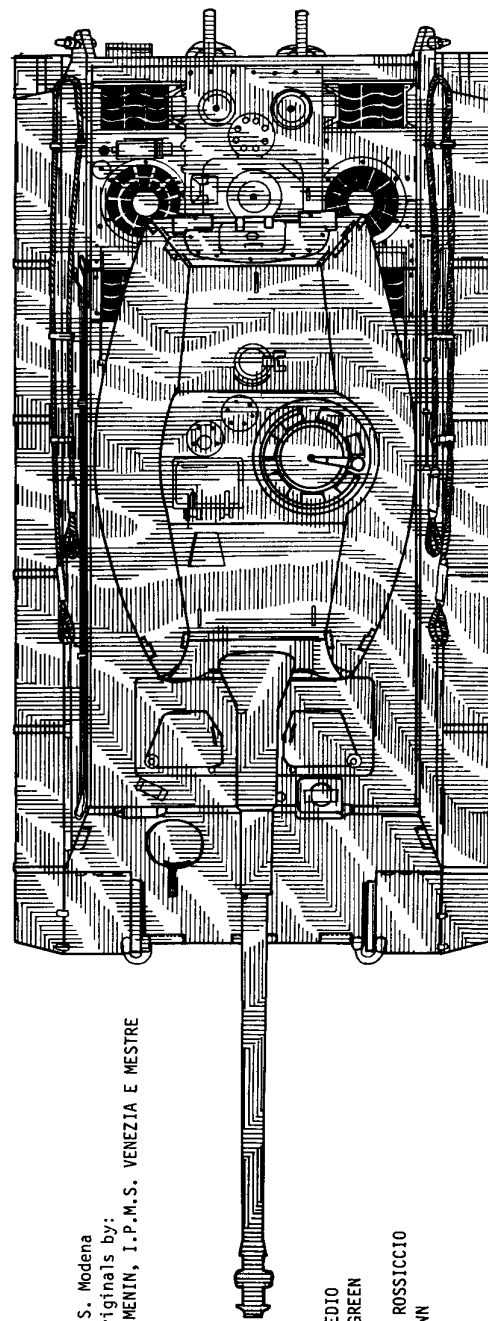
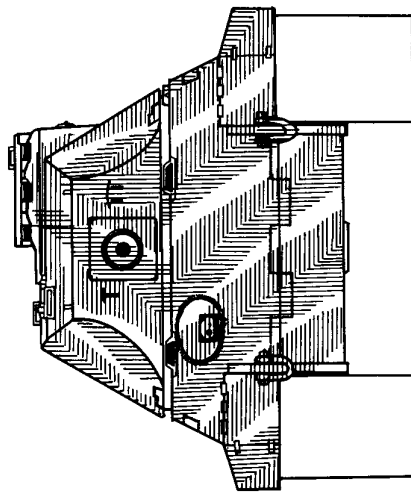
BIANCO
WHITE



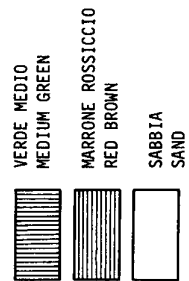
TUTTO BIANCO
ALL WHITE



TUTTO BIANCO
ALL WHITE



Disegni di/Drawings by:
CARLO R. PECCHI, I.P.M.S. Modena
Da originali di/From originals by:
MARCO FOLIN & MAURIZIO MENIN, I.P.M.S. VENEZIA E MESTRE



plare si è dimostrato molto fragile. Speriamo che il socio Pierozzi e il sig. Grieco (costruttori della torretta) riescano a risolvere il problema delle bolle d'aria durante la fusione, infatti è in questi punti che la torretta si è dimostrata più fragile. Il modello è molto bello e corretto nelle dimensioni, lo schema di montaggio non presenta difficoltà; è necessario utilizzare collanti cianolitici (Attak). Per dettagliare ulteriormente questa ottima torre, dovremo aprire i fori degli iposcopi e quelli per la telemetria nel frontale, ricostruire la maniglia sul portello della cupola del capocarro e la rotaia. Bisognerà inoltre forare il freno di bocca con una punta da 3 mm. (consigliamo di eseguire il lavoro in progressione con punte da 1, 2, 3 mm.). Sul nostro esemplare mancano le saldature delle varie piastre, ma

gli amici della AP MODELS stanno già provvedendo in merito. In definitiva un pezzo da non perdere per gli "aficionados" dei mezzi tedeschi, anche perchè il kit prodotto dalla Nichimo, oltre a risentire del peso degli anni, è praticamente in trovabile.

Per avere maggiori ragguagli sul prezzo e la disponibilità di questa e di altre conversioni, potete scrivere al seguente indirizzo:

PIEROZZI Alessandro
Via G. Marconi, 297
51018 Pieve a Nievole PT

IL MODELLO RECENSITO E' STATO GENTILMENTE OFFERTO DALLA AP MODELS, CHE RINGRAZIAMO.

CARATTERISTICHE TECNICHE:

Equipaggio: 5 uomini (capocarro, tiratore, servente, pilota e marconista-mitraliere)
Dimensioni: lunghezza massima m. 10,26
larghezza massima m. 3,75
altezza massima m. 3,09
Armamento: 1 cannone da 8,8 cm. KMK 43 L/71 in torretta con 80 colpi, 2 mitragliatrici MG 34 7,92 mm, una coassiale al cannone ed una nello scafo.
elevazione cannone da -7,4° a + 15°
brandeggio su 360°
Corazzatura: massima mm. 100 e minima mm 25

Motore: Maybach HL 230 P 30, 12 cilindri a V. Potenza 700 CV. Carburante benzina. Capacità serbatoi 860 lt.
Prestazioni: velocità massima su strada: km/h 38
velocità massima su terreno vario: km/h 17
gradino: m. 0,85
trincea: m. 2,50
guado: m. 1,60
autonomia su strada km 110
autonomia su terreno vario km 85
pendenza massima superabile: 35%
Peso in ordine di combattimento: t. 69,7

BIBLIOGRAFIA:

- G. Buonpensiere/G. Campani
Panzer Division 39/45 - Albertelli Editore.
- N. Pignato
Atlante dei mezzi corazzati vol. 2 - Albertelli Editore
- H Scheibert
Koenigstiger - Podzun Pallas Verlag
- P. Chamberlain/ C. Ellis
Pzkwf VI Tiger Ausf H (E) and Tiger Ausf B
Profile Publications

Ringraziamo per la collaborazione prestata gli amici:
Francesco Gasparoni - Centro di Venezia e Mestre
Marco Mai e Carlo R. Pecchi - Centro di Modena

BLACKBIRD SUPERSTAR

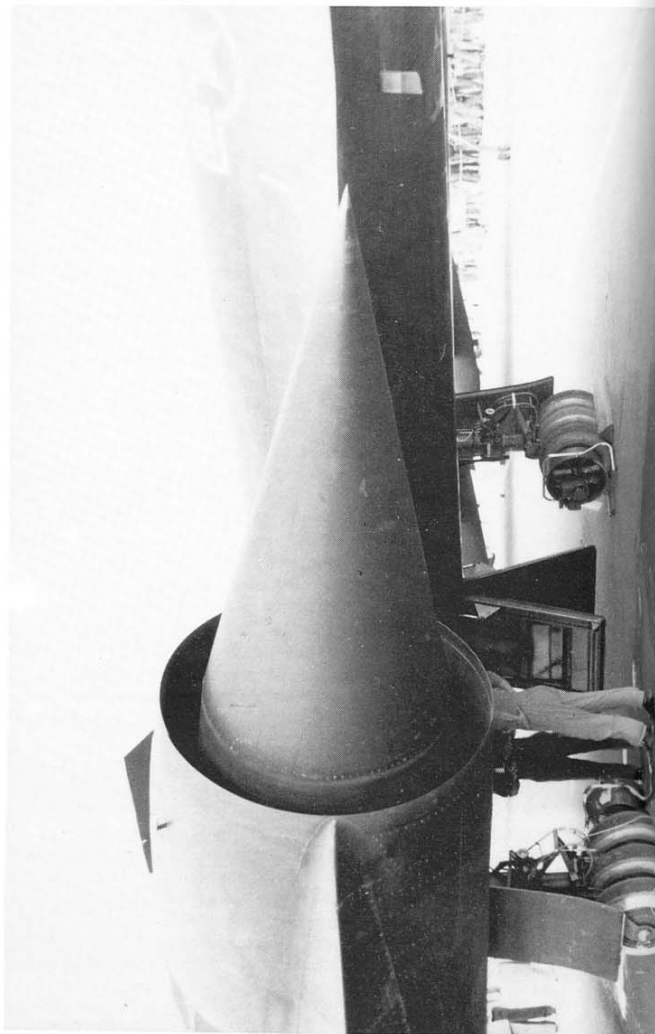
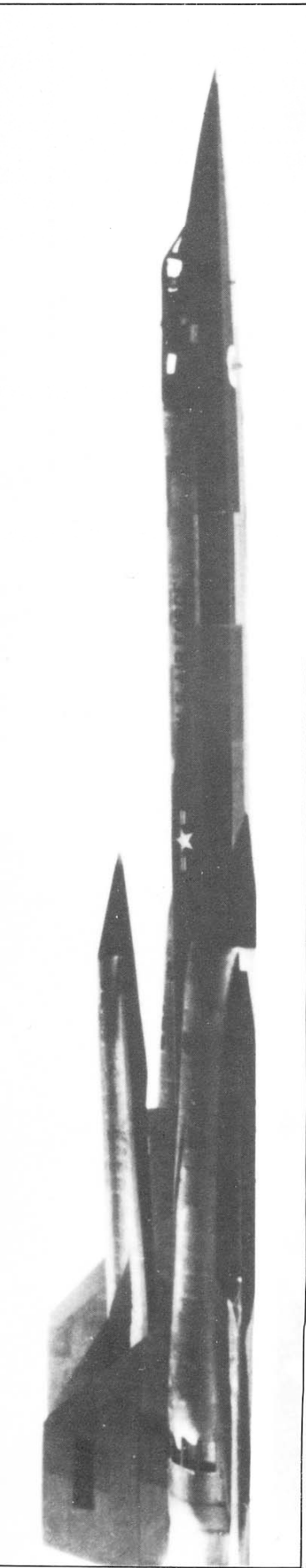
DI ALDO ZANFI, I.P.M.S. MODENA & FRANCESCO GASPARONI, I.P.M.S. VENEZIA E MESTRE

Visto il successo riscosso dallo "speciale" sul Lockheed SR-71 Blackbird pubblicato sul Notiziario Vol.14 n. 3/4 - 83 ci è sembrato doveroso completare il discorso con l'esame dell'ultimo modello apparso sul mercato, il Monogram in 1/72, cogliendo anche l'occasione per aggiungere alcune note ed apportare qualche correzione a quanto riportato a suo tempo. E' probabile che l'argomento venga ripreso anche in futuro, in quanto abbiamo avuto notizia che la giapponese Hasegawa starebbe preparando una riedizione del suo Blackbird in scala 1/72 con inclusa una riproduzione del teleguidato Lockheed GTD-21.
(N.d.R.)

IL MODELLO MONOGRAM 1/72

Confezionato secondo l'abituale standard della ditta dell'Illinois (anche se il disegno dell'ottimo Don Greer sulla scatola può far sorgere qualche dubbio per quanto riguarda la prospettiva), questo kit comprende in realtà due distinti modelli, l'SR-71A Blackbird e il drone GTD-21, per complessivi 60 pezzi circa, realizzati in plastica nera facilmente lavorabile più 5 trasparenti, che non presentano sbavature e ritiri di sorta. La pannellatura riprodotta molto finemente in rilievo (a parte ovviamente i corrugamenti presenti nella parte centrale della superficie alare, correttamente incisi), è fondamentalmente esatta, con l'eccezione di una piccola zona di forma trapezoidale -posta davanti alla linea di cerniera della porzione centrale degli elevoni (che non dovrebbe presentare i corrugamenti che sono invece nel modello, di fatto a cui si pone facilmente rimedio con un po' di stucco) e del bordo di attacco alare tra le gondole dei motori e la fusoliera, dove l'andamento dei pannelli dovrebbe essere del tipo "a denti di sega" come nelle rimanenti aree sia dei bordi di attacco che di uscita (qui è già più difficile rimediare). Il modello è scomposto orizzontalmente (senz'altro il sistema migliore per un velivolo dalle forme così particolari), e questo se da un lato facilita l'operazione di assottigliamento dei bordi di entrata e d'uscita alari, dall'altro causa la comparsa nella parte inferiore di una lunga fessura in corrispondenza della linea di giunzione, poiché i bordi dei due pezzi principali non sono così netti e precisi come per esempio, nei modelli prodotti dalla Hasegawa o dalla Esci; attenzione dunque a non esagerare con le stuccature e a non usare la mano pesante nelle successive passate con la carta abrasiva, se non si vuole cancellare completamente il dettaglio superficiale (sarà praticamente impossibile non farlo nelle semiali esterne). Da questo punto di vista è criticabile anche la soluzione adottata per la scomposizione del cono posteriore della fusoliera, stampato insieme agli elevoni centrali; nessun problema per la parte superiore, mentre se

ne avranno con quella inferiore, visto che insieme al cono è stampata sola la metà terminale degli elevoni, per cui la linea di giunzione non coincide con quella di cerniera. ad un primo montaggio a secco il modello si presenta bene, riproducendo abbastanza fedelmente le linee tuttora avveniristiche dell'originale (i più pignoli potrebbero trovare qualcosa da ridire sulla curvatura della parte inferiore del muso): l'unico appunto che si può fare è che le capottine danno l'impressione di essere un po' troppo larghe, ma a questo si rimedia immediatamente montandole in posizione aperta. Questa soluzione permette inoltre una eccellente visione degli interni degli abitacoli, dettagliatamente riprodotti dalla Monogram (ed anche molto accurati, almeno per quanto si può giudicare dalla documentazione consultata) che comprendono, oltre alla consueta vasca, due sedili, cruscotto anteriore e posteriore ed una barra di comando. Il tutto ripagherà sicuramente un'attenta verniciatura, ma chi non si sentisse molto sicuro, può "riempire" gli abitacoli con i due ottimi pilotini forniti nel kit. Proseguendo con l'esame degli interni, non si può non notare la bellezza del dettaglio dei vani dei carrelli, che pure richiedono una attenta verniciatura per esaltarne tutti i particolari. Un errore è riscontrabile nella riproduzione degli alloggiamenti delle ruote del carrello principale (i cui vani avrebbero comunque beneficiato di una maggiore profondità), che nel modello sono realizzati come rientranze emisferiche rispetto ad un "pavimento" che segue l'andamento della sezione trasversale della fusoliera. In realtà le ruote vanno ad inserirsi in una "camicia" protettiva di forma cilindrica; più di tante parole rende sicuramente meglio l'idea una fotografia, ed immagini del particolare in questione si possono trovare sia nel volume sul Blackbird della serie "Aircraft in Action" della Squadron/Signal, che nella recente monografia pubblicata dalla Aerofax Inc. (vedere bibliografia); una parte della suddetta "camicia" è anche visibile in una delle foto pubblicate a pag. 18 del Notiziario Vol. 14 n. 3/4 - 1983. Per finire con i carrelli, ottimo il dettaglio dei portelli dei vani (a cui, è possibile aggiungere ancora qualche particolare), delle ruote e delle gambe di forza; a queste ultime sarebbe meglio sostituire i compassi anti-torsione con altri auto-costruiti, oltre che aggiungere qualche cavetto, per questo si rimanda alle immagini pubblicate nel già citato Notiziario. Da aggiungere anche uno dei due fari d'atterraggio sulla gamba del carrello anteriore. Ultime note sugli esterni. Buoni i conici delle prese d'aria, sufficientemente appuntiti, così come buona è la riproduzione delle varie griglie sulle gondole dei motori; un particolare che lascia un po' a desiderare è il tubo di pitot anteriore, che sarebbe meglio sostituire. Accettabili gli scarichi, che presentano all'interno una riproduzione della parte termina-



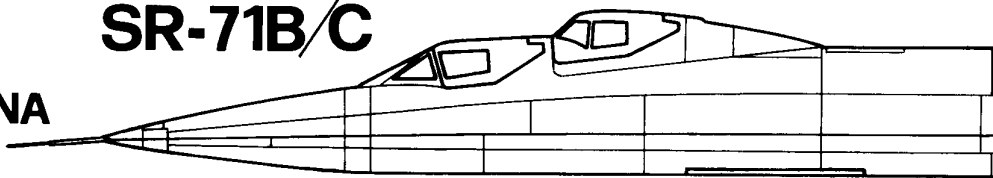
SOPRA - Due immagini che permettono di apprezzare le differenze tra l'SR-71 (in alto) e l'A-12 (al centro), per quanto riguarda il profilo del muso, decisamente più affilato nel secondo. L'A-12 che compare nella foto è l'esemplare 60-6940, uno dei due utilizzati per le prove del drone Lockheed GD-21A: è questa una delle due sole immagini ufficiali: cell'A-12 che siano state declassificate dall'USAF, ed anche una delle uniche due che mostrino il GD-21 in assetto più o meno operativo. (Entrambe le foto sono Lockheed-California Co. via I.P.M.S. Italy).

QUI A LATO - Un dettaglio della presa d'aria di uno dei motori di un SR-71A Blackbird: da notare l'acutezza dell'estremità del cono adduttore e l'aspetto "tagliente" del bordo della stessa presa d'aria. Si possono poi apprezzare diversi particolari del carrello principale, una antenna a lana posizionata sul ventre della fusoliera e un piccolo sensore nella parte superiore della gondola del motore. (Walter De Paoli, Carnagnola).

Many thanks to LOCKHEED-CALIFORNIA COMPANY for the information material provided.

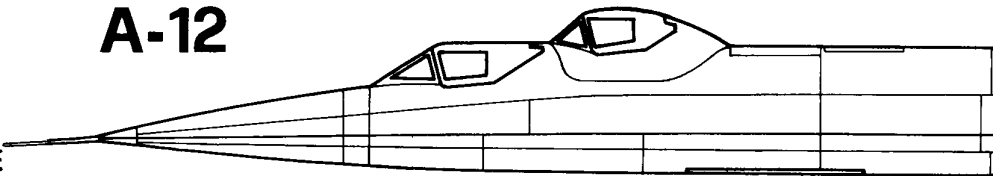
DISEGNI DI
DRAWINGS BY
ALDO ZANFI
I.P.M.S. MODENA

SR-71B/C



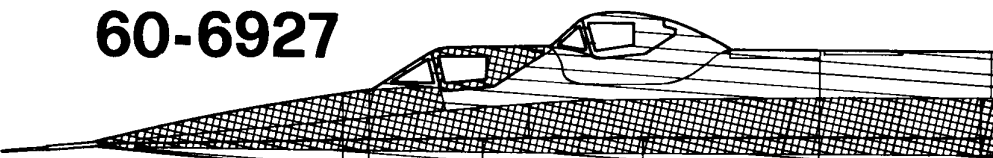
NON IN SCALA
NOT TO SCALE

A-12



METALLO NATURALE
NATURAL METAL

60-6927



NERO
BLACK

ZNFLD1984

le dei motori, ma che non recano traccia dei corrugamenti sulla superficie interna dei flabelli (peraltro abbastanza difficili da realizzare in modo sufficientemente fedele). Le derive sono in un pezzo unico e abbastanza stranamente, hanno sulle facce esterne dei pannelli di forma rettangolare-trapezoidale in rilievo, la cui eliminazione richiederà un buon lavoro di carta abrasiva.

Le decals fornite nel kit, lucide come nella migliore tradizione Monogram, permettono di scegliere tra due esemplari in trambi ovviamente neri (o Indigo Blue che dir si voglia): il 64-17955 con l'insegna della puzzoia sulle derive ed il 64-17978 "Rapid Rabbitt", caratterizzato dalla testa del coniglietto di Playboy. Completa la dotazione degli stencils, il cui posizionamento è chiaramente indicato nelle istruzioni per la colorazione.

