

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



IL
NOTIZIARIO

VOL. 19 N. 2-1988



international plastic modellers' society
sezione italiana - italian branch

ERRATA CORRIGE AL NOTIZIARIO VOL.19 N° 1

TABELLA DI COMPARAZIONE SIGLE DEI COLORI DESCRITTI NELLE TAVOLE DELL'ARTICOLO SUI FIGURINI DELLE SS

LL 09	= grigio scuro (tarmac)
LJ 4	= malva
LMU 27	= leather (cuoio)
LM 2	= Afrika Korps Desert Yellow
LU 8	= Green (FS 34102)
LB 12	= Mid Stone (kaki)
LMU 28	= Green Leather
LMU 21	= French artillery green
LT 3	= German Mimetic Medium Green
LC 5	= Mast Oak
LD 4	= ZINC CHROMATE Primer
LMU 25	= Unbleached linen
LMU 6	= Brown Bess
LL 015	= Track colour
LF 3	= Dark Earth
LU 9	= Tan (FS 30219)
LI 4	= Sand
LI 1	= Mottle green
LD 1+B	= Aircraft Grey-Green + bianco
LG 6	= RLM Grey 02

DECALS TAUROMODEL N° 527 E 528 -

Sono appena arrivati in redazione gli ultimi due prodotti riguardanti l'aviazione italiana della ditta di Carmagnola. Ancora una volta i soggetti sono le coccarde tricolori portate da numerosi velivoli della nostra aeronautica: il foglio 527 le riproduce in 1/72 per F-84F/RF-84F, VAMPIRE, TEXAN, P.47, SABRE, P.51, FIAT G.59, THUNDERJET e T-33; il secondo presenta in 1/48 le insegne per F-84F/RF-84F, T-33, TEXAN, MUSTANG, THUNDERBOLT.

Ciascun esemplare è ben illustrato da un profilo laterale ed uno in pianta che forniscono tutte le informazioni per la colorazione e la corretta disposizione delle decals. Sono poi indicati i fogli TAUROMODEL da cui ricavare codici, stemmi, stencils, etc. per il completamento delle versioni suggerite. Ad un esame più "tecnico" si apprezza l'aver stampato a parte i cerchi verdi, cosa che permette un'ottima centratura, tuttavia il procedimento utilizzato per la sovrapposizione rosso-bianco non ha dato risultati felicissimi: un alone più scuro si distingue sui bordi della coccarda. La cosa è peggiorata dal fatto che tale zona non è neppure centrata con quella più chiara, cosicché risulta piuttosto difficile eliminarla; se si aggiunge poi che il potere coprente delle decals è limitato si ottiene in definitiva un risultato non esaltante.

D'altra parte si deve ringraziare la TAUROMODEL per l'impegno profuso nel campo, troppo spesso dimenticato, dell'aviazione italiana: si spera che tale sforzo possa in futuro essere ripagato anche da una riuscita qualitativa più elevata. Si ringrazia la ditta per l'invio dei campioni.

Lugli Pier Paolo
Centro IPMS Modena

IN REDAZIONE:

CARLO R. PECCHI

CON LA COLLABORAZIONE DI MARCO MAI

IN COPERTINA:

Fiat 3000/21 sfilata per le vie di una città durante una manifestazione. È chiaramente visibile, da questa bella inquadratura di 3/4 anteriore, la disposizione dei rulli tendicingolo, la fisionomia esterna del treno di rotolamento e del rullo principale anteriore, i particolari costruttivi nella parte anteriore dello scafo davanti al pilota ed ancora una buona occasione per verificare la struttura della mimetizzazione a tre tinte. (foto archivio C.Pecchi)

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

Direttore Responsabile: Giorgio Pini

Autorizzazione del Tribunale di Modena n°681 del 10/11/1981.

Gli articoli rispecchiano unicamente le opinioni degli autori e non quelle dell'I.P.M.S. - ITALY.

I.P.M.S. - ITALY

Casella Postale 36 - P.O.Box 36

41010 FOSSOLI - MODENA

ITALY

Quote sociali per l'anno 1988:

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

Membership dues for foreigners:

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

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

Payment by bank draft or I.M.O. to:

Giorgio Pini

Casella Postale 36 - P.O. Box 36

41010 FOSSOLI - MODENA

ITALY

INDICE:

F7F TIGERCAT (A.ZANFI).....	PAG. 1
FOKKER DR-1 (A.CASIRATI).....	PAG. 5
MIG-29 FULCRUM (F.GASPARONI).....	PAG. 10
COSTRUIAMO UN KIT IN RESINA (G.L.COCCHI).....	PAG. 12
FERRARI GTO (A.ZANFI).....	PAG. 14
L'ITALIA IN GUERRA (C.PECCHI).....	PAG. 18
COSE NUOVE DAL MONDO.....	PAG. 21
CENTAURI IN SCALA 1/12 (M.COLLALTO).....	PAG. 25
DUE PAGINE DI BELLE FOTO.....	PAG. 28

ARRETRATI DISPONIBILI DE "IL NOTIZIARIO"

numero	79	80	81	83	84	85	86	87	88
1	■	■	■	■	■	■	■	■	■
2	■	■	■	■	■	■	■	■	■
3	■	■	■	■	■	■	■	■	■
4	■	■	■	■	■	■	■	■	■

□ disponibile ■ esaurito

F7F-3 TIGERCAT

MONOGRAM

ALDO ZANFI
CENTRO DI MODENA

Il modello che mi accingo a recensire è una riedizione che fa parte di una serie che la titolata ditta dell'Illinois ha ristampato alcuni anni fa con la denominazione di "Heritage Edition": questa serie comprende diversi soggetti nella popolare scala 1/72 (come appunto il modello del Grumman F7F-3 Tigercat oggetto di queste note), accanto ad altri nelle scale più disparate.