Nello stile tipico della casa americana, anche questo kit fornisce qualcosa in più rispetto ad un semplice modello del soggetto in questione, ed in questo caso, il "qualcosa in più" è rappresentato dalla riproduzione del drone Lockheed GTD-21. Il teleguidato è composto da appena 6 pezzi, per cui il montaggio non presenta difficoltà di sorta; valgono però le stesse considerazioni esposte per l'SR-71 riguardo alla delicatezza delle operazioni di stuccatura, anche se in questo caso il problema si presenta in forma minore. Anche la forma del drone è fedelmente catturata e l'unica miglioria che si può apportare è la sostituzione delle due sonde laterali con altre più sottili. Il GTD-21 andrebbe posizionato sopra la parte posteriore della fusoliera del Blackbird, utilizzando l'apposito pilone fornito nella scatola, ma dalla documentazione consultata non risulta sia mai stato usato un simile accoppiamento, per cui chi volesse strettamente attenersi alla realtà (almeno per quanto se ne sa a tutt'oggi), si prospettino due soluzioni: convertire l'SR-71A per rappresentare un A-12 e montarvi sopra il drone, oppure utilizzare l'apposito carrello di trasporto opportunamente fornito dalla Monogram e rappresentare il teleguidato a terra. Nel caso si scegliesse la prima soluzione, l'unica immagine declassificata che mostri la coppia A-12/GTD-21 (immagine che compare in queste pagine e che è una delle due sole che mostrino il GTD-21 in assetto operativo) lo ritrae sul dorso dell'A-12 60-6940 (si ha notizia di solo un altro A-12 utilizzato in coppia con il GTD-21, l'esemplare 60-6941 del quale non sono ancora state rese note immagini); il drone è qui caratterizzato dalla presenza di carenature aerodinamiche su prese d'aria e ugello di scarico, che bisognerà ricavare da pezzi di recupero oppure autocostruire.

Per concludere questo lungo discorso, un kit senz'altro raccomandabile a chiunque intenda aggiungere alla propria collezione un buon modello del celebre trisonico statunitense, i cui difetti, anche se trascurati, non vanno assolutamente ad inficiare la bontà della riproduzione. (AZ, I.P.M.S.-MO) ★

A-12: NOTE AGGIUNTIVE E CORREZIONI

Dall'uscita del lavoro pubblicato sul già più volte citato "Notiziario", una discreta quantità di nuovo materiale concernente la famiglia del Blackbird è apparsa su riviste ed altre pubblicazioni, per cui riteniamo utile riportare le seguenti notizie ed informazioni a compendio di quanto già scritto:

- 1) I cerchi delle ruote del carrello anteriore degli A-12 sono in metallo naturale, diversamente da quelli degli SR-71 e YF-12 che sono neri.
- 2) Con riferimento alla tabella degli A-12 costruiti, gli esemplari 60-6925, 60-6929, 60-6930, 60-6931, 60-6938 e 60-6939 dovrebbero essere dei monoposti, alcuni dei quali sono andati perduti nel corso delle prove sperimentali; il 60-6941 è invece un secondo velivolo convertito in biposto da ricognizione con il drone GTD-21, la sua colorazione potrebbe essere simile a quella del 60-6940, ossia in metallo naturale e nero.
- 3) Il drone che compare nell'immagine dell'A-12 60-6940 riportata in queste pagine è un esemplare di preserie, caratterizzato dalla presenza di carenature aerodinamiche poste su prese d'aria ed ugello di scarico e dalla colorazione in metallo naturale e nero che riprende lo schema dell'aereo-madre, e che venne usato per prove aerodinamiche. I teleguidati operativi, che furono probabilmente 38 erano interamente in nero e non portavano alcun contrassegno.
- 4) E' errata la forma della capottina del posto dell'istruttore nel biposto da addestramento 60-6927, così come riportata nel profilo di colorazione pubblicato a pag. 24 del solito "Notiziario"; leggermente diverso risulta essere anche lo schema di colorazione del muso (la parte inferiore del muso ed i montanti del parabrezza sono interamente in metallo naturale, mentre un po' differente è anche il pannello antiriflesso). Un disegno più corretto compare in queste pagine: si può così notare che non è più possibile utilizzare il secondo abitacolo di un SR-71 B/C, ma che è necessario ricorrere all'autocostruzione. (AZ, I.P.M.S.-MO; FG, I.P.M.S.-VE) ★

BIBLIOGRAFIA

- Da aggiungere a quanto pubblicato sul "Notiziario vol. 14 n° 3/4 - 1983
- J. Miller, "Lockheed SR-71 (A-12/YF-12/D-21)" Minigraph n° 1 - Aerofax Inc.
- AA.VV. "L'Aviazione, grande enciclopedia illustrata" fascicolo n° 82 Istituto Geografico De Agostini.
- AA.VV. "Armi da guerra, enciclopedia delle armi del XX secolo" fascicolo n° 28 - Istituto Geografico De Agostini.
- "Air Fan" Ottobre 1984
- "Le Fana de l'aviation" n° 174-175-176-177-178-179 Maggio/Ottobre 84
- "Letectvi + Kosmonautika" n° 23-24 1982
- "The Crooked Line" Vol. 2 Summer 82 - (pubblicazione edita dal Fort Crook Chapter dell'IPMS USA).

REVIEW SAMPLE KINDLY SUPPLIED BY MONOGRAM MODELS INC.

SD.KFZ.166 BRUMMBÄR, ESCI 1/72

DI FILIPPO PEZZANI, MESSINA

In base alle esperienze acquisite nel corso di combattimenti all'interno di centri abitati durante la battaglia di Stalingrado nel settembre 1942, i piccoli calibri dei cannoni d'assalto e dei carri da battaglia si rivelarono inefficaci nei tiri contro fortificazioni stradali e casematte; conseguentemente risultò di primaria necessità disporre di un'arma di medio calibro in grado di lanciare proiettili di peso tale da infrangere pareti in cemento armato o di sconvolgere trincee e postazioni interrato. L'arma più indicata a svolgere questo ruolo risultò essere l'obice da fanteria da 15 cm. SIG 33, già montato sperimentalmente su scafi di PanzerKampf wagen I e II. Vennero pertanto condotti studi ed esperimenti per il montaggio di questo pezzo su scafi di PzKpfw III e IV. Per ordine diretto di Hitler, si valutò la possibilità di realizzare circa 50 esemplari di cannoni semoventi da 15 cm. da installare su scafi PzKpfw IV. Studi intrapresi dalla Alkett, sfruttando scafi di PzKpfw IV G, portarono alla realizzazione del semovente "Brummbär" (orso); la produzione in serie fu però affidata alla Deutsche Eisenwerke quale casomatta. Il mezzo che ne risultò presentava una massiccia casamatta a 6 lati, installata direttamente sullo scafo del carro da battaglia, con uno spessore della corazzatura di 50 mm. e un peso di circa 30 tonnellate. L'obice installato presentava alcune modifiche e ricevette la nuova denominazione di 15 cm. StuH 43 L/12, ossia obice d'assalto mod. 1943 da 150/12. L'installazione del pezzo era su supporto sferico e a partire dagli esemplari su scafo Ausf. G, la bocca da fuoco era contornata da un collare corto; un anello imbullonava il pezzo alla casamatta. I primi esemplari su scafo di PzKpfw IV ausf. F mancavano di alcune caratteristiche presenti sui semoventi con scafo Ausf. G (che prestarono servizio sul fronte orientale ed in Italia), un visore per il pilota simile a quello del Tigre I oltre ad un corto collare come già accennato. Con la versione su scafo Ausf. H il visore fu sostituito con una piccola casamatta dotata di episcopio, sul cielo della sovrastruttura fu installato un ventilatore per l'aerazione della camera di combattimento e fu aggiunto un portello circolare. La produzione finale del Brummbär fu assemblata su scafi di PzKpfw IV ausf. J, che si differenziava dalle serie precedenti per la presenza di una MG. 34 in casamatta sferica posta in alto a sinistra sulla sovrastruttura frontale; nonché a causa di una modifica alla parete posteriore della casamatta, fu aggiunta un'altra ventola sul cielo della sovrastruttura. Inoltre gli ultimi esemplari su scafo Ausf. J avevano tutto il treno di rotolamento costituito da rulli con cerchioni in acciaio. La produzione totale del Brummbär fu di circa 290 esemplari, di cui 130 su scafo ausf. H e 142 su scafo ausf. J (che ebbero corazzatura ridotta per limitare il peso del veicolo). I Brummbär si rivelarono preziosi nei combattimenti all'interno dei centri abitati, ove fornirono un appoggio di fuoco eccellente alla fanteria con la quale erano chiamati ad operare, benché in tutte le serie precedenti alla Ausf. J si lamentasse l'assenza di un'arma da difesa ravvicinata; essi prestarono servizio sia nel Battaglione Panzerjäger della Pz.Div., sia nella Compagnia Obici Pesanti del Reggimento Granatieri Corazzati.

IL MODELLO ESCI 1/72:

La ben nota casa modellistica milanese ha prodotto un buon modello del Brummbär con il numero di catalogo 8065, corretto nelle dimensioni e realizzato in plastica color sabbia. Nonostante la buona fattura, il kit si presta ad un lavoro di finitura, in modo da essere portato ad un livello elevato, per soddisfare chi, come me, pretende anche nella scala 1/72 una cura estrema dei particolari. Dopo un approfondito esame, ho puntualizzato le varie parti da elaborare o correggere. Innanzitutto, occorre tenere presente che il modello della ESCI si riferisce ai Brummbär allestiti su scafo Ausf. H, mentre l'unica fotografia che appare sul foglio istruzioni si riferisce ad un esemplare su scafo Ausf. G. Le decals contenute nella scatola sono nel solito standard ESCI, corrette ed opache; il foglio istruzioni indica dove collocarle ma non specifica come i distintivi divisionali e di reparto vadano accoppiati. Altrettanto lacunoso è l'unico schema mimetico suggerito, privo di indicazioni di reparto ed errato nell'indicazione dei colori: infatti viene chiamato "grigio scuro FS-34226" un colore che modellisticamente corrisponde allo Humbrol 78/M20 "cockpit green", ossia un verde chiaro, ed altrettanto si indica un colore "sabbia FS-33717" che cor-

risponde ad un giallo chiarissimo molto vicino all'Humbrol 99 "lemon" od all'Humbrol 71 "oak". Perché non indicare invece i colori originali HP-1 "giallo sabbia europeo" e HP-2 "rosso-bruno"? Comunque sul 2° volume di "Storia dei Mezzi Corazzati" (Fabbri), alle pagg. 446-447 sono proposti due schemi di colorazione di Brummbär Ausf. H, le foto relative sono a pagg. 448. Le decals fornite permettono di riprodurre quattro diversi soggetti: uno (contraddistinto dal numero 8) della 3° Pz.Div. (la "Y" va applicata capovolta); uno della 24° Pz.Div. (numero 9); uno della 116° Pz.Div. (numero 7); infine uno della 29° Pz.Gren.Div. (numero 6). I simboli tattici permettono di assegnare il mezzo ad una Cp. Cacciacarri (Panzerjäger) indicati sul foglio decals dal numero 5, oppure alla Cp. Obici Pesanti da fanteria di un Rgt. Granatieri Corazzati. Viene anche fornita una serie di numeri arabi e romani: i primi venivano impiegati nei Btg. semoventi controcarri (Pz.Jg.), con la numerazione di tre cifre (per identificare la Compagnia, il Plotone e il singolo veicolo); riguardo invece i numeri romani, essi venivano usati per indicare (più spesso con singole lettere) la posizione del pezzo d'artiglieria all'interno della Batteria o Compagnia cannoni di fanteria (ad esempio il numero II o la lettera B indicavano il secondo pezzo della Btr.).

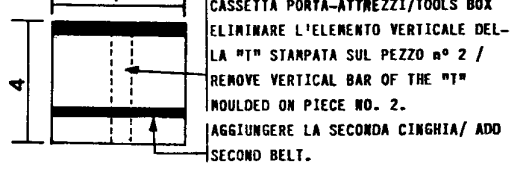
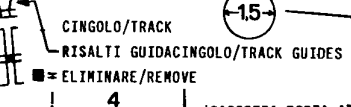
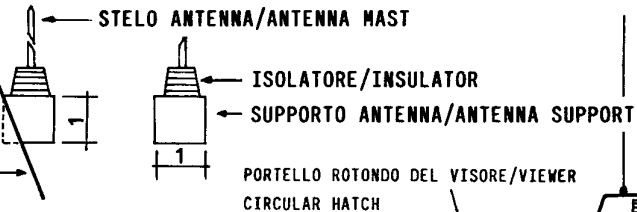
MODIFICHE DA APPORTARE:

Incidere al centro i raggi delle ruote motrici (p. 11); con fettine di tondino di sprue realizzare i tappi delle due taniche (p. 17-18); praticare un piccolo foro ad ognuna delle due campane di traino anteriore (p. 12); con una punta di trapano da 2 mm. allargare il diametro dell'arma per portarlo all'esatta dimensione in scala (calibro 150 mm. = a 2 mm. in 1/72); assottigliare dal lato interno la protezione del terminale di scarico (p. 42); modificare o autocostituire i supporti della marmitta di scarico (p. 20); ai due lati estremi della paratia posteriore (p. 16), posti alla stessa altezza della marmitta, realizzare i ganci di traino; le estremità del gruppo mozzi delle ruote tendicingolo devono essere rotonde e non ad U, pertanto risagomarle col tagliabalsa e con una fettina di sprue tondo.

Scafo: sulla piastra anteriore occorre forare le prese d'aria della trasmissione con una punta da 0,3 mm. o con uno spillo; dopo averne costruito una copia, eliminare l'attrezzo stampato sul parafango destro; con sprue finissimo realizzare i gancetti per telone mimetico posti: 2 sulla piastra anteriore della casamatta, 2 sul cielo della sovrastruttura ed 1 tra i due portelli; incidere la parte superiore del ventilatore ed alla base dello stesso praticare 6 piccoli fori in corrispondenza dei rivetti, con la punta di uno spillo; sulle piastre laterali della sovrastruttura applicare i portellini rotondi dei visori (diametro in scala mm. 1,5); sulla piastra posteriore incidere i bordi del portellone di carico ed applicare le cerniere laterali, nonché applicare sulla l'anta sinistra il portellino rotondo identico a quelli laterali; sul lato destro del portellone, in alto, realizzare il supporto per l'antenna; sul lato alto del portellone posteriore, realizzare la maniglia di appiglio e con sprue finissimo il gocciolo superiore del portellone; sulla sinistra di quest'ultimo applicare un gancetto per il telone mimetico; sulla piastra superiore del vano motore eliminare, dopo averne autocostituito una copia la cesoia stampata sul pezzo; eliminare la maniglia stampata e sostituirla e ripetere la stessa operazione per le altre 2 più piccole poste sulle prese d'aria laterali e per quella posta sul portello centrale; segare l'elemento terminale inclinato dei parafanghi posteriori ed assottigliarne lo spessore o ricostruirli in plasticard sottile, quindi applicare superiormente le cerniere; dopo avere praticato un rettangolo sugli spigoli superiori esterni, applicarvi un pezzettino di sprue tondo (lungo mm. 2,5) per riprodurre la molla; segare i terminali inclinati dei parafanghi anteriori, assottigliarne lo spessore ed applicarvi l'elemento verticale interno a triangolo che avremo costruito con il solito plasticard sottile, infine applicare le cerniere superiori.

Schurzen: autocostituire i bracci di supporto ad L inferiori in numero di cinque per ogni lato, essi devono avere le seguenti dimensioni in scala: altezza mm. 2, spessore mm. 0,7, la base della "L" è di mm. 1,5; il primo di questi bracci va fissato esattamente in corrispondenza della linea trasversale posta dietro il faro sul parafango sinistro e alla linea

PARETE POSTERIORE CASAMATTA/CASEMATE REAR WALL

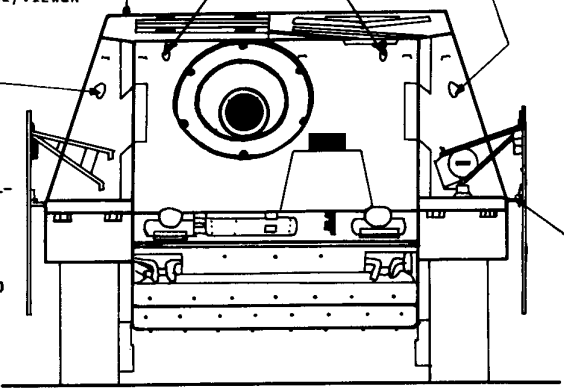


PORTELLO ROTONDO DEL VISORE/VIEWER CIRCULAR HATCH

15

GANCIO PER TELO O RETE MIMETICA/CA-MOUFLAGE NET HOOK

VISORE/VIEWER



SUPPORTI AD "L" DEGLI SCHURZEN/SCHURZEN "L"-SHAPED SUPPORTS

GANCIO PER TELO O RETE MIMETICA/CA-MOUFLAGE NET HOOK

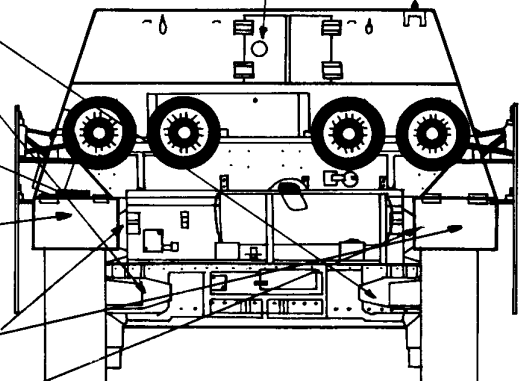


IL GANCIO E' SEMPRE RIVOLTO VERSO IL BASSO E VERSO L'ESTERNO/HOOK IS ALWAYS DIRECTED DOWNWARD AND OUTWARD

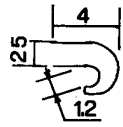


ANTENNA RADIO/RADIO ANTENNA

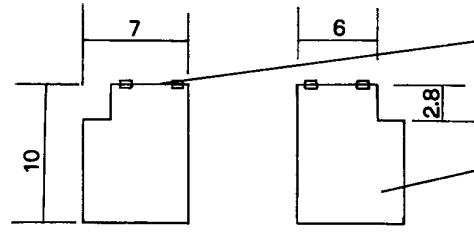
VISORE/VIEWER



APPARATO OTTICO POSTERIORE/REAR OPTI CAL SYSTEM



GANCIO DI TRAINO POSTERIORE, SUI DUE LATI/REAR TOWING HOOK, BOTH SIDES



GANCI DI TRAINO POSTERIORI/REAR TOWING HOOKS

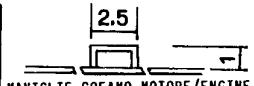
Disegni di/Drawings by: CARLO PECCHI, I.P.M.S.-
MODENA, da originali di/from originals by: FI-
LIPPO PEZZANI

PARAFANGHI POSTERIORI/REAR MUDGUARDS

NON IN SCALA/NOT IN SCALE

MISURE IN mm PER SCALA 1:72/DIMENSIONS IN mm

FOR 1/72nd SCALE



MANIGLIE COFANO MOTORE/ENGINE COVERS HANDLES

MANIGLIA PORTELLO CENTRALE/CENTRAL HATCH HANDLE

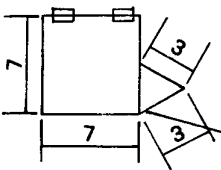
MANIGLIE COFANO MOTORE/ENGINE COVERS HANDLES

VENTILATORE, INCIDERE TUTTO INTORNO/VENTILATOR, ENGRAVE ALL AROUND

INCIDERE/ENGRAVE FERITOIE, FORARE/VENT HOLES, DRILL

FORARE/DRILL

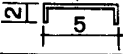
CAMPANE DI TRAINO/TOWING HOOKS



PARAFANGO ANTERIORE/FRONT MUDGUARD

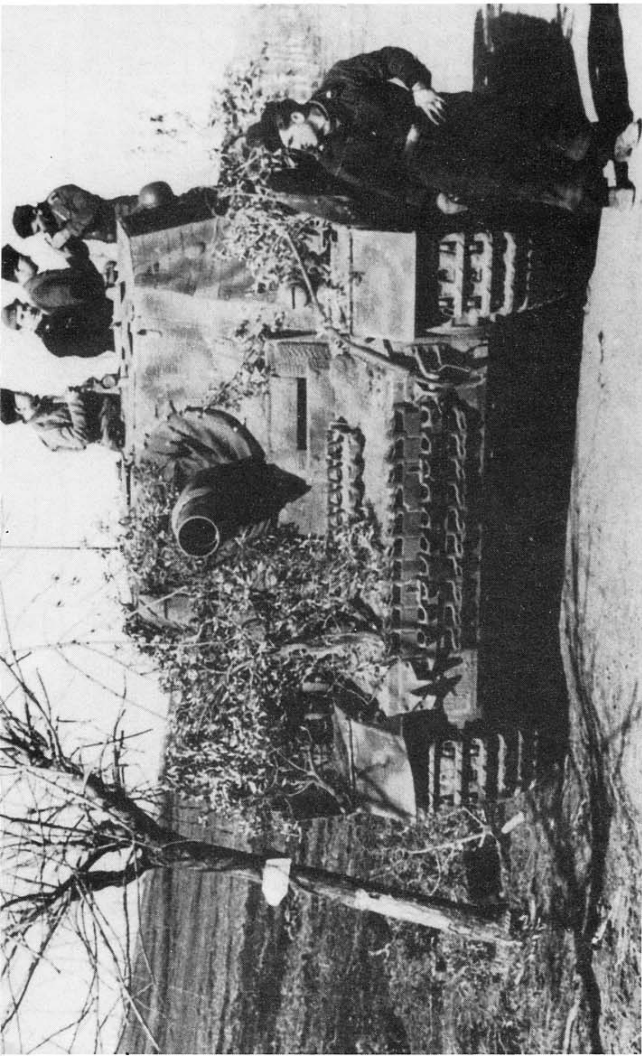
PRESE D'ARIA DELLA TRASMISSIONE, FORARE CON UNA PUNTA DA 0,3 mm./TRANSMISSION AIR INTAKES, DRILL WITH A 0,3 mm. POINT