Occorre innanzitutto precisare che, trattandosi appunto di una riedizione, lo stampo da cui è stato tratto questo modello non è propriamente giovanissimo (la Monogram produsse questo kit a partire dal lontano 1966), ed il peso degli anni si fa un pò sentire. Infatti, una volta aperta la scatola per il solito esame "ipercritico", notiamo alcune soluzioni che non sarebbero sicuramente accettate in modelli più recenti, soprattutto dai modellisti esigenti. Mi riferisco in particolare alle gondole dei motori, che recano già stampata all'interno la prima stella del motore radiale Pratt & Whitney da 2129 CV: questa è sicuramente una soluzione estremamente semplice ed anche relativamente efficace, anche se sarebbe stato preferibile trovare i due propulsori riprodotti separatamente.

Ad ogni modo, il modello non ne esce poi così malconco dal confronto con le produzioni più recenti, e con un minimo di lavoro si potrà ottenere una riproduzione più che dignitosa. La scatola contiene una trentina di pezzi (e la MONOGRAM non smentisce quella che sembra essere una politica da "pochi ma buoni"), piedistallo compreso. Da un rapido esame, il modello appare leggermente più grande della scala dichiarata, ma, dopo una indagine un pò più accurata, le uniche obiezioni riguardano la lunghezza della fusoliera (maggiorata di 1,5 mm.) e la deriva, appena un pò più corta del dovuto. Ma intendiamoci, questo non viene assolutamente ad inficiare la bellezza e la eleganza delle linee del modello finito, che ben riproducono quelle del Tigercat originale.

Nessun problema per quanto riguarda ali e piani di coda. Il dettaglio è in un rilievo molto fine, mai eccessivo, e l'unica cosa un tantino stonata sono gli 8 punti d'attacco alari (4 per semiala), che andrebbero leggermente corretti nelle dimensioni ed assottigliati.

Si nota una certa "povertà" dei vani dei carrelli, sia dell'anteriore che dei principali: bisognerebbe arricchirli un pò, o almeno chiuderli con pezzi di plastica opportunamente sagomati. Altrettanto "povero" è l'abitacolo: la MONOGRAM fornisce un pilotino (di discreta fattura, anche se, come tenuta di volo, risulta databile al primo periodo della guerra nel Pacifico) e null'altro. Occorre quindi fare un buon lavoro, e costruirsi pavimento, sedile, barra di comando e gli altri particolari che costituiscono l'arredamento di un posto di pilotaggio. Inutile ribadire che, una volta costruito il modello con la capottina chiusa, ben poco del lavoro fatto si noterà,

"F7F TIGERCAT IN ACTION", di Capt. W.E. Scarborough, Aircraft in Action N°79, SQUADRON/SIGNAL PUBLICATIONS.

E cominciamo con i numeri: 120 fotografie in bianco e nero, 2 disegni a tre viste (F7F-1 ed F7F-3), una pagina con 10 profili laterali al tratto illustranti le varie versioni, 63 disegni al tratto che mostrano numerosi dettagli e le differenze tra le diverse varianti, 10 profili laterali a colori più altri 3 disegni, sempre a colori, sulle pagine esterne della copertina, testo suddiviso in 10 brevi capitoli.

Sono questi i dati numerici che possono descrivere quantitativamente l'ultimo volumetto della nota serie "Aircraft in Action" della Squadron/Signal, dedicato ad uno degli ultimi caccia ad elica prodotti dalla Grumman, il potente F7F Tigercat. Questo velivolo, probabilmente a causa del fatto di essere stato realizzato nel periodo finale ed in quello immediatamente successivo alla Seconda Guerra Mondiale, non è che sia stato oggetto di particolari attenzioni dal punto di vista bibliografico (e non parliamo poi di quello modellistico!), per cui questo volumetto della Squadron/Signal va a trattare un argomento praticamente inedito.

Passando a commentare quanto enumerato in apertura, si può dire che le foto sono generalmente di buona qualità e ben stampate; sono presenti anche diverse immagini degli interni dell'abitacolo, oltre che di altri dettagli. Ma i particolari del

per cui non è che sia poi necessario ammazarsi di fatica. Un altro dettaglio da migliorare sono i cannoni alari, ed occorre anche forare sul muso dell'aereo i fori delle mitragliatrici. Un pò di lavoro potrà essere fatto sulle gambe dei carrelli, mentre le eliche risultano già molto belle e sostanzialmente corrette.

L'unico carico esterno fornito nel kit è un serbatoio ventrale da 300 galloni: questo necessita di essere leggermente rastremato nella parte posteriore; si dovrà poi dettagliare un pò di più l'attacco dello stesso alla fusoliera.

Il montaggio procede senza problemi di sorta, con i vari pezzi che combaciano molto bene tra di loro, rendendo quasi inutile l'uso dello stucco (qualità che si riscontra molto spesso nei modelli prodotti dalla MONOGRAM). Anche la colorazione non è fonte di particolari preoccupazioni, essendo interamente in Glossy Sea Blue (FS-15042, Humbrol HU-24, Mo-Lak FSC-11); non eccessivamente ricco il foglietto delle decals, che presenta anche un film un pò troppo lucido.