MANIGLIA D'APPOGGIO DEL PORTellone POSTERIORE/REAR HATCH SUPPORT HANDLE



PEZZO 5
1.5

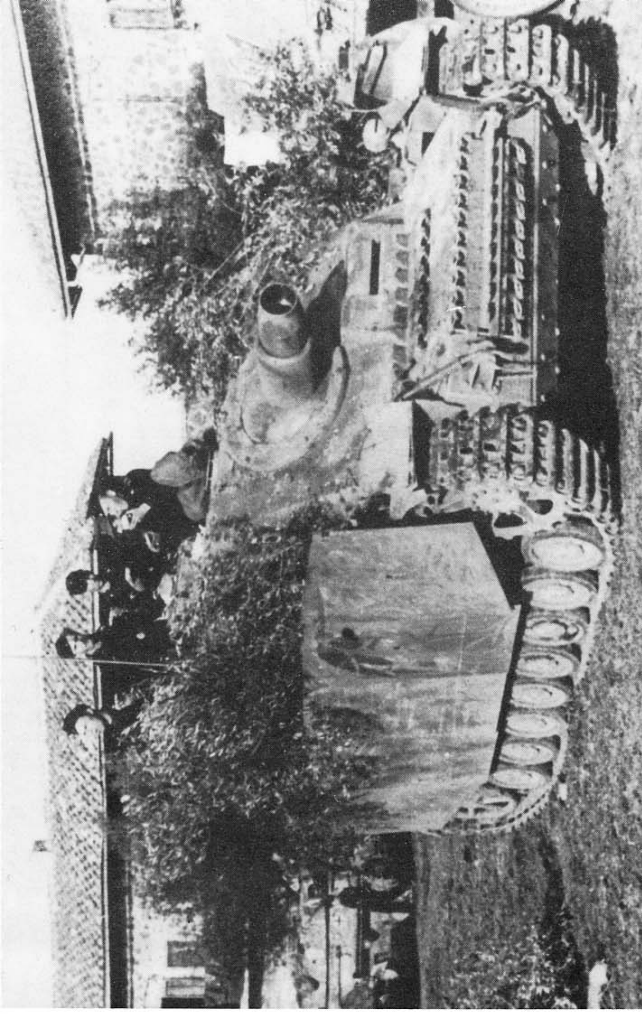
CERNIERA PORTELLONE/HATCH HINGE



SOPRA A SINISTRA - Un Brumbar ripreso in Italia nel 1945. Come tutti i mezzi corazzati tedeschi di questo periodo, anche questo veicolo è ricoperto da uno strato di cemento plastico (lo Zimmerit), che rendeva difficile il lavoro ai cacciatori di carri che operassero con mine magnetiche, poiché i magneti di queste ultime non aderivano alle corazze dei veicoli. Si può anche vedere come veniva coperto dall'esterno, per mezzo di un telo, lo snodo che permetteva il movimento del pezzo in casamatta.

SOPRA A DESTRA - Un momento di sosta durante l'azione, come si può notare dal fatto che l'equipaggio è intento a mangiare. Sotto alla parte anteriore dello scafo è stata aggiunta una piastra; apprezzabili anche le estremità dei parafranghi, ripiegate verso l'alto.

SOTTO A SINISTRA - Una vista di 3/4 posteriore di un Brumbar operante in Italia nel 1944, in cui appare con estrema evidenza



l'uso dello Zimmerit. Tra i particolari si possono osservare il telone scuro sul cielo della casamatta, il telo mimetico sistemato sul lato sinistro del cofano motore ed una tancia per acqua contrassegnata da una croce bianca, sul fianco del veicolo e parzialmente coperta dal secondo schutzen.

SOTTO A DESTRA - L'esemplare di Brumbar esposto nel museo Aberdeen Proving Ground, Maryland, USA, senz'altro la più grande collezione di veicoli militari del mondo. I lati della casamatta presentano ancora tracce di Zimmerit, anche se questo particolare non è apprezzabile nella riproduzione in bianco e nero. La colorazione applicata è del tutto di fantasia (sottili striature in verde chiarissimo su fondo giallo altrettanto chiaro).

(Tutte le foto provengono dall'archivio di Carlo R. Pecchi, I.P.M.S. Modena).



corrispondente sul parafango destro; a partire dal primo, gli altri 4 vanno fissati sempre sul bordo del parafango ad intervalli di 13 mm. Occorre autocostruire, facendo riferimento a quelli stampati sul lato interno degli Schurzen forniti dalla scatola (p. 53-54), i supporti orizzontali degli stessi, da realizzarsi in un pezzo unico, senza riprodurli in tre tronconi come sui pezzi del Kit, lo spessore dei supporti dovrà essere di mm. 0,5. sempre riferendosi agli Schurzen del kit, segnare con una matita i punti esatti di attacco dei bracci di fissaggio (p. 48-49-50) secondo la procedura dello schema di montaggio. Dopo aver posizionato tutti i supporti ed i ganci allo scafo, si passerà a rifinire gli Schurzen; pertanto occorre eliminare con un tagliabalsa i ganci a maniglia lunghi 3 mm, in corrispondenza delle cui estremità si praticarono dei fori con una punta di trapano da 0,3 o 0,4 mm. fatto questo si elimineranno con lima e carta abrasiva i supporti orizzontali degli Schurzen; dato che il loro spessore risulta eccessivo, occorrerà ridurlo a circa 0,25 mm (chi non se la sente può autocostruirli in plasticard). Prima di tagliare ogni singolo elemento degli Schurzen numerare i pannelli che li formano con i numeri da 1 a 5 (da prua verso coda). Per il taglio seguire le linee incise sul lato esterno; si ricordi che l'elemento anteriore triangolare era raramente presente sui mezzi operativi. Per finire, occorre realizzare con sprue tondo da 0,5 mm di diametro i già citati supporti a maniglia, con le seguenti dimensioni: mm. 3 di lunghezza e mm. 0,6 di altezza interna (per stabilire questa dimensione, consiglio di inserire un pezzetto di listello in legno, di tale spessore, tra il supporto e lo Schurzen, sino al momento in cui la colla liquida abbia fatto presa; poi lo toglieremo e rifileremo dal lato esterno lo sprue sporgente). Basandosi sulla collocazione dei supporti ad L già collocati sullo scafo, realizzare i ganci a maniglia inferiori (in numero di 5 per lato e nelle stesse dimensioni di quelli superiori), posti a 4,5 mm. al di sotto della linea delle maniglie superiori: ogni maniglia sarà posta circa sulla mezzzeria verticale di ogni Schurzen. questi ultimi dovranno essere fissati ai supporti secondo l'ordine progressivo, eventualmente riproducendo su di essi ammaccature, fori di proiettili a carica cava e danni vari. Occorre ricordare che spesso accadeva che gli Schurzen venissero "persi" in combattimento.

FINITURA E PARTICOLARI:

Posteriormente, sul parafango sinistro, applicare la luce di

posizione e di distanza regolamentare, ricavata da un pezzo di sprue di sezione rettangolare di mm. 1 x 0,6; l'apparato ottico ha le seguenti dimensioni in scala: mm. 2,5 di lunghezza, mm. 1 di altezza e mm. 0,6 di spessore e presenta 4 luci a forma quadrata e una luce di mm. 2 di lunghezza posta nella metà inferiore dell'apparecchio. Per la finitura consiglio di usare una penna a china con punta da 0,1 mm., caricata ad inchiostro rosso. La fessura del faro anteriore va verniciata in nero opaco (p. 3). La cassetta porta-attrezzi (p. 2) va corretta nelle dimensioni (mm. 4x4), pertanto occorre aumentare con fogli di plasticard sottile la larghezza sino a 4 mm. ed aggiungere una seconda cinghia trasversale, dopo aver eliminato l'elemento verticale della "T". Verniciare l'episcopio del pilota in HP-1 e chiuderlo il pozzetto incollando all'interno un pezzetto di acetato trasparente; l'interno della casamatta va verniciato in bianco opaco, ed è necessario separare con plasticard il vano motore dal vano di combattimento e verniciare il pavimento della casamatta in HS-217 "steel" o in colore metallo brunito; incollare sul lato interno del vano motore del tulle da bomboniera a maglia fine, già verniciato in nero opaco diluito, per riprodurre la rete sotto le griglie del cofano. Le parti in metallo degli attrezzi saranno verniciati in HS-217, i manici di legno e la cassetta in MC-24 "natural wood" (la cassetta sarà poi "lavata" in HP-1 diluito); le parti in gomma dei rulli sono in nero opaco, la lente del periscopio (p. 52) in nero lucido, la marmitta in color ruggine HS-216, i cingoli di ricambio in color acciaio lavato con color ruggine diluito o con HS-215 "track colour" diluito. I cingoli forniti nel kit sono poco dettagliati ed un poco grossolani, in quanto sul lato interno vi è un'unica striscia centrale; occorrerà ricavarli e risalti interni di guida cingolo modellando la striscia col tagliabalsa. Prima di verniciarli occorre lavarli con acqua e detersivo, una volta asciutti, colorarli in HS-215, con i pattini esterni (a contatto con il terreno) in HS-217 o in argento. Per gli schemi di mimetizzazione e insegne è necessario rifarsi a foto o profili a colori. Consiglio di consultare, per i particolari, le seguenti fonti bibliografiche: Storia dei mezzi corazzati, Vol. 2; Panzer Division (albertelli); Panzer III (Albertelli); cataloghi Tamiya edizioni 1977 e 1982. Auguro a tutti buon lavoro in attesa di vedere prossimamente il kit di uno Sturmgeschütz IV in scala 1/72, naturalmente dalla ESCI.

Si ringrazia per la collaborazione prestata l'amico Carlo Pecchi del Centro di Modena.

UN 109 DIVERSO

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

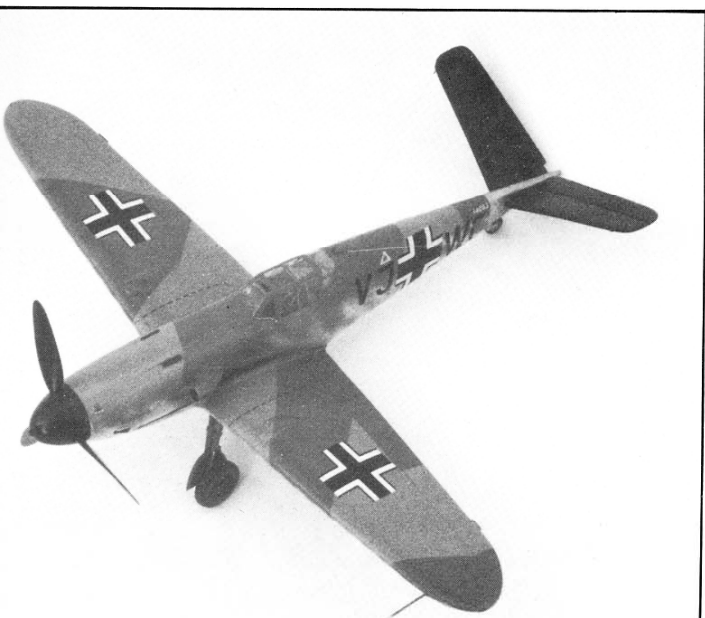
Il terzo esemplare della preserie della versione G del Messerschmitt Me-109, il Wk.Nr.14003 (che, pur essendo il terzo prototipo della serie G, era di fatto un G-3, visto che montava uno dei primi motori DB-605A-1, il Wk.Nr.76172, e che aveva i rigonfiamenti sull'estradosso alare dovuti alla maggiore dimensione delle dimensioni delle ruote del carrello principale), venne stornato, come era abitudine dei tedeschi, dalla linea di montaggio per essere modificato con l'adozione di impennaggi a "V" (o a farfalla) aventi una angolazione di 35° rispetto al piano orizzontale, onde compiere alcune ricerche

sulle possibilità di ottenere migliori prestazioni in fatto di maneggevolezza. Bisogna far notare come questa fosse la prima volta che una simile soluzione veniva adottata su un aeromobile; solo molti anni dopo seguirono il Beech Bonanza e il Fouga Magister.

L'aereo così modificato venne portato in volo per la prima volta il 21 gennaio 1943, dal collaudatore della Messerschmitt Flugkapitan Karl Baur, ma, dopo un paio di voli, l'incarico della prova di volo fu affidato al Flugkapitan Fritz Wendel; entrambi concordarono nel rilevare dei difetti che portarono alla cancellazione del progetto, dal momento che l'innovazione costruttiva non portava ad alcun miglioramento rispetto alle prestazioni dei Me-109 di serie. I due collaudatori, anzi, riscontrarono la tendenza del velivolo ad oscillare lateralmente in aria perturbata, difficoltà ad atterrare su tre punti, e, infine, la pericolosa e forte tendenza ad imbarcare a destra in atterraggio, a causa della coppia di torsione dell'elica. I collaudi furono effettuati tra il gennaio ed il maggio 1943 sul campo sperimentale della Messerschmitt ad Augsburg, in Baviera.

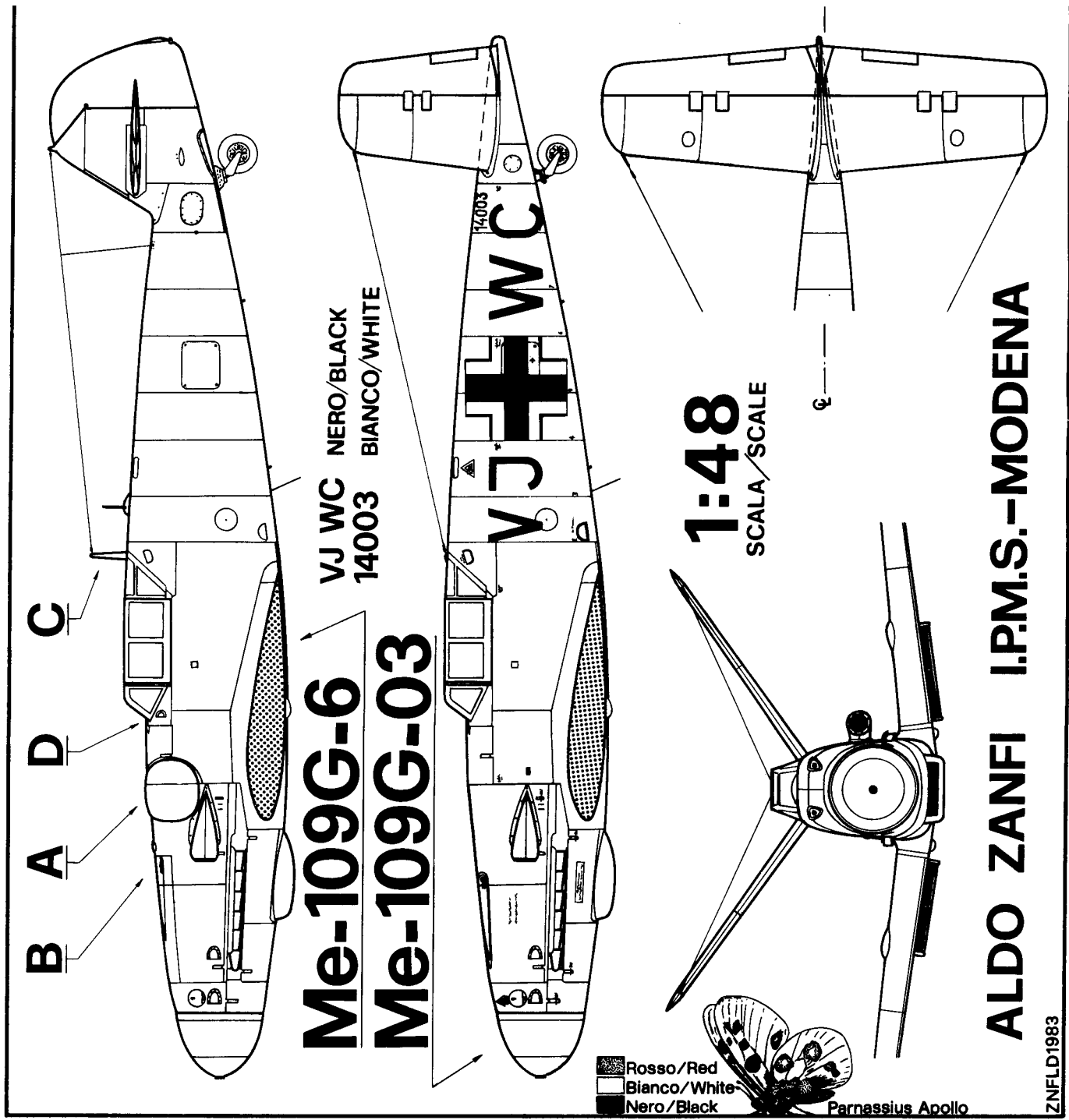
IL MODELLO

Come scatola di base ho utilizzato l'Otaki in 1/48, una delle migliori in commercio, mentre per la scala 1/72 si può usare il modello Hasegawa. Per costruire i timoni gemelli ho utilizzato i piani di coda di uno Ju-88 Revell 1/72, opportunamente tagliati, sagomati e rifiniti; si possono comunque usare pezzi di plasticard, sagomati con riferimento ai disegni che accompagnano queste note, soluzione senz'altro più economica dell'acquisto di un intero modello da utilizzare in minima parte. La lunghezza degli impennaggi è, per la scala 1/48, di 46 mm., misurati all'altezza della cerniera tra parte mobile e parte fissa; è poi necessario tenere conto della rastremazione della fusoliera. Altre modifiche di minore entità sono



Oltre alla modifica degli impennaggi, da realizzare riferendosi a questi disegni, è necessario fare anche qualche altro lavoretto per ottenere il nostro -109: A) Eliminare le "bugne" sul muso e risagomare la piastra di attacco alla fusoliera della carenatura della presa d'aria del compressore; B) Reincidere le scanellature delle armi sul muso; C) Eliminare le piccole prese d'aria sotto alla parte anteriore del parabrezza; D) Eliminare le antenne del radiogoniometro e della radio, e realizzare due fili che, partendo dalle estremità degli impennaggi, si congiungano immediatamente dietro alla capottina. Nel disegno sono mostrate le forme e le dimensioni dei vari codici, oltre che le posizioni degli stencils.

Besides changing tail surfaces (to be scratchbuilt referring to drawings), some other modifications are to be carried out: A) Remove cowl bulges and reshape supercharger intake fuselage junction; B) Reshape fuselage gun throughs; C) Remove small intakes placed under windscreen sides; D) Remove D/F loop and radio mast, and substitute aerial with two wires going from empennage's tips to fuselage spine, immediately behind canopy. Drawing shows also codes dimensions and shapes, as well as stencils locations.



Me-109G-6
Me-109G-03

VJ WC NERO/BLACK
14003 BIANCO/WHITE

1:48
SCALA / SCALE

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

ZNFLD1983

■ Rosso/Red
□ Bianco/White
■ Nero/Black

Parnassius Apollo

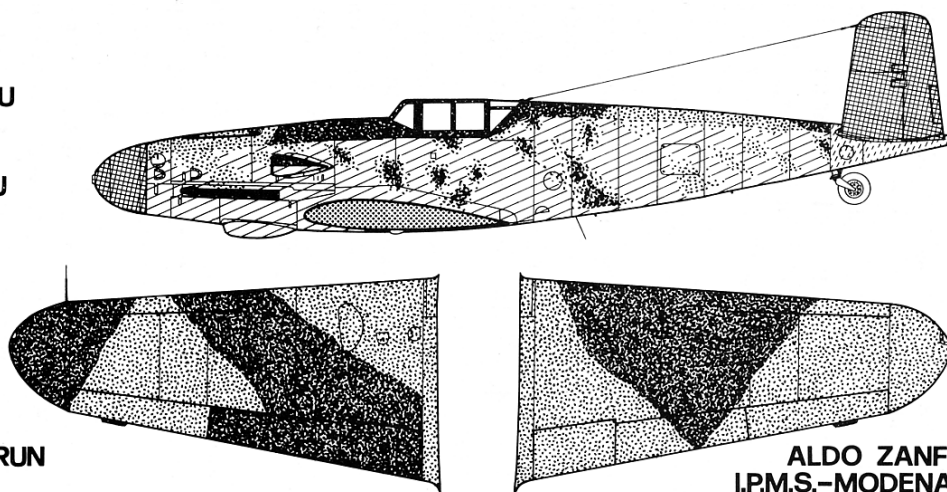
 **DUNKELGRAU**
74

 **MITTELGRAU**
75

 **HELLGRAU**
76

 **METALLO**
NATURALE

 **SCHWARZGRUN**
70



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

descritte nella tavola con i disegni, e, oltre a queste, per ottenere un modello maggiormente "reale", è necessario tagliare e reincollare i parzializzatori dei radiatori alari in posizione abbassata di circa 25-30° (è questo un particolare molto importante, da riprodurre in ogni modello di -109, dato che in tutte le foto dell'aereo a terra i parzializzatori sono abbassati, e che in decollo ed in atterraggio servivano anche da flaps).

Per quanto riguarda la colorazione, è quella standard nei tre grigi 74, 75 e 76, con chiazze in 74 e 75 sui lati della fusoliera;

il cono di coda, ricostruito a partire dall'ordinata n° 9, è in metallo naturale, mentre gli impennaggi, così come l'ogiva e l'elica, sono in 70. Le insegne di nazionalità alari e di fusoliera sono pure standard, così come i vari stencils, mentre sono assenti le svastiche in coda. I codici VJ+WC sui lati della fusoliera e sulla parte inferiore delle ali (V+J sotto alla semiala destra e W+C sotto alla sinistra) sono in nero; il Werke Nummer 14003 è invece in bianco, posto sopra alla "C" sul lato sinistro e sopra alla "V" su quello destro.



NUOVI KITS

Informare è lo scopo principale della nostra rivista; è per questo che abbiamo ritenuto opportuno raggruppare qui alcune recensioni che, pur non essendo ampiamente documentate dal punto di vista delle immagini, rappresentano comunque un'ottima fonte di notizie e consigli sulle novità apparse recentemente nei negozi di modellismo di tutt'Italia.
(N.d.R.)

PANAVIA TORNADO REVELL 1/72

DI EDOARDO ROSSO, I.P.M.S. TORINO

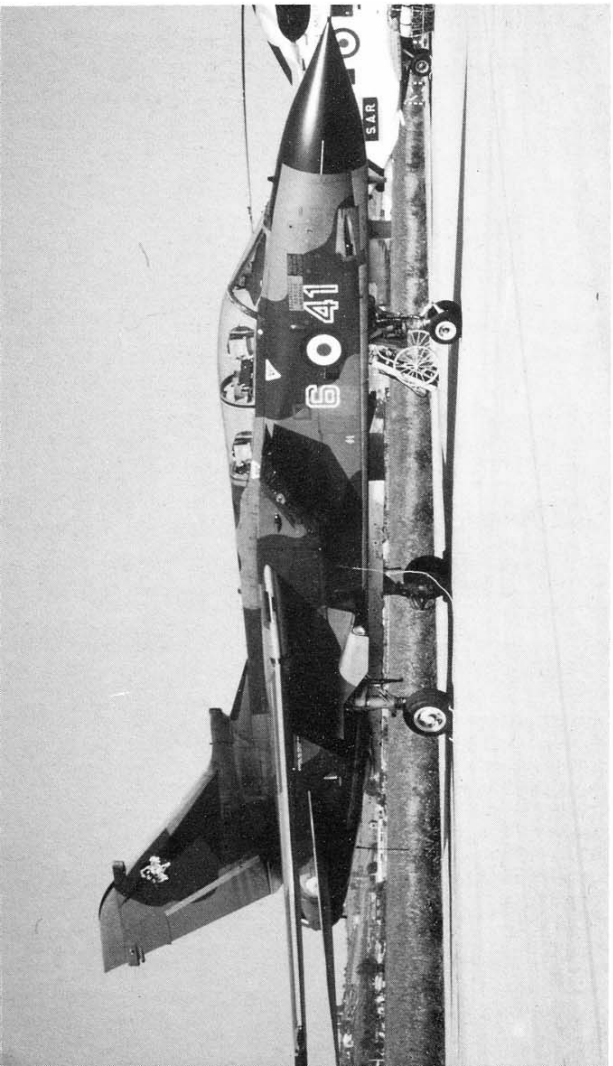
Sul mercato sono attualmente disponibili quattro kits riguardanti i prototipi e gli esemplari di preserie del famoso caccia-bombardiere europeo, realizzati da Airfix, Esci, Italeri e Monogram, a cui si è aggiunto recentemente quest'ultimo della Revell tedesca, riprodotto una versione più aggiornata.

La scatola presenta in copertina una immagine del modello finito nei colori della Marineflieger e contiene due stampate in plastica di colore grigio chiaro, con i pezzi finemente incisi più un piccolo sprue con i trasparenti. Iniziamo ad indicare i pregi di questo modello, dei difetti parleremo più avanti. Dettagli interessanti, rispetto agli altri modelli disponibili sono: il cavetto esplosivo per la frantumazione del tettuccio, finemente riportato sul relativo trasparente; la sonda per il rifornimento in volo (che sarà in dotazione anche ai velivoli dell'A.M.I.); molto buone le gambe di forza dei carrelli, mentre per le ruote si poteva fare qualcosa di meglio. Molto ricco l'assortimento di carichi esterni, degni di nota i due missili Kormoran ed i serbatoi subalari, grossolani invece i due Sidewinder ed i pod ECM. Per ciò che riguarda gli interni si può dire che sono abbastanza completi, anche se decisamente fantasiosi per quanto riguarda i seggiolini eiettabili e le consolle laterali; valide invece le decals per i cruscotti. Veniamo ora ai problemi che si presenteranno a coloro che vorranno riprodurre un Tornado italiano e conseguentemente anche uno qualsiasi degli altri proposti dal kit.

Bisognerà correggere il raccordo timone-fusoliera; tale raccordo deve raggiungere l'estremità postero-inferiore del timone e non troncarsi a metà come sui prototipi e sul modello

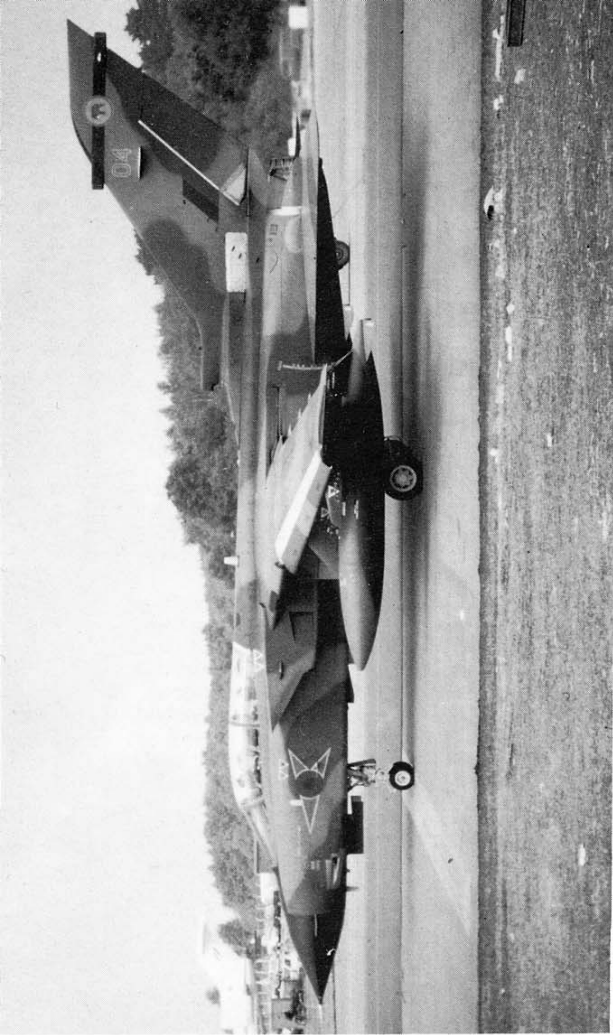
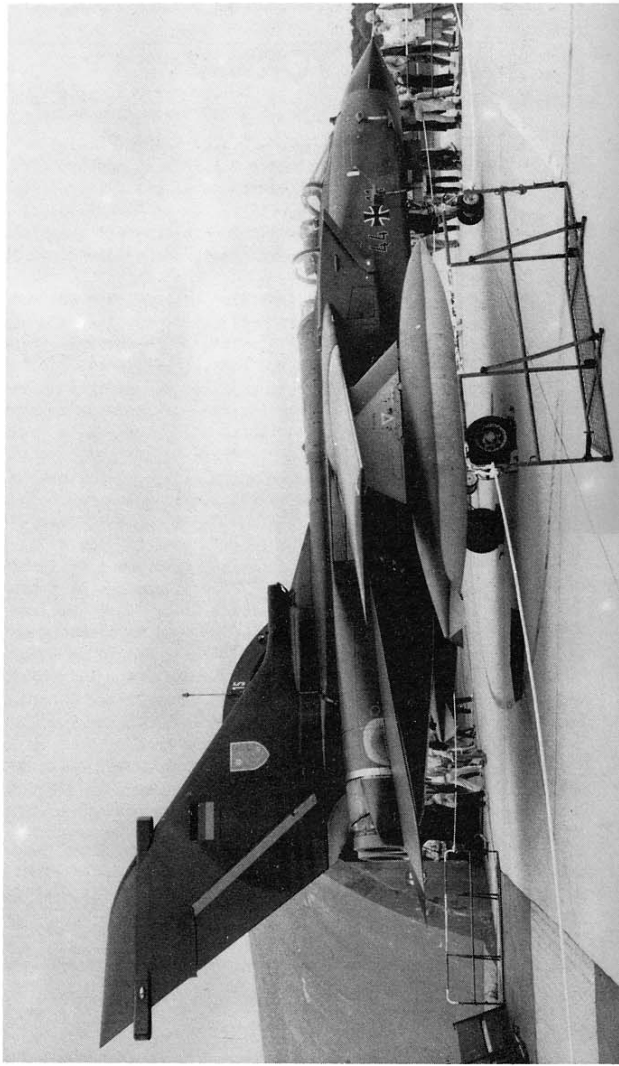
Una interessante inquadratura del Tornado MM7007 (lo stesso della foto di copertina), ripreso in virata e che mostra numerosi dettagli della parte inferiore della fusoliera e degli ipersostentatori estratti sull'ala a freccia minima. (A.M.I. Uff. Doc. e A.P., via Edoardo Rosso, I.P.M.S. Torino).





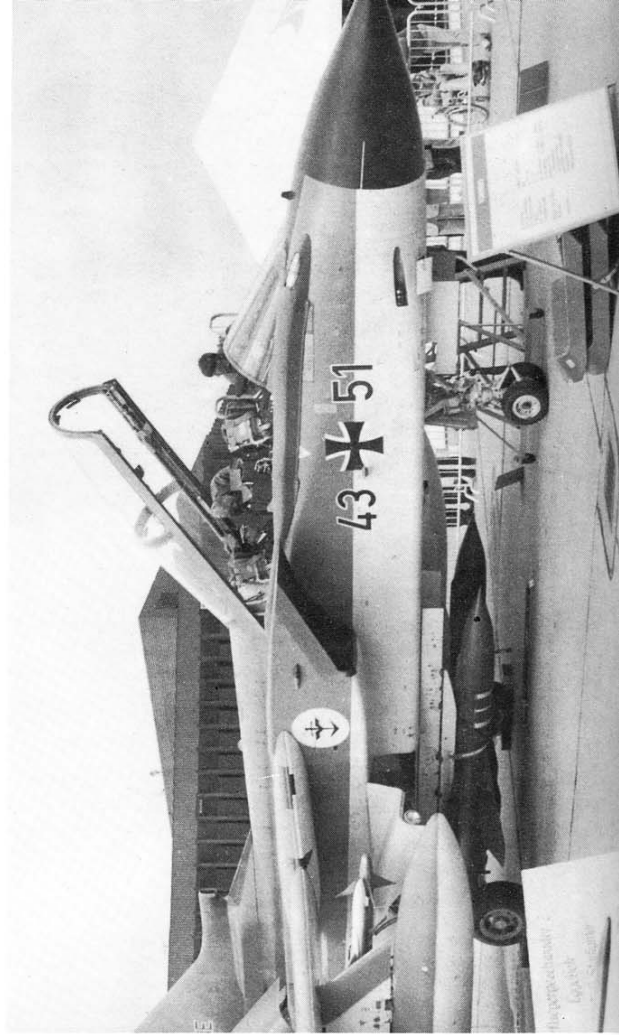
SOPRA A SINISTRA - Una veloce carrellata sui quattro servizi che a tutt'oggi utilizzano il Panavia Tornado, che si apre con una immagine dell'esemplare 6-41 MM7034 del 154° Gruppo C.B. di Ghedi, ripreso alla manifestazione di Rimini dello scorso 6 giugno (lo stesso velivolo era anche presente all'Open Day di Aviano). Sul lato sinistro del muso, sotto il parabrezza, è dipinto il guidoncino rosso e blu del comandante del 6° Stormo. (Alberto Zanfi, I.P.M.S. Modena).

SOPRA A DESTRA - Un Tornado G.R. Mk.1 matricola ZA613 del 27th Squadron della Royal Air Force inglese, basato a Warcham, in ruoliaggio con due serbatoi da 330 galloni, ripreso durante l'ultima edizione dell'International Air Tattoo. I distintivi del reparto (ex utilizzatore di Vulcan) sono in verde bordato di giallo, con una banda rossa all'estremità della deriva. Questo velivolo appartiene al secondo lotto costruttivo e non dispone ancora del telemetro-rilevatore laser in corso di installazione sotto il muso degli esemplari britannici. (Alberto zanfi, I.P.M.S. Modena).



SOTTO A SINISTRA - Ripreso in occasione dell'edizione 1984 del Tiger Meet, un Tornado dello Ja.86.6.38 della Luftwaffe, proveniente dalla base di Jever, dove questa unità provvede all'addestramento degli equipaggi sia della Luftwaffe che della Marineflieger. Da notare che mentre l'aereo è dipinto con la nuova mimetica standard per gli aerei tattici a bande avvolgenti in tre toni di verde, i piloni subalari ed i serbatoi portano ancora il precedente tipo di colorazione. (Aldo Zanfi, I.P.M.S. Modena).

SOTTO A DESTRA - Per finire, un Tornado nei colori dello MFG-1 della Marineflieger, fotografato all'ultimo salone di Hannover. Sotto alla fusoliera sono due missili antinave MBG Kormoran inerti, mentre alle slitte sul lato interno dei piloni subalari sono due AIM-9L Sidewinders da esercitazione; da notare anche la presenza della sonda per il rifornimento in volo. (Tarquinio Prisco, Ciampino).



Revell; stesso discorso per ciò che riguarda i piani orizzontali di coda, i cui bordi d'entrata sono stati modificati, per cui ne è variato il disegno in pianta. E' sufficiente guardare i disegni dello schema di colorazione per rendersi conto di queste evidenti modifiche: nei disegni sono riportate correttamente, al contrario di quanto avviene nel modello. Altra rilevante modifica da apportare riguarda le carenature delle cerniere alari: queste, in realtà sono sporgenti al di sopra del cassone centrale della fusoliera e non posizionate al di sotto come è invece riprodotto nelle stampe.

Sempre in questa zona sono abbastanza antiestetiche le due fessure che compaiono sui lati della fusoliera quando il velivolo si presenta con le ali alla minima freccia, difetto che tuttavia è comune a tutti gli aerei a geometria variabile; in realtà vi sono due bordi in gomma che chiudono dette aperture e che potrebbero essere simulate con plasticard sottile. Ci sarebbe infine da rivedere la parte inferiore della fusoliera, in particolare la zona posteriore, dove sono riportate alcune bugne non più presenti sugli esemplari di serie; consiglio di consultare fotografie e pubblicazioni sul velivolo in questione. Le decals fornite nel kit permettono di scegliere tra quattro diversi aerei appartenenti rispettivamente: al 9th Sqn. della RAF basato ad Honington, allo Ja.Bo.G. 31 della Luftwaffe, allo MFG-1 della Marineflieger ed al 6° Stormo dell'AMI. Da notare che per l'esemplare della Luftwaffe viene proposta la nuova colorazione definitiva, con bande avvolgenti in tre toni di verde.

Vorrei terminare con un parere del tutto personale sulle decals fornite in questo kit: senza dubbio la Revell si è dimostrata attenta alle esigenze dei modellisti, sforzandosi per la buona realizzazione delle stesse, che da un punto di vista grafico sono molto buone, complete e dettagliate, ma la loro qualità non è delle migliori. Presentano infatti un supporto spesso ed opaco, e una volta posizionate sul modello non si presentano molto bene; consiglio perciò di rifilarle accuratamente oppure di ripassare i bordi con il colore appropriato dopo averle applicate sul modello. Clamoroso l'errore dei numeri di codice per la versione italiana: questi dovrebbero essere solo dei filetti bianchi sul fondo mimetico e quindi l'interno non dovrebbe essere nero! Sarebbe stato meglio far realizzare il foglio da una ditta specializzata e prestare un po' più di attenzione. Concludendo non possiamo che apprezzare lo sforzo compiuto dalla Revell per proporre un Tornado in versione definitiva (gli schemi mimetici sono di quanto più aggiornato si possa oggi disporre), ma senz'altro si sarebbe potuto fare di meglio. Per avere un buon modello del velivolo europeo, penso proprio che dovremo aspettare qualche realizzazione proveniente dal Sol Levante (sempre che i giapponesi si ricordino della sua esistenza). Vorrei però sottolineare che le mie critiche sono costruttive e diciamo pure, rivolte ai modellisti più perfezionisti; non si spaventino coloro che vogliono riprodurre un Tornado di quelli attualmente in dotazione all'AMI, posso tranquillamente consigliare loro di acquistare la scatola di montaggio Revell che, grazie alla presenza delle decals appropriate (sia pur con l'errore di cui si è detto), porterà ad una accettabile realizzazione di questo interessante velivolo. ■

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

CANNONE ATOMICO REVELL 1/32

DI CARLO R. PECCHI, I.P.M.S. MODENA

Gli anni successivi alla Seconda Guerra Mondiale possono essere considerati tra i più importanti per quanto riguarda la quantità dei progetti, delle realizzazioni e delle applicazioni militari, "pensati" dalle industrie del settore negli Stati Uniti. Oltre alle realizzazioni importanti, come la fortunata serie dei carri armati M-47, M-48 ecc., agli studi per il veicolo per il trasporto truppe e materiali sul campo di battaglia (prima M-59 e poi M-113), ve ne furono altri per materiali abbastanza strani, ed in alcuni casi decisamente stravaganti; tra questi ultimi si può senz'altro inserire il Cannone Atomico, oggetto di queste note. Si trattava di un cannone del calibro di 280 mm studiato per il lancio di proiettili con carica nucleare, che anticipava concettualmente quelle che ora sono definite come armi nucleari di teatro (per esempio i missili statunitensi Lance e francesi Pluton). al gigantesco affuso erano fissate due piattaforme, ed il brandeggio avveniva facendo perno su una di esse; per gli

NELLA PAGINA SEGUENTE, DALL'ALTO:

- Immagine di uno dei trattori utilizzati per gli spostamenti del cannone atomico, le cui dimensioni sono ben apprezzabili dal confronto con i serventi che stanno procedendo nell'operazione di sgancio del cannone per collocarlo in posizione di tiro.

- Due foto dell'intero complesso cannone-trattori: per il trasporto il cannone veniva bloccato in posizione di rinculo massimo e la marcia avveniva in direzione contraria a quella di sparo. Da notare i due piastroni che supportavano il cannone una volta messo in batteria, e che servivano per il suo brandeggio.

- Accidenti, che fatica !!! Decisamente il brandeggio manuale del pezzo, per quanto comportasse solo spostamenti di pochi gradi, non doveva essere una operazione di tutto riposo. In primo piano si vedono abbastanza chiaramente i motori elettrici che forniscono l'energia necessaria per l'alzo. (Tutte le foto provengono dall'archivio di Carlo R. Pecchi, I.P.M.S. Modena)

spostamenti erano utilizzati due trattori pressoché identici a cui venivano fissate le estremità dell'affuso (per evitare problemi, entrambi i trattori erano dotati di un sistema di guida che permetteva sia la marcia in avanti che all'indietro). Del Cannone Atomico vennero costruiti solo pochi esemplari.

Il modello proposto dalla Revell è compreso nella serie denominata "History Makers" che accomuna in un unico gruppo i soggetti più vari, tutti contraddistinti dal fatto che i rispettivi modelli sono stati praticamente assenti dal mercato per un certo numero di anni. Questa riedizione può essere considerata come una buona idea, vista anche l'originalità dei tipi rappresentati, ma ha anche comportato una certa lievitazione dei prezzi di vendita (dovuta alla tiratura limitata con cui questi modelli sono stati stampati), che in certi casi può sembrare un po' esagerato, visto che in fondo si tratta di modelli ricavati da vecchi stampi, a cui non è stata apportata alcuna modifica.