Concludendo, ritengo che questo modello sia ancora abbastanza valido, vista la buona qualità generale ed il fatto che risulta essere l'unica riproduzione di un soggetto forse troppo poco conosciuto.

Review sample kindly supplied by MONOGRAM MODELS Inc.

BIBLIOGRAFIA

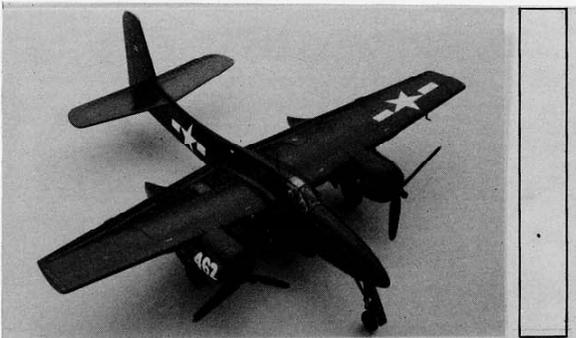
GRUMMAN F7F TIGERCAT/XF5F SKYROCKET, Famous Airplanes of the World N°100, August 1978, Burin-Do.

GRUMMAN F7F TIGERCAT IN ACTION, di Capt. W.E. Scarborough USN (Ret.), Aircrafts in Action N°79, Squadron/Signal Publications.

AEREI: febbraio 1982; maggio 1987.

AIR INTERNATIONAL: Vol. 26 N°4, April 1984.

AVIATION NEWS: Vol. 11 N°17, 14-27 Jan 1983.

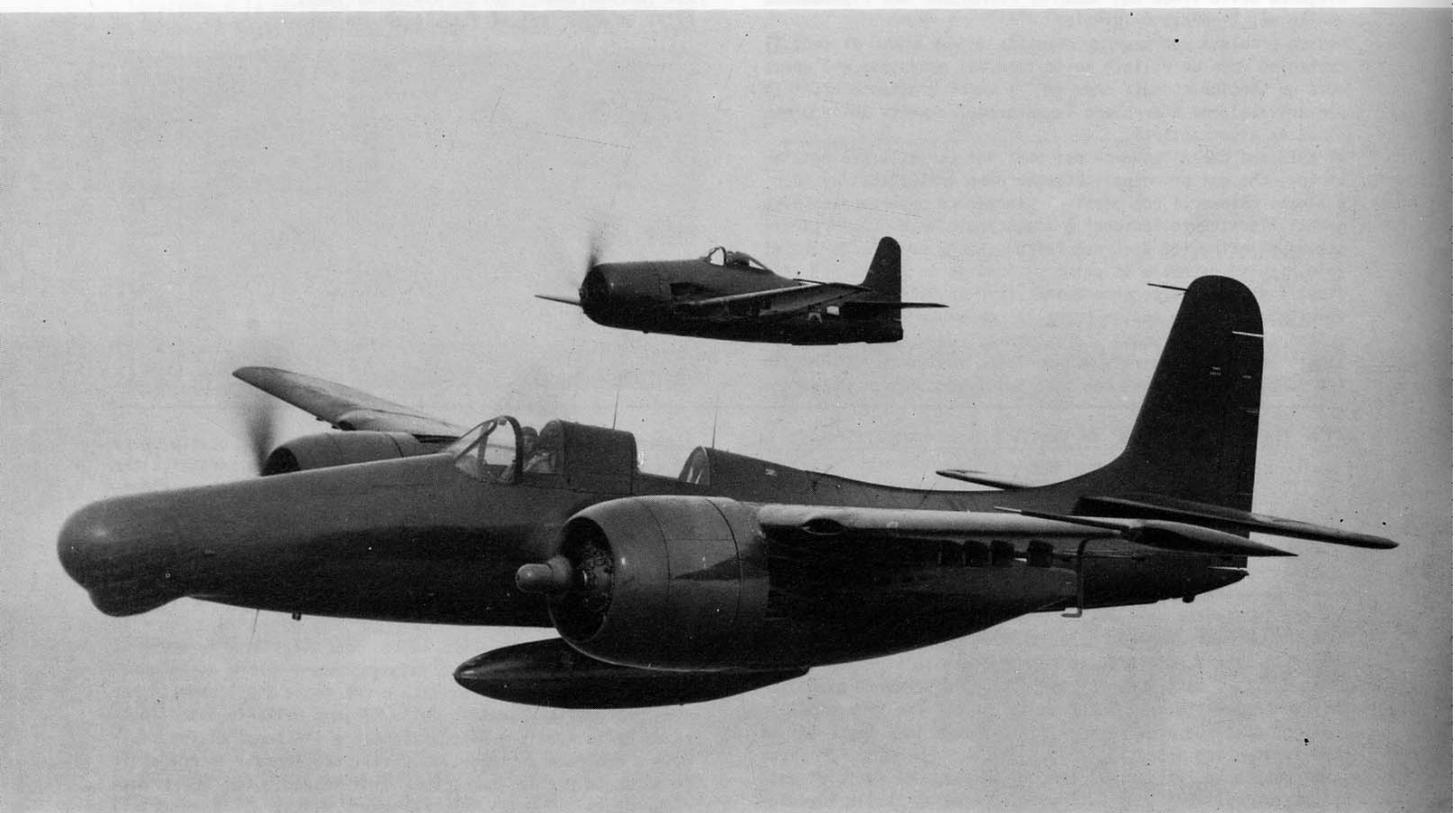


l'aereo sono meglio illustrati dai disegni al tratto, opera di J. Sewell, che ha lavorato molto bene: vi sono infatti, oltre alle illustrazioni delle differenze tra le varie versioni, anche numerosi schizzi di altri dettagli (attacchi di carichi esterni, installazioni di fotocamere, ecc.). I disegni a colori sono invece del "solito" Don Greer: interessanti i profili di uno F7F-2D per il controllo di teleguidati (vedi anche i disegni che accompagnano questo articolo) e dell'unico F7F-3K interamente giallo, che portano un pò di colore in mezzo agli altri Tigercats, tutti con colorazioni "scure". E per finire, il testo: molto interessante e pieno di informazioni (anche sulle colorazioni), e che copre sia l'aspetto tecnico che quello operativo dello F7F, pur nella forzata limitatezza dello spazio a disposizione (tra l'altro, l'ultimo capitolo è dedicato ai Tigercats civili trasformati in bombardieri ad acqua per le operazioni anti-incendio, con brevi note riguardanti gli unici due esemplari restaurati e riportati alle condizioni originali, tuttora volanti negli Stati Uniti). Concludendo, siamo in presenza di una pubblicazione, sicuramente raccomandabile, di buona reperibilità e con un rapporto qualità/prezzo assai favorevole: è LA documentazione che si può acquistare se ci si vuole sbizzarrire un pò con il modello Monogram recensito prima.

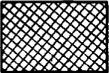
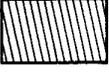
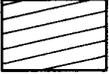
Review sample kindly supplied by OSPREY PUBLISHING Ltd., European distributor of SQUADRON/SIGNAL PUBLICATIONS.