Ma veniamo al modello: esso si presenta in una lussuosa confezione, una scatola dalle dimensioni decisamente notevoli su cui sono riportate numerose immagini del modello finito. E' stampato in plastica di colore verde e comprende circa 280 pezzi. Il piccolo libretto delle istruzioni di montaggio risente un poco dell'età del kit e risulta non molto chiaro dal punto di vista della grafica: non essendo le varie stampe identificate da numeri o lettere, è necessario prestare molta attenzione alle istruzioni sulle varie sequenze di montaggio, per non rischiare di incorrere in errori. Dal punto di vista del montaggio, il modello non presenta eccessive difficoltà, unici punti che richiedono un minimo di attenzione sono la canna del cannone scomposta in quattro parti e le ruote dei due trattori, riprodotte in plastica rigida e non in gomma, che necessitano di un po' di cura per un corretto montaggio e l'eliminazione della linea di giunzione centrale.

Le decals sono buone, nitide e ben centrate; forniscono invece per un esemplare di serie entrato in servizio presso un reparto operativo. Ho però qualche dubbio sulla veridicità di questi contrassegni, in quanto dalla documentazione che ho potuto consultare (per la verità non troppo abbondante), non risulta che questi cannoni siano mai entrati in linea con i reparti. La colorazione del complesso cannone-trattori è in verde oliva FS-34079 uniforme, con l'unica eccezione dei paraurti delle motrici, a bande diagonali gialle e nere opaco. I perfezionisti potranno realizzare questo particolare con l'aeropenna, piuttosto che utilizzare le relative decals. ■

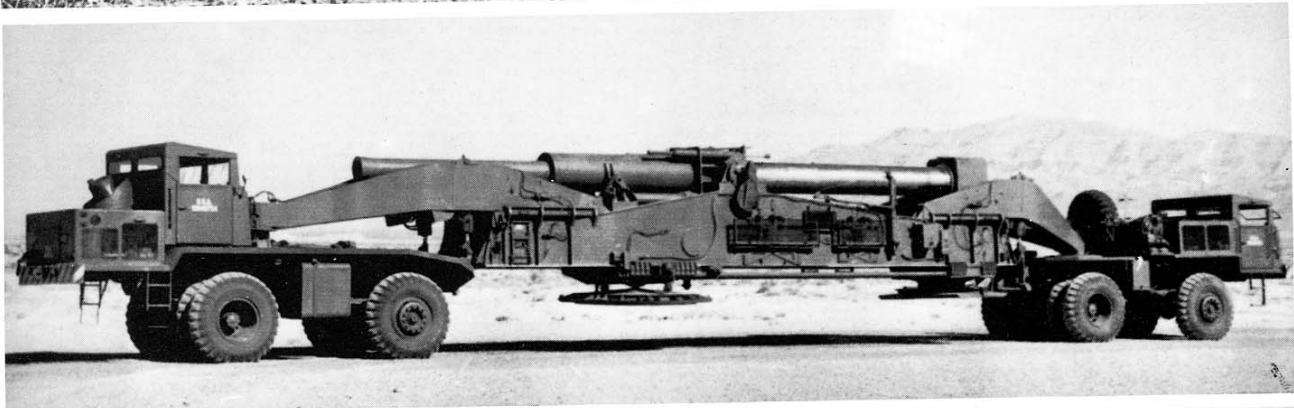
Il modello recensito è stato gentilmente fornito da ADICA-PONGO, distributore italiano dei prodotti REVELL, che desideriamo qui ringraziare.

REPUBLIC F-84F THUNDER-STREAK MONOGRAM 1/48

DI ROBERTO ZAMBON, I.P.M.S. PORDENONE

Come è ormai tradizione, non si può aprire una delle scatole della Monogram senza lanciare dei gridolini di piacere, e questo accade anche nel caso del recente kit riprodotto il Republic F-84F Thunderstreak in scala 1/48.

Il modello consta di 69 parti stampate in plastica color verde oliva, più altri sei trasparenti. L'abitacolo è formato da una "vasca" che va ardata con un cruscotto ottimamente stampato in rilievo, dal seggiolino e da ammenicoli vari (per i dubbiosi il pezzo n. 8 è la pompa manuale d'emergenza dell'impianto idraulico). Il seggiolino, in quattro parti, cattura fedelmente la linea dell'originale: solo l'im



bottitura difetterebbe un poco di spessore, ma per chi vuole usare il bel pilotino "anni 50" la cosa è trascurabile. I carrelli sono un piccolo capolavoro; l'anteriore è in ben quattro pezzi !! Gli alloggiamenti portano stampati anche una parte dei portelli di chiusura, questo evita un mucchio di lavoro. I pneumatici hanno la consueta scritta Goodyear (qualche accordo pubblicitario ?) ma voglio ricordare a chi volesse cimentarsi in un esemplare italiano che anche la Pirelli produsse questo tipo di gomme. Gli aerofreni montabili in posizione aperta o chiusa, hanno un accenno delle tipiche fessure: basteranno una punta da trapano del diametro di 0,25 mm. ed una buona dose di pazienza per migliorare decisamente l'aspetto. Molto intelligente la soluzione che consente di montare le ali con il corretto diedro senza i soliti (..... CENSURA.....) di rito; anche lo scarico ha dei riscontri che ne permettono il perfetto centraggio. Non si fa invece alcun accenno al peso da aggiungere nel muso per riuscire a mantenere il modello orizzontale: è questo un peccato costante per la Monogram, al quale non pone sicuramente rimedio l'orribile piolino trasparente da fissare sotto alla coda per ovviare alla altrimenti inevitabile "seduta" del modello. Ai quattro piloni subalari possono essere montati dei serbatoi o delle bombe, ma queste ultime non sono molto convincenti per quanto riguarda la forma. Vi sono anche i pezzi per un piccolo trolley porta-bombe, uso diorama-in-un-minuto. Le decals consentono di scegliere tra un esemplare metallico (appartenente al comandante del 131st T.F.W. della Missouri A.N.G.) ed un altro mimetizzato (appartenente alla Texas A.N.G.). Nel complesso si tratta di un buon modello, che però risente in precisione a livello di dettagli, a causa del fatto che l'originale venne costruito in moltissime serie da varie fabbriche, a titolo d'esempio cito il "bumper" sotto la coda ed i ganci per i razzi JATO che sono tipici delle ultime serie costruttive, mentre gli scarichi dei bossoli erano presenti sulle prime, e solo saltuariamente sulle altre. Per una corretta realizzazione è quindi preferibile cercare di reperire documentazione su uno specifico esemplare e riferirsi ad essa, questo specialmente per velivoli metallici che, non essendo dipinti, presentavano notevoli differenze tra loro. ■

REVIEW SAMPLE KINDLY SUPPLIED BY MONOGRAM MODELS INC.

GENERAL DYNAMICS EF-111 RAVEN MONOGRAM 1/72

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

Novità interessante, questa della Monogram, visto che i modelli di F-111 sono poco numerosi, soprattutto perchè la versione riprodotta è quella un po' misteriosa da guerra elettronica, da poco entrata in servizio nell'U.S.A.F., con qual che esemplare già consegnato al neocostituito 42nd Electronic Combat Squadron del 20th T.F.W. basato a Upper Heyford (U.K.).

La scatola contiene 62 pezzi in plastica grigio chiaro, più un trasparente per la capottina, tutti presentano l'usuale dettaglio superficiale in rilievo abbastanza fine tipico del la Monogram; nonostante il numero delle parti non sia elevato il modello presenta un montaggio piuttosto complesso, in quanto la ditta statunitense ha scelto di incorporare un gran numero di dettagli nell'abitacolo, nei vani del carrello e nei condotti delle prese d'aria che faranno la felicità di numero di modellisti, ma che complicano alquanto la vita quando si tratta di assemblare la fusoliera, con la sua strana suddivisione in quattro parti. Gli incastri non sono all'altezza di quelli dei modelli ESCI e Hasegawa, ma tutto sommato con un po' di pazienza (e di stucco) il problema si risolve. Procedendo con ordine, l'abitacolo dell'equipaggio è ben dettagliato; i sedili sono parti separate e con poco lavoro si ottiene un effetto molto realistico. La capottina è in un solo pezzo ma può essere facilmente segata per aprire i portelli laterali. Conviene ricordarsi di zavorrare bene il muso perchè il modello non rimane in equilibrio sulle ruote nemmeno con le ali alla freccia minima.

I vani dei carrelli sono complessissimi, sulle pareti e sulle facce interne dei portelli i dettagli sono numerosi, per cui sarà necessaria una verniciatura che ne esalti le intricate evoluzioni; un piccolo capolavoro è il complesso del carrello d'atterraggio principale, con tiranti di retrazione, ammortizzatori, martinetti e le due grandi ruote con realistici cerchioni: in tanta perfezione mancano però i tre grandi fari di atterraggio posti sul carrello anteriore.

Le prese d'aria dei motori comprendono le diverse rampe d'ingresso, i coni diffusori e due tronchi di adeguata lunghezza, al tremine dei quali si vede il primo stadio delle ventole;

anche gli ugelli di scarico, ciascuno realizzato in 4 pezzi, sono all'altezza della situazione. Le ali, terminato l'assemblaggio si possono muovere per tutto l'arco della loro freccia variabile (come da copione) ed è degno di nota l'ingegnoso ed efficace sistema previsto dalla Monogram per occultare le tipiche fessure che si avrebbero sui lati della fusoliera con le ali in posizione di freccia minima, senza peraltro impedirne il movimento all'indietro, utilissimo per lo stivaggio dell'ingombrante modello. Purtroppo il kit non include parti separate per riprodurre flaps e slats in posizione estesa, caratteristici del velivolo parcheggiato con ali a freccia minima ma onestamente sarebbe stato chiedere troppo. Anche i piani di coda sono mobili, ma le carenature alla loro radice presentano alcune inesattezze: nella parte anteriore è presente una presa d'aria mobile che in molte immagini dell'aereo a terra ed in volo è aperta, mentre nel modello è solo accennata; sul lato inferiore di tali carenature vi sono poi alcuni sfoghi d'aria riprodotti troppo grossolanamente dalla Monogram. Nel kit non sono presenti ne piloni subalari ne carichi esterni: è probabile che in futuro la missione degli EF-111 preveda l'impiego di serbatoi ausiliari, ma finora le immagini li mostrano raramente con tali taniche sganciabili (per lo più appese alle "stazioni" 3 e 6) quindi non c'è da preoccuparsi.

Per finire con l'eame del modello, alcune imperfezioni sono la mancanza di un "beacon" rosso dietro il carrello principale (al suo posto vi è solo un circoletto) e la forma errata dei due sfoghi d'aria calda presso la parte posteriore della "canoa" ventrale, che in realtà hanno una sagoma più bulbosa e tormentata.

Le decals sono certamente la parte meno riuscita del modello, poiché sono fuori centro e con i colori errati: i codici, le insegne di nazionalità e buona parte degli stencils sono infatti in grigio scuro FS-35237 e non nel grigio medio in cui sono stampate nel foglietto. Si può realizzare un solo esemplare appartenente al 388th E.C.S. del 366th T.F.W. basato a Mountain Home (U.S.A.), targato MO 66-0051, con colorazione di serie, fornita nelle istruzioni, nei grigi FS-36320 ed FS-36492.

Concludendo, con questo kit si può completare un modello imponente e realistico; a parte lo scalino davanti al parabrezza, che mi sembra un po' troppo accentuato, le forme del velivolo sono molto ben riprodotte, comprese le peculiarità come la "canoa" ventrale ed il radome sulla deriva; certo non lo consiglierai ad un principiante, ma vedremo se l'Hasegawa saprà fare di meglio.

PS: Per gli amanti dell'1/48, fonti ben informate (come dicono al TG 1) danno per imminente la preparazione di un McDonnell F-101 Voodoo e di un Convair F-102 Delta Dagger da parte della ditta dell'Illinois: la Century Series si completa!!

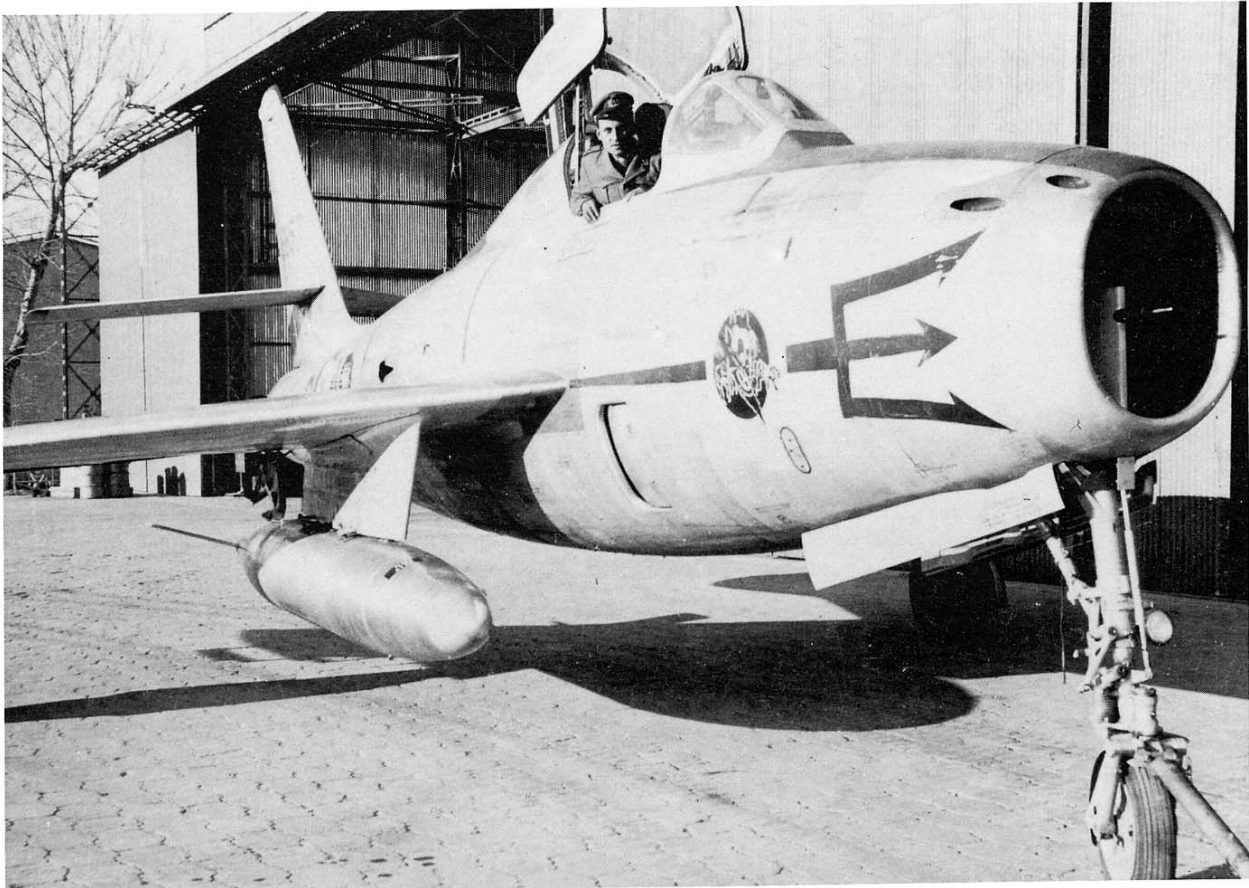
REVIEW SAMPLE KINDLY SUPPLIED BY MONOGRAM MODELS INC.

LOCKHEED T/RT-33A SHOOTING STAR HELLER 1/72

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

Una delle novità della Heller per il 1984 è stata questo modello in scala 1/72 del Lockheed T-33 Shooting Star, addestratore a getto sul quale hanno volato e si sono formate generazioni di piloti; questa scelta non può che essere considerata positiva, visto che finora nella stessa scala esisteva solo una riproduzione della giapponese Hasegawa, peraltro piuttosto vecchia.

La confezione contiene tre stampate in plastica di colore grigio metallizzato per complessivi 43 pezzi; ad una prima occhiata il modello si presenta bene, con dettaglio fine e ben curato, anche se "tra le righe" si può notare una certa austerità, quasi un morigerato utilizzo della plastica. Iniziando con gli interni, a voler essere pignoli i sedili dei piloti risultano essere un po' grezzi, per cui sarebbe necessaria una piccola opera di arricchimento prima dell'inserimento nella "vasca" che, in un solo pezzo riproduce l'abitacolo. Quest'ultima reca le consolle laterali con dettagli in rilievo, da dipingere in modo opportuno per simulare i vari strumenti e manopole. A secco le parti principali che compongono il modello combaciano bene tra loro, ed il montaggio delle ali è semplificato dal fatto che le semiali inferiori sono riprodotte in un solo pezzo; i serbatoi d'estremità sono stampati insieme alle semiali. Buoni i carrelli, come i portelli che chiudono i relativi vani (che sono già chiusi lateralmente, in modo da rendere il modello più realistico), che però necessitano di un attimo di attenzione per rimuovere alcune sbavature. Un po' di lavoro sarà anche necessario



Alcune immagini di Republic F-84F-45RE Thunderstreak in servizio con la 6^a Aerobrigata della nostra Aeronautica Militare alla fine degli anni '50. Da

notare, nella foto in basso, gli attacchi per i razzi aria-terra HVAR da 127 mm sotto all'estremità alare. (Roberto Zambon, I.P.N.S. Pordenone).



se si vuole riprodurre il velivolo con la capottina aperta, visto che si dovrà separare il parabrezza dal resto del trasparente, incidendo lungo il montante trasversale anteriore. Il foglio delle istruzioni mostra molto chiaramente le due versioni proposte nel kit; un classico biposto da addestramento per il quale vengono fornite le coloratissime insegne della pattuglia acrobatica statunitense dei "Thunderbirds", oppure un "monoposto (il posto posteriore era utilizzato per il trasporto di apparecchiature) da ricognizione RT-33A nei colori della 33a Squadriglia dell'Armée de l'Air di stanza a Strasburgo; per entrambi i velivoli la colorazione base è il metallo naturale. Chi volesse riprodurre l'esemplare da ricognizione dovrebbe eseguire alcune modifiche al musetto alternativo fornito nel kit, per migliorarne il realismo: le sfinestrature per le fotocamere (sui due lati del muso ed una nella parte inferiore) sono infatti simulate da semplici rientranze nella plastica, che consiglio di dipingere in nero. Meglio sarebbe forare dette aperture ed inserirvi dei pezzetti di plastica trasparente opportunamente sagomati, oppure realizzare questi trasparenti con il "Kristal Kleer" della Microscale. Il foglio delle decals è sul solito standard Heller (molto belle quelle per i "Thunderbirds"); nell'esemplare recensito il bordo esterno delle insegne di nazionalità francesi era leggermente fuori registro. Infine chi volesse realizzare un modello del T-33 senza usare le decals del kit, non avrà che l'imbarazzo della scelta, visto lo Shooting Star ha prestato servizio in un gran numero di Forze Aeree. A questo proposito, a parte gli ovvi motivi nazionalistici, consiglieri gli esemplari che hanno prestato servizio in qualità di traino bersagli presso la nostra Aeronautica Militare con la vistosa colorazione in arancione lucido superiormente e bande diagonali gialle e nere inferiormente; colorazione magari non troppo semplice da riprodurre, ma sicuramente di grande effetto.

Concludendo, questo della Heller è senz'altro un buon modello anche se forse risente dei problemi che la ditta ha avuto nel recente passato, e certe soluzioni rappresentano un passo indietro rispetto ad altre produzioni della stessa casa transalpina.

Review sample kindly supplied by HELLER.

BIBLIOGRAFIA

"Lockheed T-33A - RT-33A" Monografie Aeronautiche Italiane n° 5. - "Lockheed P-80, T-33, F-94 in Action" Aircraft in Action n° 40.

--- Ricordiamo che articoli sui Lockheed T-33A Shooting Star utilizzati dalla Aeronautica Militare Italiana sono stati pubblicati nei Vol. 8 no. 2 1976 e Vol. 8 no. 4 1976 del "Notiziario", ancora disponibili tra gli arretrati (N.d.R.)

DASSAULT-BREGUET SUPER ETENDARD HELLER 1/72

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

Il binomio Exocet-Super Etendard, pur non essendo il "non plus ultra" in fatto di sistemi d'arma antinave (si pensi solo alle possibilità di un Harpoon o di un Tornado), è divenuto clamorosamente celebre in questi ultimi tempi per merito dei ben noti fatti d'arme dell'Atlantico del Sud e del Golfo Persico, che lo hanno visto protagonista, aiutato in ciò da una certa "spensieratezza" con cui i nostri vicini transalpini lo hanno distribuito a nazioni dal regime piuttosto turbolento. Da bravi nazionalisti, alla Heller hanno pensato bene di colmare una importante lacuna modellistica sfruttando questa ondata di notorietà, "et voilà" questo kit del velivolo imbarcato francese e della sua principale arma offensiva. La scatola contiene 40 pezzi in plastica di colore grigio chiaro, più tre trasparenti, con il solito dettaglio superficiale in rilievo un po' pesante, specialmente verso la coda. La fusoliera è divisa in due parti orizzontalmente, ciò ha permesso di dettagliare correttamente il ventre dell'aereo, ma l'unione dei due pezzi non è impeccabile, come pure il resto dell'assemblaggio. Purtroppo le ali, la deriva ed i piani orizzontali di coda sono stampati in tre pezzi singoli ed a causa del discreto spessore le loro superfici sono costellate di fastidiosi ritiri della plastica, a cui devono aggiungersi diverse impronte circolari degli estrattori dello stampo; tutto ciò costringe ad un noioso lavoro di stuccatura e carteggiatura.