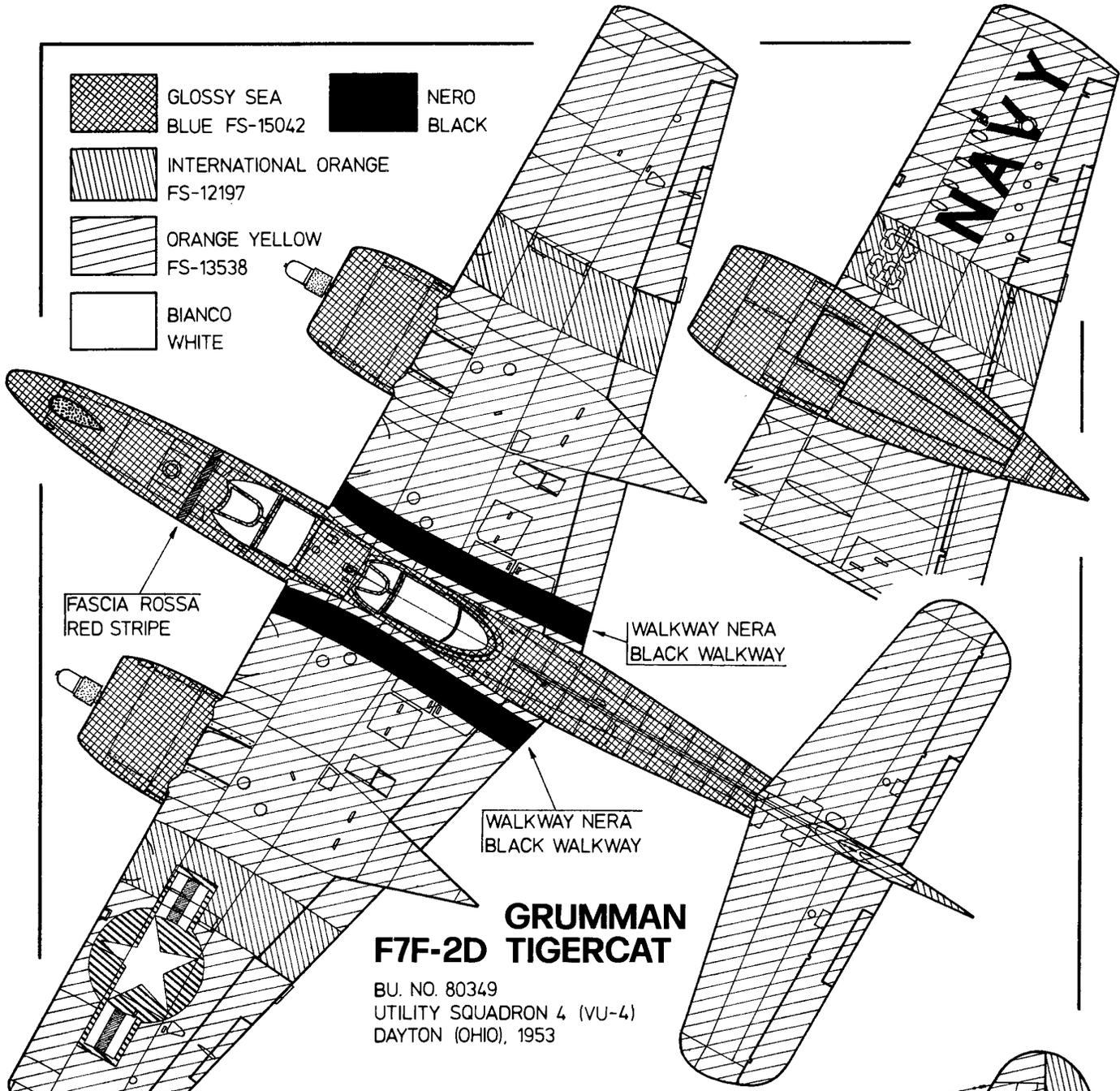


Una immagine di un F7F-2 Tigercat in volo: si tratta probabilmente dell'esemplare Bu.No.80261, ovvero del prototipo della versione -2 ricavato convertendo il terzo esemplare di serie di F7F-1. Particolarmente evidenti i depositi dei gas di scarico lasciati dagli scarichi posti nella parte superiore delle gondole motori. (foto Grumman via C.S.A.-Italy, G.Pini)



Una formazione di due esemplari degli ultimi caccia con motore a pistoni prodotti dalla Grumman: si tratta di un F7F-3N Tigercat con, in secondo piano, un F8F-1 Bearcat. Rispetto allo F7F-2 della foto seguente, la versione -3N del Tigercat è caratterizzata dal muso allungato ospitante il radar SCR-720 ed il piano verticale ingrandito; variazioni di dettaglio consistono nella eliminazione dell'albero dell'antenna a filo davanti al secondo posto e nella presenza di una piccola zona piatta nella parte anteriore delle estremità alari (visibile nell'immagine, alla base del tubo di Pitot - non standard - posto in corrispondenza della luce di posizione). (foto Grumman via C.S.A. - Italy, G.Pini)

-  GLOSSY SEA BLUE FS-15042
-  NERO BLACK
-  INTERNATIONAL ORANGE FS-12197
-  ORANGE YELLOW FS-13538
-  BIANCO WHITE



FASCIA ROSSA
RED STRIPE

WALKWAY NERA
BLACK WALKWAY

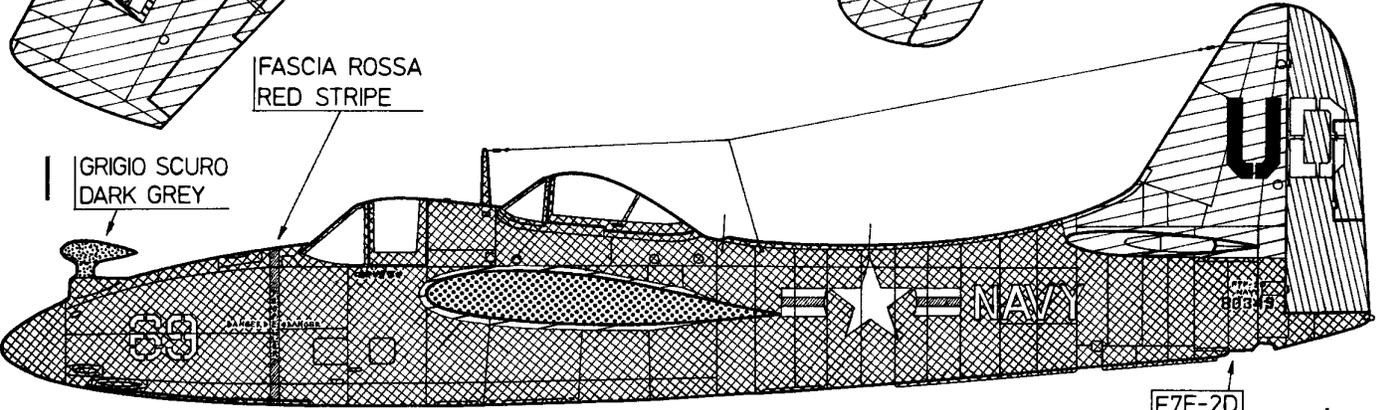
WALKWAY NERA
BLACK WALKWAY

GRUMMAN F7F-2D TIGERCAT

BU. NO. 80349
UTILITY SQUADRON 4 (VU-4)
DAYTON (OHIO), 1953

FASCIA ROSSA
RED STRIPE

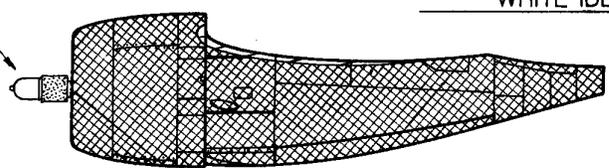
GRIGIO SCURO
DARK GREY



SCRITTE DI IDENTIFICAZIONE IN BIANCO
WHITE IDENTIFICATION WRITINGS

F7F-2D
NAVY
80349

BIANCO
WHITE



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

IL PROFILO

Il velivolo proposto nei disegni che accompagnano queste note è un Grumman F7F-2D Tigercat, per essere precisi l'esemplare Bu.No. 80349, appartenente all'Utility Squadron 4 (VU-4), così come apparve in quel di Dayton (località dell'Ohio nota per essere sede dell'Air Force Museum dell'U.S.A.F., sito presso la Wright-Patterson A.F.B.) nel 1953.

La F7F-2D era una versione del Tigercat abbastanza particolare, in quanto destinata all'utilizzo quale controllore di teleguidati; derivata dalla F7F-2N, comportava l'installazione di un secondo posto sopraelevato da cui il teleguidato veniva effettivamente "pilotato". Questo secondo posto era coperto da una capottina standard di F8F Bearcat, ed anche l'interno era sostanzialmente simile a quello di quest'ultimo. Altre modifiche visibili esternamente consistono nell'eliminazione di cannoni e mitragliatrici e nel posizionamento sulla parte superiore del muso di una antenna coperta da una carenatura a goccia.

Ricavare un F7F-2D dal modello MONOGRAM non presenta difficoltà eccessive a chi abbia già un pò di pratica di conversioni: si tratta di modificare la forma del piano verticale (il modello MONOGRAM rappresenta un F7F-3, prima versione del Tigercat ad avere il piano verticale ingrandito - vedi disegno -) e ricostruire il secondo abitacolo (con operazioni da fare anche per il primo, vista la "povertà" dello stesso nel modello); la seconda capottina può essere ricavata dai modelli del Bearcat prodotti dalla stessa MONOGRAM o dalla FROG. Si dovranno poi eliminare l'armamento alare ed il serbatoio ventrale, e riprodurre la tipica antenna sul muso. Eliminare anche il gancio d'appontaggio in coda.

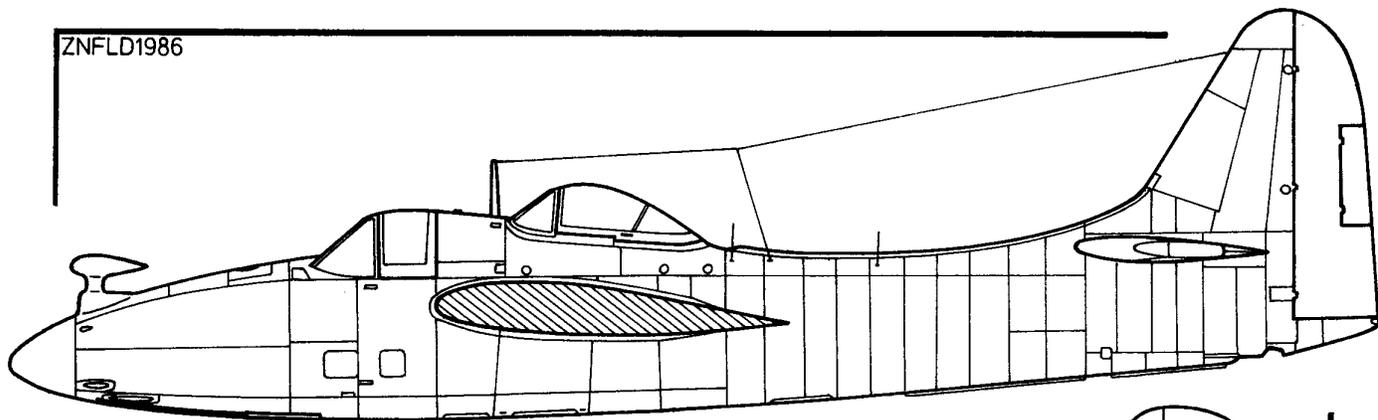
Per quanto riguarda la colorazione, questa risulterà decisamente il pezzo forte dell'intero modello: gli F7F-2D erano usati per il "pilotaggio" dei teleguidati utilizzati come bersagli durante le esercitazioni di tiro, e la loro colorazione estremamente vistosa doveva servire per evitare spiacevoli incidenti ad opera di tiratori un pò troppo zelanti. La fusoliera e le gondole dei motori sono in Blu Mare Lucido (Glossy

Sea Blue, FS-15042); ali, piani orizzontali di coda e deriva sono in Giallo (Orange Yellow, FS-13538), con questo colore che si estende anche alla parte superiore-posteriore delle gondole motori; il timone di direzione e due bande alari immediatamente all'esterno delle gondole motori sono in Rosso-Arancio (International Orange, FS-13538). Da notare che il Giallo si estende anche ai pannelli dei raccordi tra superfici alari e fusoliera e gondole motori.

Le insegne di nazionalità sono nelle quattro posizioni standard per i velivoli statunitensi: le insegne alari sono a tre colori (Blu, Bianco e Rosso), mentre quelle di fusoliera sono a due colori (Bianco e Rosso); la scritta NAVY è presente sotto all'estremità alare sinistra (in Nero) e sui lati della fusoliera (in Bianco). Sui lati del muso e all'interno delle bande alari (solo sulla superficie inferiore delle semiali) è presente il numero 69 in Bianco. Sul piano verticale vi è il codice identificatore del reparto, UD, con la U in Nero e la D in Bianco sul lato sinistro (sull'altro lato, probabilmente, i colori sono scambiati tra le due lettere). All'estremità inferiore della coda sono presenti le scritte di identificazione dell'aereo, F7F-2D, NAVY ed 80349, in Bianco su tre righe; attorno al muso, in corrispondenza dei dischi delle eliche, vi è una sottile fascia rossa che reca la scritta PROPELLER in verticale in Bianco, e due scritte DANGER in Rosso ai lati. Le eliche hanno le pale in Nero con estremità in Giallo, con la piccola ogiva anteriore in Bianco; la carenatura a goccia dell'antenna sul muso è in Grigio Scuro.

Una immagine a colori di questo velivolo si può trovare sul fascicolo N°55, "Gli Aerei Imbarcati del Dopoguerra", dell'enciclopedia "Armi da Guerra", edita da De Agostini, e su "American Warplanes, World War Two - Korea, Volume I", di J.L. Ethel, Warbirds Illustrated N°15, edito da Arms & Armour Press; una fotografia in B&N ed un profilo a colori (mostrante l'aereo con due droni Globe Aircraft KD2G-2 appesi ad attacchi alari esterni e con il serbatoio ventrale) si trovano sul volume edito dalla Squadron/Signal Publications citato in bibliografia.