L'abitacolo è riprodotto un po' semplicemente, ed è appena sufficiente se si lascia la capottina (molto trasparente, anche se un poco spessa) in posizione chiusa, se invece la si vuole montare aperta, conviene scartare la brutta decal che

simula il cruscotto e rifare tutto. Le prese d'aria principali sono ben rappresentate, ma all'interno non è prevista alcuna paratia per occultare lo spazio vuoto della fusoliera; anche l'ugello di scarico è ben fatto.

Il carrello è una delle parti migliori del modello, essendo ben dettagliato, anche nei caratteristici freni delle ruote; i portelli principali dei vani sono stampati insieme alla fusoliera in posizione chiusa, come pure il gancio d'arresto; semplificazione comoda e realistica, anche se non è raro vedere un velivolo parcheggiato con il gancio abbassato ed i portelli aperti. Il discorso inverso vale per gli aerofreni ed i flaps che sono forniti come parti staccate, ma che non sono mai estesi in un aereo a terra.

I carichi esterni sono costituiti da un sebatiole sganciabile da 1100 litri per l'ala sinistra e da un missile AM 39 Exocet con la relativa rotaia di lancio per la destra, configurazione tipica delle missioni antinave; il missile è però troppo sparano ed almeno le alette vorrebbero ricostruite con del plasticard sottile (lo stesso dicasi per il serbatoio). Sotto alle ali vi sono anche i fori di riferimento per i piloni esterni, che però la Heller non ha incluso nel kit, forse per un ripensamento di natura economica.

Chi volesse migliorare con non molta fatica l'aspetto del modello farà bene a sostituire le varie antenne a lama sparse sulla deriva e sulla fusoliera con altre ricavate dal solito plasticard sottile. In contrasto con le tradizioni della casa, le decals sono di buona qualità, ben stampate nei colori reali, ma permettono di realizzare un solo esemplare di nazionalità rigorosamente francese, appartenente alla Flottilla 11F (che i nuovi padroni inglesi della ditta abbiano avuto voce in capitolo?); da parte mia aspetto che la spagnola Replimodel distribuisca l'annunciato foglio di decals sui velivoli argentini.....

Nel complesso dunque, il modello è buono e riproduce fedelmente le dimensioni e le forme dell'elegante aereo imbarcato ma, detto in tutta sincerità, la Heller ci aveva abituato a qualcosa di più.

REVIEW SAMPLE KINDLY SUPPLIED BY HELLER

VERLINDEN PRODUCTIONS

DI CARLO R. PECCHI, I.P.M.S. MODENA

La ditta AMATI di Torino che recentemente è diventata il distributore ufficiale della Verlinden productions, ci ha fornito il catalogo e alcuni accessori per diorami della ditta belga.

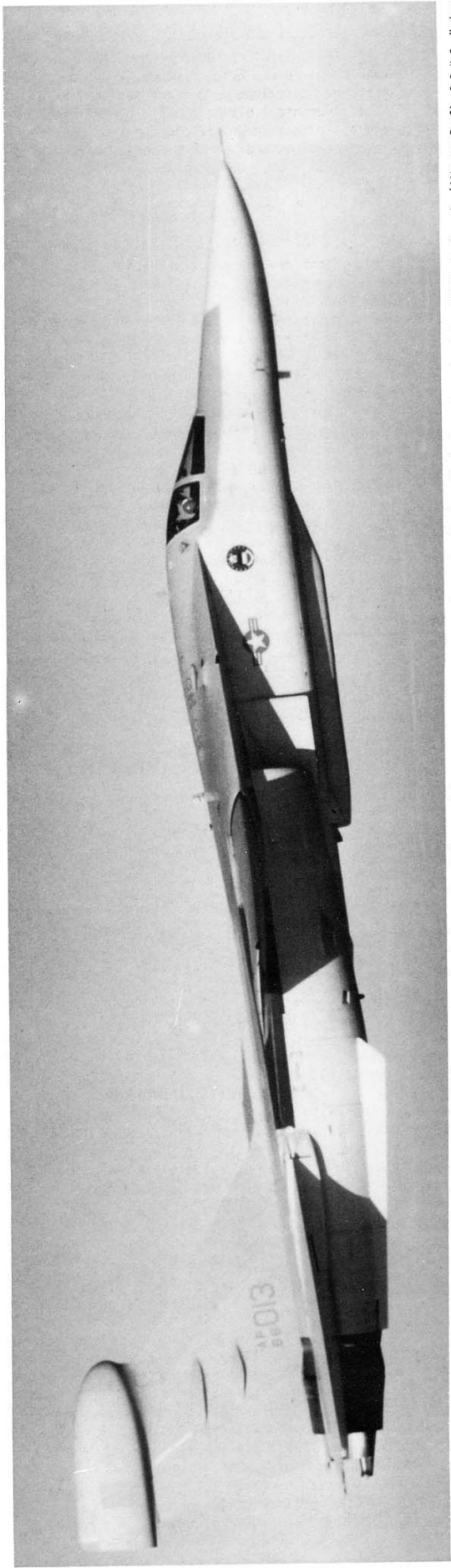
Il catalogo non mostra solamente con un abbondante numero di fotografie tutti gli accessori per i modellisti attualmente disponibili, ma è anche una piccola guida su come utilizzarli e rifinirli, in particolar modo indica come montare e dipingere le costruzioni in gesso (vedi oltre).

Fra le varie scatole di montaggio che riproducono case distrutte notiamo anche la presenza di una costruzione riprodotte un'abitazione medio-orientale, molto indicata per un diorama con il carro israeliano Merkava. Troviamo anche una serie di scatole che rappresentano alcuni tipi di bunker. Tutte le costruzioni sono realizzate in gesso bianco molto fine.

Sempre su questo catalogo trovano la loro collocazione altri tipi di accessori, quali riproduzioni di manifesti murali di propaganda, set di carte militari per uso terrestre e per la navigazione aerea oltre a corrispondenza per i militari e manuali vari, naturalmente tutto rigorosamente in scala 1/35.

A completamento di tutto ciò, troviamo riproduzioni di cartelli stradali e reti mimetiche di vari colori, confezioni di razioni di sopravvivenza. Fra le novità annunciate per l'autunno del 1984 già disponibili troviamo: una interessante scatola che permetterà di dettagliare ulteriormente il modello del cockpit dell'F-16 scala 1/12 prodotto dalla ESCI, razioni di sopravvivenza americane moderne, due ulteriori set di poster di guerra, e vera novità, filo spinato fotoinciso e una confezione di vetri per rovine. La Verlinden Productions non si limita a queste interessanti realizzazioni, ma ha già edito due volumetti che hanno riscosso un buon successo presso i modellisti e gli appassionati di aerei e mezzi militari. Per quanto riguarda gli aerei nella serie "Lock On" il primo volumetto è dedicato all'F-104 G/J con numerose fotografie tutte a colori. Per i carri il primo libro di quella che speriamo sia una lunga serie prende in esame quattro carri tedeschi della Seconda Guerra Mondiale (Tigre I ausf E - Tiger II Jagdpanzer VI e Elefant), con numerose fotografie di dettaglio dei mezzi reali e dei modelli che li riproducono.

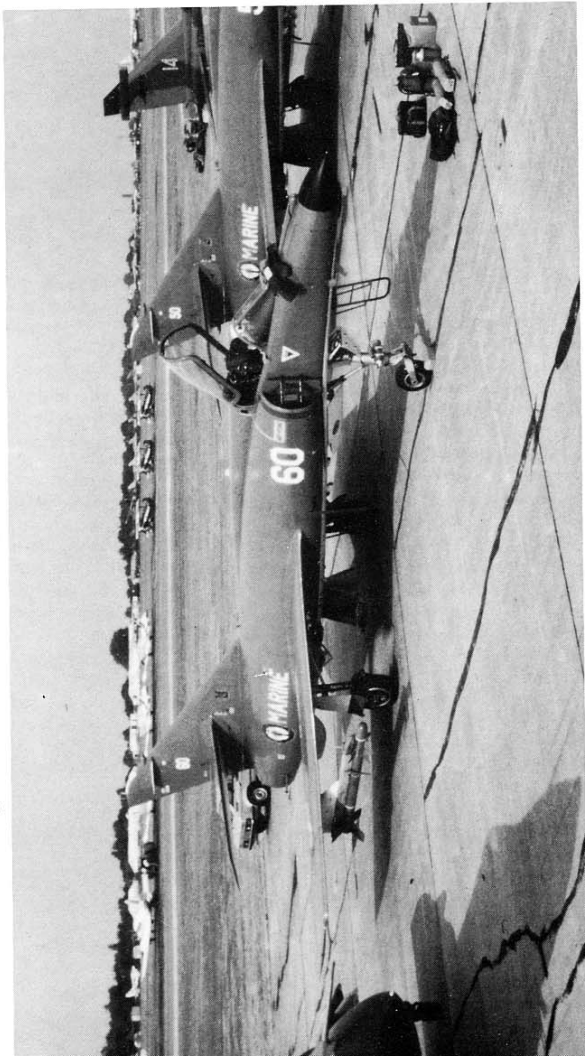
A chiusura di queste note ricordo che la Ditta AMATI di Tori



SOPRA - Un EF-111A appartenente al 20th T.F.W. di Upper Heyford (Gran Bretagna) ripreso in volo ad alta quota. L'insegna del reparto, davanti alla coccarda statunitense, è l'unica macchia di colore nella livrea grigia FS-36320 ed 36492. (Via Luca Chiastè, I.P.M.S. Trento).

all'i vi sono due piloni (assenti nel kit Heller) che portano due Matra 550 Magic inerti. (Alberto Zanfi, I.P.M.S. Modena)

SOTTO A DESTRA - Dettaglio della parte anteriore della fusoliera di un RI-33A appartenente alla 651 Squadriglia Collegamento e Bersagli del 51° Stormo di Istrana, da cui si possono chiaramente apprezzare le differenze che l'installazione delle fotocamere hanno comportato nella sagoma del velivolo. (Aldo Zanfi, I.P.M.S. Modena).



no non effettua servizio di vendita per corrispondenza, quindi per questi prodotti dovrete rivolgervi al vostro negozio di fiducia.

THE GERMAN TIGER TANKS by François Verlinden - Lit. 14.000.

Come detto in precedenza, questo libro tratta abbastanza dettagliatamente dal punto di vista modellistico il Tigre I, il Tigre II, l'Elefant e il Tigre Reale cacciacarri. Dopo una brevissima introduzione storica, ogni soggetto viene preso in esame fino al più piccolo dettaglio. Per affrontare gli inevitabili problemi che si verificano durante il montaggio vengono fornite foto sia dei carri veri e propri sia dei modelli che li rappresentano in scala ridotta. La pubblicazione è corredata da ottime foto a colori ed in bianco e nero. Nel contesto generale del libro vengono fornite anche indicazioni per l'ambientazione dei modelli, compresa anche una simpatica ricostruzione di una officina dove viene riparato un Tigre I. Ovviamente per semplificare la costruzione del modello non viene trattato l'argomento interno, per il semplice fatto che non basterebbe una enciclopedia di sette volumi.

RETE MIMETICA - Verlinden Productions - Lit. 2.500.

Finalmente qualcuno si è deciso, è infatti di recente immisione sul mercato una serie di confezioni di rete mimetica per veicoli militari in scala 1/35. Questa rete è disponibile in tre colorazioni, verde, marrone e beige; è realizzata in cotone resistente e viene commercializzata sotto forma tubolare. Facile da usare per ricoprire carri armati o veicoli in genere, cannoni o casematte, bisogna comunque fare un poco di attenzione durante il taglio della parte che interessa in quanto si potrebbero "tirare" dei fili col pericolo di rovinare la trama.

BUILDING AND IMPROVING VACUUM-FORMED MODEL AIRCRAFT, di E.R. Staszak, edito da KALMBACH PUBLISHING Co. - US\$ 6,95

E' questo un volume molto interessante che, come ben dice il titolo, prende in esame l'argomento della realizzazione dei modelli prodotti con la tecnica del vacuform, analizzando sia i procedimenti di assemblaggio che i vari accessori necessari per ottenere una buona riproduzione dei modelli in questione. L'autore inizia con una introduzione in cui si dà un'idea sui metodi di produzione (realizzazione degli stampi, ecc.) di questi modelli "sotto vuoto", fornendo anche una lista di alcuni modelli affrontabili da chi è alle prime armi, per passare poi ad elencare l'attrezzatura necessaria (stucco, tagliabalsa, lime, ecc.) per la lavorazione. Quindi vi sono un paio di capitoli che possono essere considerati alla stregua di veri e propri manuali d'istruzioni per la realizzazione degli interni (inesistenti o al più solo vagamente accennati nella maggior parte dei vacuform) e di altri particolari importanti, come eliche, carrelli e decals. Per spiegare più efficacemente le procedure più adatte per l'ottenimento di un buon risultato, viene presentata l'evoluzione costruttiva completa di un modello particolare, il North American FJ-1 Fury, prodotto dalla Rareplanes, correddando il testo con molte immagini delle fasi del montaggio (questo sarà sicuramente di grande aiuto per chi non fosse molto ferrato con la lingua inglese). I successivi capitoli completano l'opera svelando alcuni "segreti" per l'autocostruzione di cappottine, ruote ed anche parti più impegnative, quali sezioni di fusoliere. Ovviamente sarà necessaria una certa pratica che si può ottenere solamente provando e riprovando, per diventare padroni delle varie tecniche e pervenire a risultati soddisfacenti. L'ultima parte del libro è specificatamente intesa per modellisti che abbiano già una certa esperienza in fatto di vacuform, in quanto viene descritta la costruzione del Blackburn Beverly prodotto dalla Conrail, modello per il quale i problemi da risolvere non sono pochi, e che anche se sulla carta sembrano piuttosto semplici, di fatto presenta no alcune serie difficoltà (si pensi solamente alla mole del modello finito!).

Concludendo dunque, questo vero e proprio manuale per la costruzione dei vacuform è sicuramente molto valido, e bisogna dare atto all'autore di essere riuscito a spiegare molto efficacemente i metodi e i "trucchi" per realizzare dei buoni modelli, senza rischiare di trovarsi alla fine con "cose" degne solamente del Museo degli Orrori.

Review sample kindly supplied by Kalmbach Publishing Co.
1027 North seventh Street, Milwaukee, WI 53233 - USA

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

POSTERS DI PROPAGANDA TEDESCHI - Velinden Productions - Lit. 3.500.

Alla già lunga ed interessante schiera di prodotti ed accessori per diorami che la ditta belga produce, trova un'interessante risalto una confezione di posters tedeschi di propaganda utilizzati durante l'ultimo conflitto mondiale. Questi posters erano studiati da un ufficio appositamente costituito per la propaganda e facevano parte della guerra cosiddetta psicologica. La confezione contiene un foglietto sul quale sono stampati numerosi posters, di ottima fattura e molto realistici, sia nel disegno che nella colorazione.

CITY HOUSE RUIN - Verlinden Productions - Lit. 11.500.

Già da molto tempo troviamo sul mercato scatole di montaggio con le quali si possono realizzare case diroccate, bunkers ecc.

Questa scatola di montaggio riproduce un angolo di una casa appunto diroccata da un bombardamento.

Il modello si divide in due "stampate" realizzate in gesso bianco molto fine, oserei quasi dire che si tratta di gesso da dentista. Questa riproduzione è molto dettagliata e infatti possiamo trovare oltre ai mattoni che emergono dall'intonaco sgretolato, anche una riproduzione fedele delle travi di sostegno in legno e dei davanzali delle finestre. Ovviamente dalla scatola sono completamente assenti tutte le macerie della casa e il basamento, che vengono illustrati sul coperchio della scatola. Tutto questo è lasciato alla creatività e all'abilità del singolo modellista.

Tutto il materiale oggetto di questa recensione è stato gentilmente offerto dalla Ditta AMATI di Torino, distributore italiano della Verlinden Productions, che ringraziamo vivamente.

Oltre al volume sui vacuform di cui sopra, la KALMBACH PUBLISHING Co. ha recentemente pubblicato altri due volumi che riguardano il modellismo, e precisamente:

- "BUILDING MODEL AIRLINERS" di D. Minton (costo US\$ 6,95)
- "HOW TO PHOTOGRAPH SCALE MODELS" di S. Paine e L. Steward (costo US\$ 8,95)

(N.d.R.)



★☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆
 ★ **SUPER QUIZ** ★
 ★☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆

Sorpresi? Nel riordinare l'archivio riservato del Direttore Nazionale è stata sottratta questa immagine che ritrae due eminenti soci in tenera età, quando giovani ed inesperti non erano ancora stati coinvolti nell'I.P.M.S.; fra tutti i soci particolarmente perspicaci che riusciranno ad identificare questi figure, verranno estratti ricchi premi e cotillons.

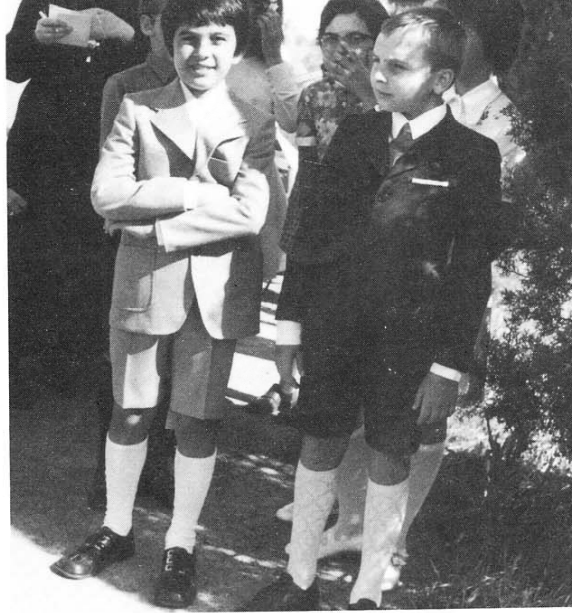


PHOTO SPECIAL:

LE MANIFESTAZIONI DELL' ESTATE

L'Estate, si sa, è la stagione delle manifestazioni aeree, e dove ci sono manifestazioni aeree non possono mancare i soci I.P.M.S., sempre intenti ad immortalare i soggetti preferiti. A seguito di numerose richieste, proponiamo quindi di seguire una serie di immagini riprese durante la scorsa stagione estiva, e vi invitiamo a scriverci le vostre impressioni su

questo modo di utilizzare le pagine del "Notiziario", oltre che a suggerirci eventuali altri argomenti (che non devono necessariamente essere legati all'aeronautica), per futuri special fotografici. (N.d.R.)

(Didascalie di: Marco Mai, Alberto Zanfi e Aldo Zanfi, I.P.M.S. Modena e di Lorenzo Zambelli, I.P.M.S. Torino).

SOPRA - La prima manifestazione che ha visto una larga partecipazione di membri I.P.M.S., grazie soprattutto alla gradita collaborazione dell'Aeronautica Militare ed all'interessamento degli amici del Centro di Roma è stata la VI Manifestazione Aeromodellistica che si è tenuta il 26 e 27 Maggio a Vigna di Valle. Per quanto riguarda la parte volante l'AMI era presente con due Agusta-Sikorsky AS-51R HH-3F Pelican del 15° Stormo SAR, codici 15-11 e 15-19, che hanno effettuato un'impressionante dimostrazione delle loro capacità operative, compiendo alcune simulazioni di salvataggio sia a mezzo verricello (vedi foto), che con avvicinamento in flottaggio, nonostante le condizioni atmosferiche decisamente non favorevoli. (Aldo Zanfi, I.P.M.S. Modena).