ZNFLD1986



GRUMMAN F7F-2D TIGERCAT

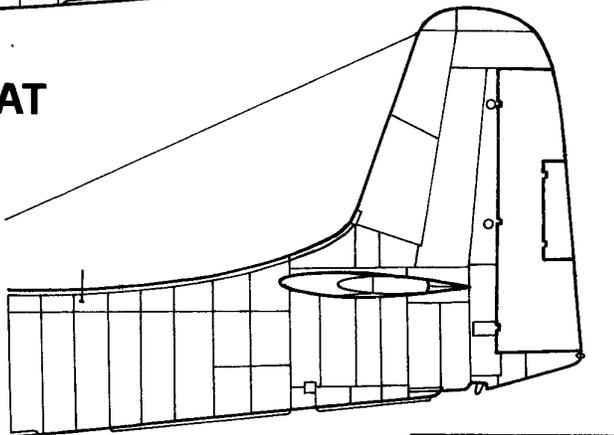
1:72

SCALA / SCALE

DISEGNI DI:
DRAWINGS BY:

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

CODA DELLO F7F-3
F7F-3 TAIL UNIT



FOKKER

DR.1

Alberto Casirati
Centro di Bergamo

"10 Aprile 1918.

In una radiosa mattinata primaverile, un biposto inglese da ricognizione sorvola la "terra di nessuno". L'aereo incrocia in prossimità del fronte, senza decidersi ad attraversare l'invisibile confine che divide lo spazio aereo alleato da quello tedesco. A bordo, pilota ed osservatore scrutano attentamente l'azzurro che li circonda. Finalmente il ricognitore si porta al di là delle linee nemiche. Mentre il pilota conduce l'aereo sugli obbiettivi prescelti, l'osservatore si dà da fare con la macchina fotografica. E' una giornata ideale per le riprese aeree.

La tensione che dominava i due componenti l'equipaggio lentamente svanisce; sembra proprio che si debba trattare di un volo di ordinaria amministrazione.

All'improvviso la macchina fotografica va in mille pezzi, ed un ampio squarcio si apre nel rivestimento in tela della fusoliera; il pilota vira bruscamente, ma è ormai troppo tardi: il triplano tedesco, con il sole alle spalle, serra le distanze. Una piccola fiamma si sprigiona sotto il posto del pilota; l'apparecchio inglese si capovolge: ora tutta la fusoliera è in fiamme.

A bordo del suo triplano quasi interamente dipinto in rosso, il Capitano Barone Manfred Von Richthofen osserva il biposto britannico che, bruciando, precipita verso il suolo tedesco."

Non si tratta dell'inizio di un romanzo di avventure, bensì della ricostruzione della dinamica della 75ª vittoria ottenuta dal più famoso pilota di tutti i tempi: Manfred Von Richthofen, comunemente soprannominato il "Barone Rosso". Dopo aver conquistato 80 vittorie aeree, questo straordinario pilota venne abbattuto, all'età di 25 anni, il 25 Aprile 1918 dalla contraerea australiana, mentre ai comandi del suo Fokker Dr.I 425/17 si accingeva ad abbattere il suo 81º avversario. Da quel giorno, all'Asso degli assi del primo conflitto mondiale venne quasi sempre associata l'immagine di un triplano Fokker dal colore scarlatto.

La scelta di utilizzare tale sgargiante colore non fu casuale, né tantomeno il frutto di atteggiamenti esibizionistici. Lo scopo perseguito era invece quello di rendere l'aer-

reo del comandante immediatamente riconoscibile, e derivava dagli insegnamenti dell'asso tedesco Boelcke, maestro ideatore di molte tattiche di combattimento, alcune delle quali sono in uso ancora oggi.

Il Fokker Dr.I è stato purtroppo spesso oggetto di false affermazioni. Non è questo il luogo per affrontare sistematicamente l'argomento, ma qualche precisazione, basata sugli studi e le ricerche dell'autorevole storico Peter M. Grosz, potrà essere utile e sfatare certe leggende.

In primo luogo, il Fokker Dr.I non è in alcun senso un derivato del Sopwith Triplane inglese. Il Dr.I era dotato di ali a sbalzo, caratteristica che lo rendeva unico fra gli aerei da combattimento al momento della sua apparizione. Le ali a sbalzo non necessitano di tiranteria e forniscono migliori prestazioni aerodinamiche e di robustezza. Il progettista del Fokker Dr.I, in effetti, non ebbe mai occasione di esaminare un Sopwith Triplane. In secondo luogo, le due fratture in volo che si verificarono agli inizi della carriera del Dr.I furono, come accertato, causate dalla bassa qualità della manodopera e dei materiali utilizzati da Fokker, ma non si ripeterono più quando nuovi standard di produzione furono imposti dall'Idflieg.