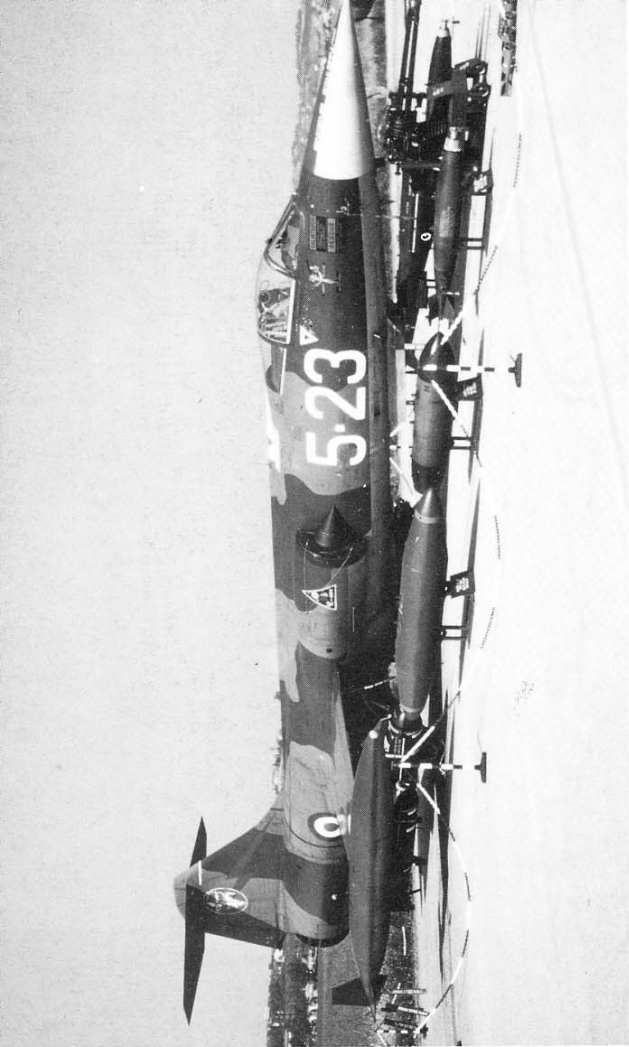
QUI A FIANCO - Il Museo Storico dell'Aeronautica Militare Italiana è a livello dei tanto decantati musei inglesi, tutta la storia dell'aviazione in Italia, dal Bleriot XI al G. 91 è rappresentata nei tre grandi padiglioni siti sulle rive del Lago di Bracciano, a Vigna di Valle. Uno dei più interessanti, e belli, aerei della sezione "pionieristica" è questo Hanriot HD-1 (N. 515) costruito su licenza dalla Macchi e ottimamente restaurato nei colori del velivolo utilizzato dalla M. O.V.N. Flavio Baracchini durante la Prima Guerra Mondiale. (Marco Mai, I.P.M.S. Modena).





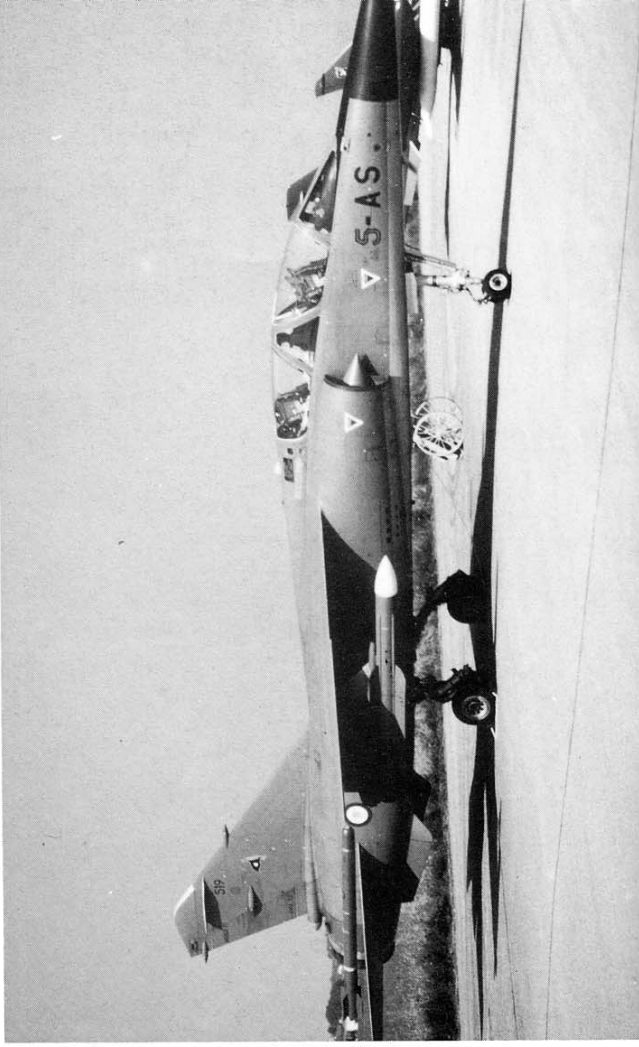
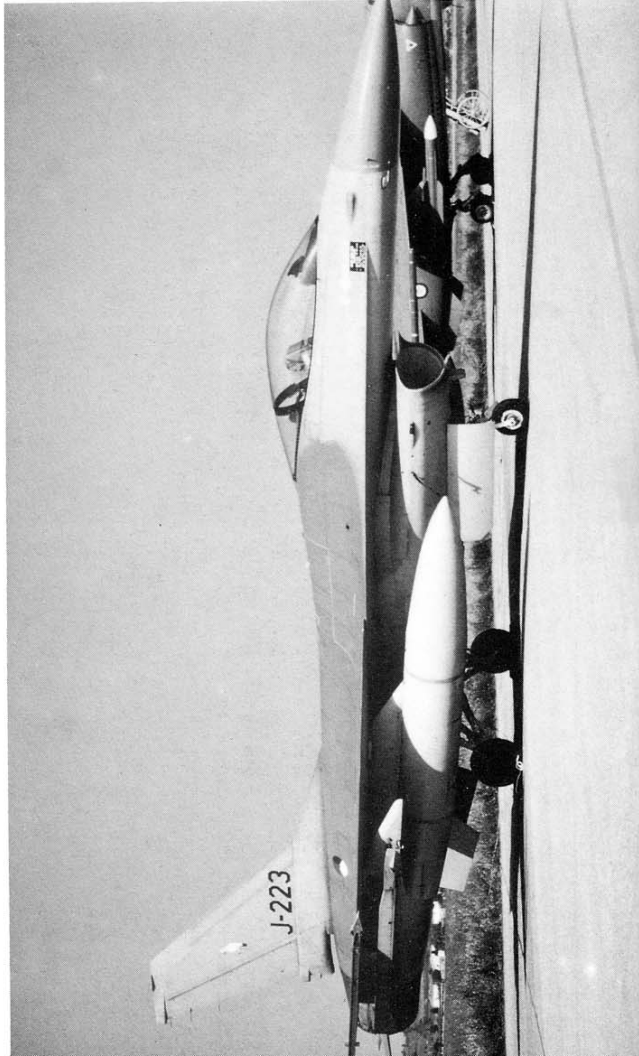
SOPRA A SINISTRA - A Rimini, il 9 Giugno si è svolta una riuscita manifestazione aerea, in occasione del Cinquantenario del 5° Stormo, ed ecco una immagine (che vorremmo rivedere più spesso nei cieli italiani): "16 STARFIGHTERS 16" appartenenti al 23° ed al 102° Gruppo che sorvolano la base in formazione a diamante.

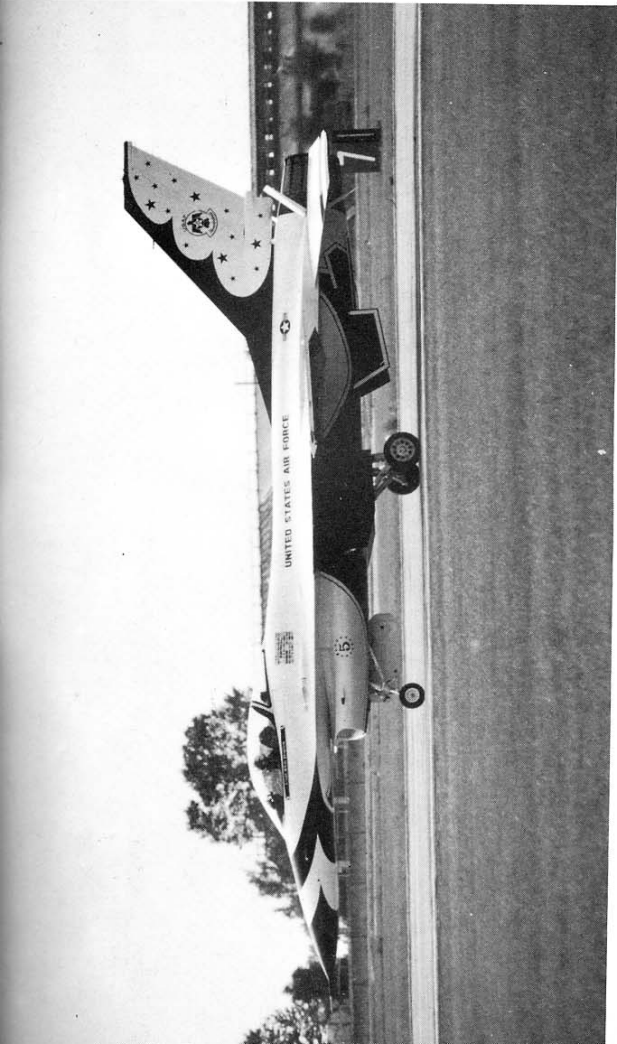
SOPRA A DESTRA - Nella completa statica di Rimini non poteva mancare questo F-104S 6915 del 102° Gruppo C.B., dotato di coni ECM dietro la cabina e sotto il muso, e circondato dall'armamento standard per l'attacco. Dal muso verso la coda sono disposte: una bomba a caduta libera Mk. 82, un lanciarazzi LR-25/0 Orione, una bomba al napalm BLU-1B/B e le interessanti (anche se poco visibili nell'immagine) bombe a dispersione di fabbricazione britannica BL 755, agganciate sotto le ali. Da notare



che tutti gli ordigni sono in versione "live", ossia NOM inerti.

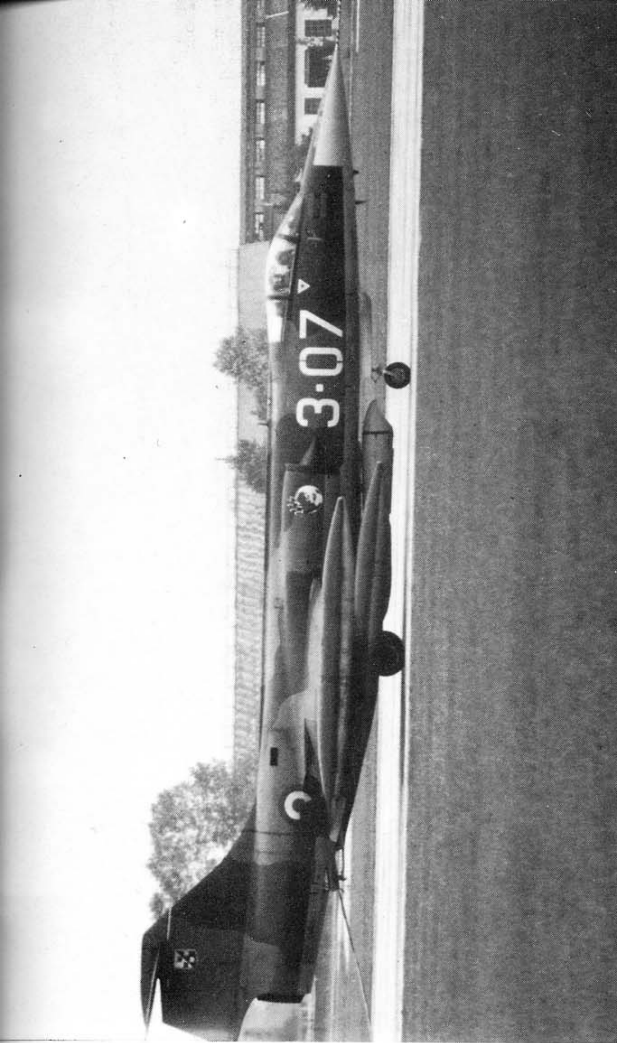
SOTTO - Anche interessanti ospiti stranieri erano presenti a Rimini. A sinistra un F-104-CF della Koninklijke Luchtmacht olandese, proveniente da Leeuwarden ed appartenente al 322° Smaaldeel, primo reparto operativo di questa forza aerea a ricevere il caccia della General Dynamics; ai piloni subalari sono appesi due serbatoi sganciabili da 1400 litri. A destra un Mirage F-1B Francese dell'I.C. 3/5 "Coteat Venassin", basato ad Orange, e che esibiva i recenti distintivi a bassa visibilità e le coccarde di dimensioni ridotte senza bordo giallo; sotto l'ala è appeso un simulacro del missile aria-aria Matra Super 530 ed all'estremità un Matra 550 Magic da esercitazione. (Tutte le foto sono di Alberto Zanfi, I.P.M.S. Modena).





SOPRA A SINISTRA - Proveniente da Orange (Francia), uno degli F-106 della pattuglia acrobatica dell'U.S.A.F. "Thunderbirds" ripreso in atterraggio con gli aerofreni in posizione aperta in occasione dell'Open Day svoltosi ad Aviano lo scorso 1° Luglio. L'elaborata colorazione nei colori nazionali contribuisce non poco a slanciare ulteriormente la già affusolata sagoma del caccia statunitense. (Marco Mai, I.P.M.S. Modena).

SOPRA A DESTRA - Dopo aver fotografato la manifestazione con le attrezzature contenute nel pod Orpheus, l'F-106G del 132° Gruppo del 3° Stormo ruota verso gli shelters, trascinando il paraferno, davanti al pubblico da Aviano. Questo esemplare non porta sulla deriva la scritta bianca "Buscaglia" apparsa da poco tempo su tutti i velivoli dello Stormo. (Gianluca Varone I.P.M.S. Modena).



SOTTO A SINISTRA - Uno degli ultimi elicotteri ad essere entrato in servizio con la nostra Aeronautica Militare è l'Agusta-Bell AB-212, di cui vediamo qui l'esemplare 51-80, MM 81148, ripreso durante l'Open Day di Aviano mentre "scarica" i piloti della P.A.N. E' questo uno degli esemplari che hanno sostituito gli AB-204 nella 651° Squadriglia del 51° Stormo. (Aldo Zanfi, C.S.A. Italy).

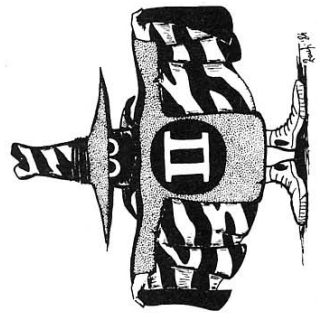
SOTTO A DESTRA - L'equipaggio del Phantom II F.G. MK. 1 britannico, matricola XV574, saluta la folla di Aviano mentre l'aereo ruota sul raccordo, poco dopo l'impressionante atterraggio con paraferno (che sta ancora svolazzando dietro la coda) che ne ha concluso l'esibizione in volo. Appartiene al 111th Squadron di Leuchars, questo F.G. Mk. 1 (versione specifica della Royal Navy, poi ceduto alla R.A.F. dopo il disarmo delle portate convenzionali) porta ancora la mimetica classica a bande in verde e grigio scuri, invece del più recente schema plurigrigio da difesa aerea. (Alberto Zanfi, I.P.M.S. - Italy).



TIGER II



Disegni di/Drawings by:
ALDO ZANFI, I.P.M.S. MODENA



Due motivi per festeggiare a Leck, la base più settentrionale della Luftwaffe, lo scorso 18 Agosto: si celebrava infatti il 25° Anniversario della costituzione dello AG-52, il reparto di casa e si ospitava l'annuale edizione del Tiger Meet, riunione dei rappresentanti di tutti i reparti delle aeronautiche occidentali che hanno un felino (non necessariamente una tigre) come propria insegna. E Superstar della manifestazione è certamente stato questo RF-4E Phantom II dipinto come vuole la tradizione del Tiger Meet, a strisce gialle e nere. Dalle immagini e dal disegno riportato si possono certamente apprezzare i vari dettagli dello schema: da notare che il radome anteriore è in nero smaltato, mentre l'aereo è in nero opaco. Per quanto riguarda gli stencils, i triangoli di avviso di pericolo mancano dell'usuale bordo bianco (ma rimangono le scritte rosse intorno ad essi), mentre gli altri stencils (la freccia sul lato sinistro ed il rettangolo su quello destro) con le scritte al loro interno sono in giallo su fondo nero; solo sul lato sinistro, vi sono due piccoli rettangoli rossi alla base dei montanti delle capottine. I codici 35+76 e le insegne di nazionalità alari e di fusoliera sono in nero con bordo bianco (da notare che sulle ali la croce è presente solo sopra alla segnala sinistra e sotto a quella destra, essendo qui anche di dimensioni inferiori allo standard). Sulla deriva poi è presente un piccolo fin flash con i colori nazionali della Repubblica Federale di Germania: tre strisce orizzontali nei colori, dall'alto, nero - rosso - giallo. (Aldo Zanfi, I.P.M.S. Modena).

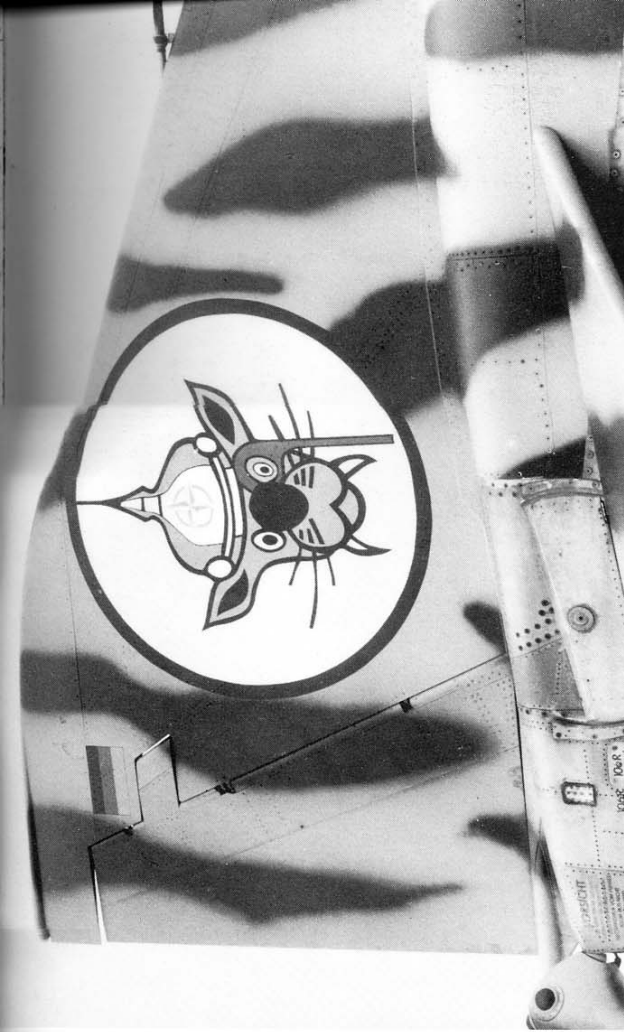
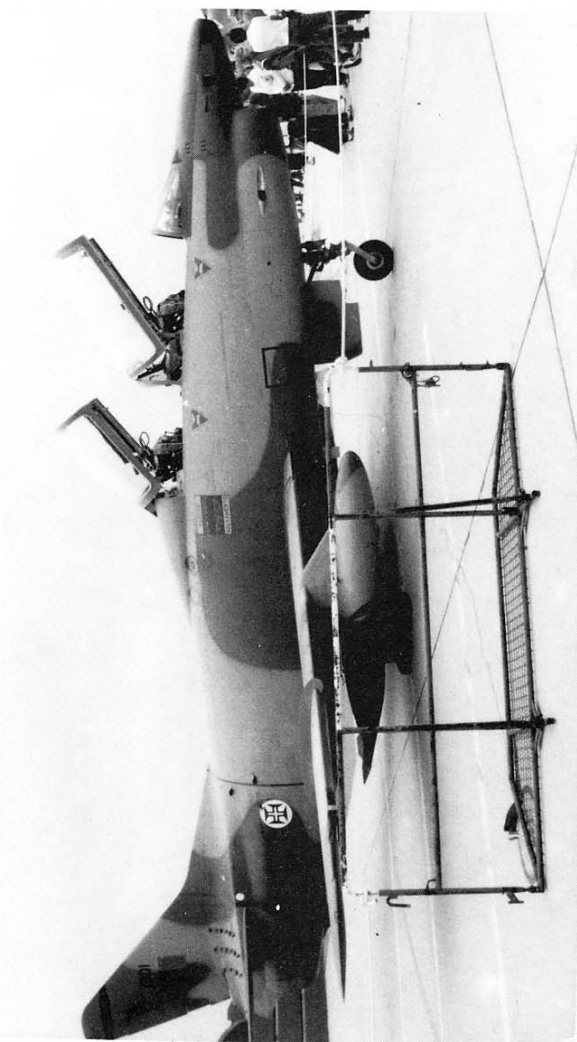




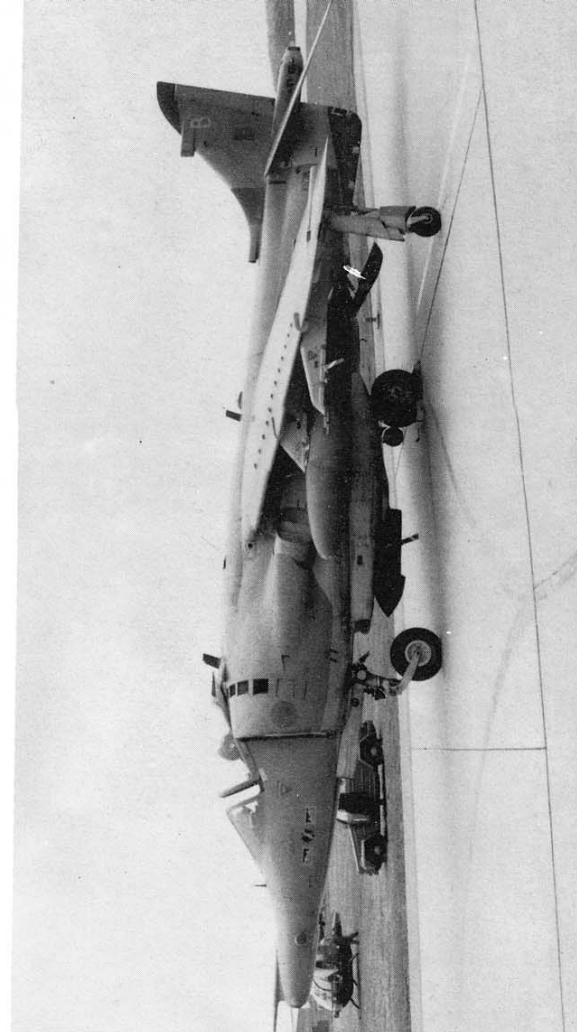
SOPRA A DESTRA - Lato sinistro del piano verticale, con l'insegna dello Aufklärungsgeschwader 52: la testa della pantera è ovviamente nera, con tratti in bianco, i denti sono bianchi mentre la bocca, le narici e gli occhi (le cui pupille sono bianche con bordo nero) sono in rosso. Il numero 52 è rosso con bordo bianco e nero. Il tutto è inscritto in un disco bianco con bordo pure nero.

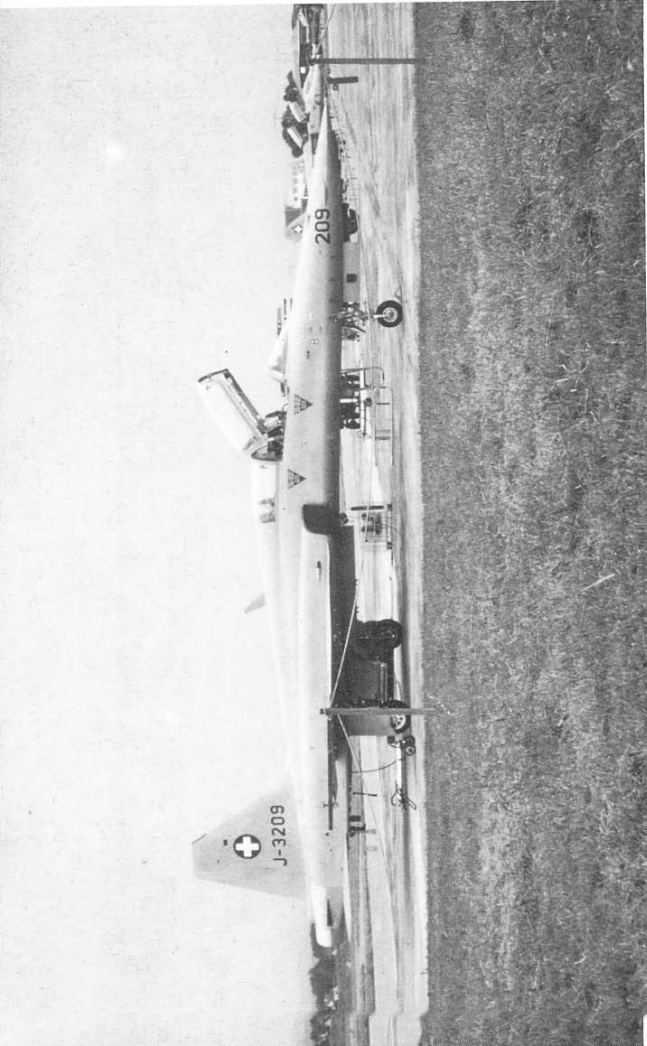
SOPRA A SINISTRA - Lato destro della deriva, con l'insegna adottata per l'edizione 84 del Tiger Meet, pure contenuta in un disco bianco con bordo nero. Il muso del tigratto è ovviamente in giallo, con dettagli in nero. Il monocolo è rosso bordato in nero; il pickelhaube è a striscie in bianco ed azzurro, sempre con dettagli in nero e lo stemma della NATO al centro della fascia bianca è anch'esso in azzurro. (Entrambe le foto sono di Aldo Zanfi, I.P.M.S. Modena).

SOTTO A SINISTRA - Molto ammirato da tutti al "Tiger Meet" svoltosi a Leek il 18 agosto, questo G-91I mat. 1801 appartenente al 301º Escuadron "Jaguaretes" basato a Montijo in Portogallo; riverniciato di fresco in una mimetica a bande in verde e tan



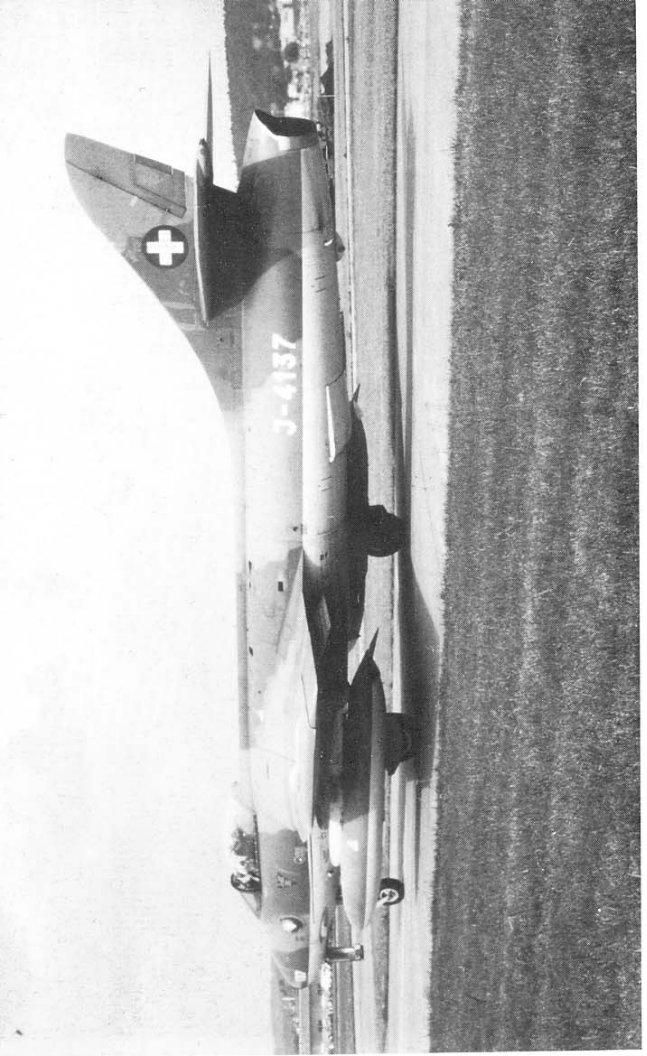
il velivolo Fiat non sfigurava nei confronti degli altri aerei esposti in statica. (Marco Mai, I.P.M.S. Modena).
SOTTO A DESTRA - Molto interessante questo BAE Harrier GR.3 XV738 appartenente al 4º Squadron della R.A.F. basato a Gütersloh (Germania Federale), che sfoggiava questa inedita colorazione in due toni di grigio (Dark Sea Grey e Barley Grey) anziché la solita mimetica avvolgente in verde e grigio. La verniciatura era stata applicata piuttosto frettolosamente e le coccarde in fusoliera erano caratterizzate da un contorno tutt'altro che circolare. Sempre a proposito delle coccarde, da notare che con- trariamente agli altri velivoli che adottano gli schemi mimetici in grigio, queste mantengono i colori tradizionali anziché adottare quelli "slavati" (rosa e azzurro chiaro). Oltre ai due cannoni Aden da 30 mm montati sul ventre delle fusoliera, al pilone centrale è agganciato un lanciabombe da esercitazione mentre ai piloni subalari interni sono installati due serbatoi sup- plementari da 100 galloni. (Marco Mai, I.P.M.S. Modena).





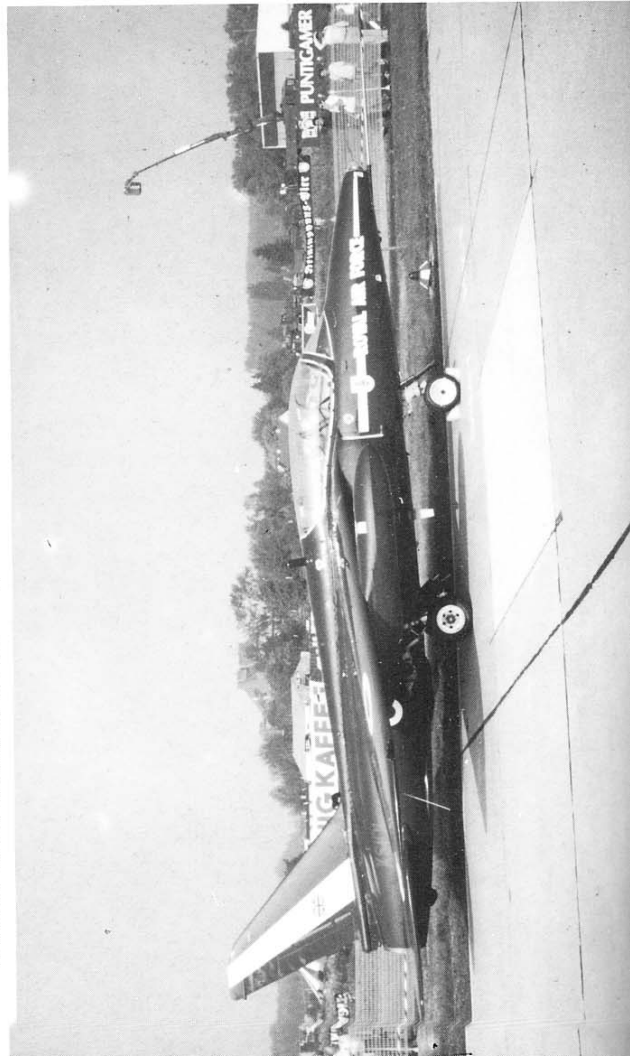
SOPRA A SINISTRA - Il 25 e 26 Agosto si è svolta, sulla base di Dübendorf, vicino a Zurigo, l'annuale edizione dei Campionati delle Truppe d'Aviazione svizzere, che hanno radunato diversi esemplari di tutti i velivoli attualmente in servizio. Qui vediamo un Northrop F-5F Tiger II, appartenente alla 11^a Squadriglia, di stanza sulla stessa base di Dübendorf. (Eduardo Rosso, I.P.M.S. Torino).

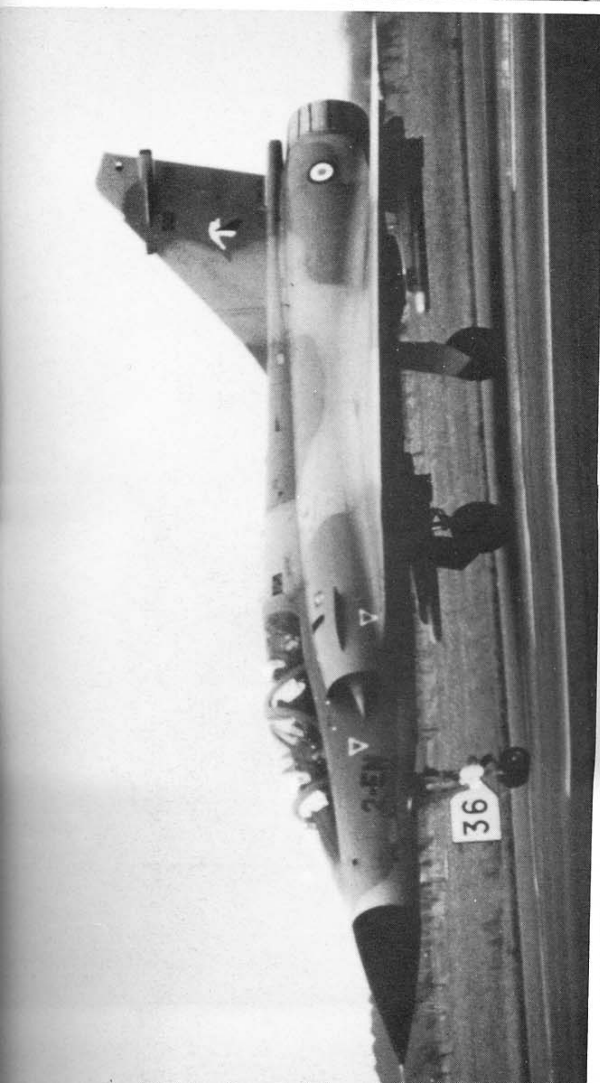
SOTTO A DESTRA - Uno dei cavalli di battaglia della Aeronautica Svizzera, è stato ed è attualmente l'Hawker Hunter F. Mk. 58, di cui vediamo qui un esemplare in rullaggio, sempre ripreso durante la manifestazione di Dübendorf. Da notare che la Flugwaffe non è un servizio indipendente, ma è parte integrante dell'Esercito. (Eduardo Rosso, I.P.M.S. Torino).



SOTTO A SINISTRA - Una presenza insolita all'Air Show tenutosi ai primi di Settembre a Klagenfurt, in Austria: un Folland Gnat T. Mk. I chiaramente appartenuto ai "Red Arrows" ed ora utilizzato dall'Engineering Flight del R.A.F. College di Cranwell.

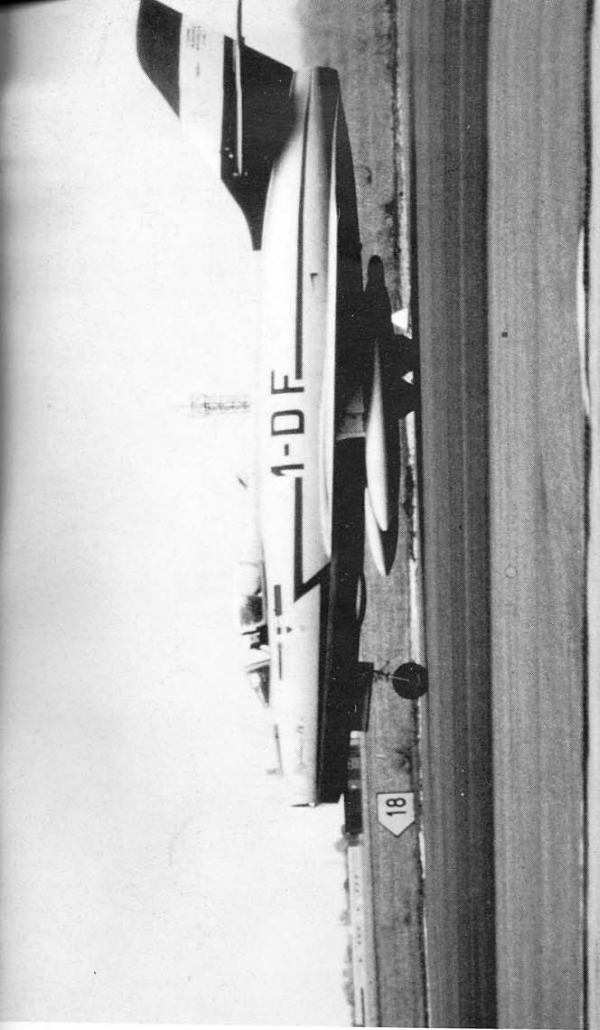
SOTTO A DESTRA - Un altro ospite senz'altro molto interessante presente alla manifestazione di Klagenfurt è stato questo Fi-156 Storch (ma forse si tratta di un esemplare costruito in Francia con la denominazione di M.S. 500 Crique), impeccabilmente restaurato ed in perfette condizioni di volo. (Roberto Zambon, I.P.M.S. Pordenone).





SOTTO A SINISTRA - Seconda manifestazione per quest'anno sulla Base Aerea 102 di Dijon-Longvic (Francia) quella del 9 Settembre, dopo l'altra del 2 Luglio in cui si era festeggiato il raggiungimento della capacità operativa iniziale per i Mirage 2000 dello Escadron de Chasse 1/2 "Cicognesi", reparto basato appunto a Digione e primo ad avere in dotazione i nuovi caccia. Il 9 Settembre è stata dunque una magnifica occasione per riprendere questi velivoli: qui vediamo un Mirage 2000 B (versione biposto da addestramento), aereo no. 502 2-EN, fotografato in rullaggio, con simulacri di missili Magic appesi ai piloni subalari. (Lorenzo Zambelli - I.P.M.S. Torino).

SOPRA A DESTRA - A Digione erano presenti anche diversi velivoli di origine militare ed ora di proprietà di privati o di organizzazioni di appassionati: molto bello questo Dassault Mystère IVA ex Armée de l'Air, ora appartenente alla associazione



"Les Ailes Françaises de la Chasse" (Lorenzo Zambelli, I.P.M.S. Torino).

SOTTO - L'ultima manifestazione di cui presentiamo alcune immagini è quella che si è tenuta a Graz, in Austria, il 14 e 15 Settembre, per festeggiare i 70 anni di attività dell'aeroporto cittadino. I "pezzi" migliori erano sicuramente quelli qui illustrati, ossia un WSK-Mielek Lia-2 (versione costruita su licenza del MiG-15 bis) e, a destra, un WSK-PZL IS-II Iskra bis B, che erano accompagnati da un Antonov An-2TD con una mimetica a bande in tre colori. I velivoli illustrati sono invece ovviamente in metallo naturale (l'Iskra ha però il muso in grigio), con codici in rosso. (Entrambe le foto sono di Sergio Venturi, I.P.M.S. Pordenone).



FRANCESCO PIEROTTI

Sogno di un mondo senza guerre

Saggio popolare sulla assurdità della guerra

PREZZO DEL VOLUME L. 10.000

Sono perfettamente convinto, come lo ero nei miei trentatré anni di servizio nell'Aeronautica Militare, che le Forze Armate sono la indispensabile protezione contro i pericoli che possono minacciare la nostra sicurezza e la nostra libertà perché, nel mondo in cui viviamo, chi pecora si fa lupo la mangia. Ma questo scritto è ispirato da un sogno: dal sogno che il triste fenomeno « guerra » cessi di funestare il genere umano e che, di conseguenza, il servizio militare non sia più necessario.

Si dirà che, in tal caso, masse di uomini, quelli in divisa e quelli che direttamente o indirettamente lavorano per la guerra, e sono milioni, verrebbero messi sul lastrico; ma questa obiezione non è una ragione valida per giustificare gli eccidi e le distruzioni della guerra: la difficoltà di nutrire la prole numerosa di una famiglia non giustifica certo l'uccisione di una parte della prole. D'altro canto il mondo in cui viviamo è vasto e, in larga misura, ancora da sfruttare: tanti mestieri produttivi ed utili ai fini del benessere e della emancipazione delle popolazioni sottosviluppate o in via di sviluppo potranno essere trovati per sostituire il mestiere delle armi: le industrie di guerra subirebbero un calo ma quelle di pace un aumento.

Quel sogno, lo so bene, oggi come oggi, è utopistico, irrealizzabile; ma il mio intento è solo quello di raccogliere, sia pure un po' maccheronicamente, senza l'ausilio di uno schema organico, senza il sostegno di consultazioni e documentazioni, salvo qualche citazione occasionale, alcune considerazioni elementari da uomo della strada di media cultura, di media intelligenza, di medio buon senso: alcune, forse, giuste e sensate, altre, forse, fasulle o illogiche, altre, forse, puri luoghi comuni, altre, forse, pleonastiche o contraddittorie, ma tutte miranti ad un fine, quello di attirare l'attenzione del lettore, se ve ne sarà uno, sulla assurdità, sul nonsenso, sulla spaventosa crudeltà del disumano e incivile fenomeno « guerra », senza illudermi di contribuire con questi granellini di idee antibelliche, alla causa della pace e a rendere migliore il mondo in cui viviamo.

Può sembrare strano che proprio un ex militare di carriera spezzi questa fragile lancia contro la guerra, ma non è strano perché i militari, o almeno quelli che la guerra non la fanno sedendo nelle poltrone degli uffici, sono i più acerrimi nemici della guerra della quale debbono subire come protagonisti i patimenti, i rischi e gli orrori.

F. P.

Commissioni a: **CARTOLIBRI - CASELLA POSTALE 64 centro - 41100 MODENA**