In terzo luogo, l'unità motrice maggiormente utilizzata dal Dr.I fu il motore rotativo tedesco Oberursel Ur.II, installato sul 49% degli esemplari. I famosi motori Thulin svedesi, copia del francese LeRhône, che secondo alcuni avrebbero raggiunto la Germania in non meno di 700 esemplari, non sono mai esistiti, come i documenti della stessa Thulin provano oltre ogni dubbio. Un ultimo punto da esaminare riguarda il numero di vittorie conseguite ai comandi del triplano Fokker da Werner Voss, uno dei migliori piloti di tutto il conflitto. E' ormai certo che Voss non abbatté 21 avversari in 24 giorni con il suo triplano 103/17, perché all'asso tedesco vennero riconosciute 10 vittorie fra il 28 Agosto 1917 (data in cui Voss eseguì il primo volo di familiarizzazione sul triplano) ed il 23 Settembre 1917, giorno in cui fu abbattuto combattendo da solo contro ben 5 assi britannici dotati di S.E.5a. Inoltre, non esiste al-

In basso: La mancanza pressochè totale di controventature è molto evidente in questa immagine di uno dei Dr.I personali di Von Richthofen; La colorazione è interamente in rosso.



cun documento ufficiale che dia il numero di vittorie conseguite da Voss ai comandi del Fokker Dr.I 103/17, salvo una fonte austriaca che gli attribuisce 3 abbattimenti.

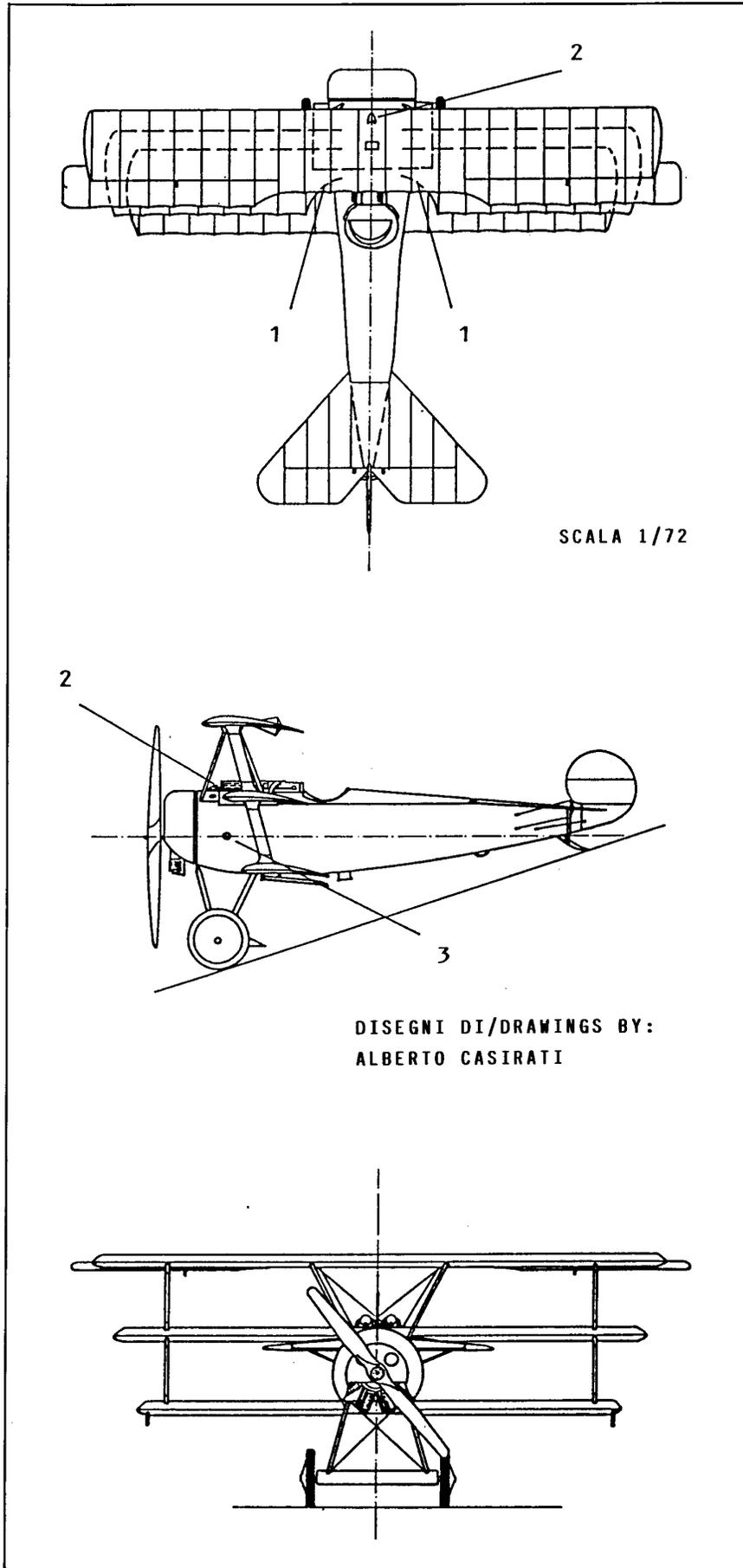
Nelle mani di un buon pilota, nel corso di un combattimento manovrato, il Fokker Dr.I era un pericolosissimo avversario per qualunque aereo alleato. Ciò è dimostrato dal fatto che tutti gli assi tedeschi che ebbero l'opportunità di pilotare il triplano Fokker riuscirono ad incrementare considerevolmente il numero di vittorie al loro attivo. Fra essi ricordiamo, oltre a Manfred Von Richthofen, Ernst Udet, Hermann Goering, Lothar Von Richthofen Josef Jacobs e Josef Mai.

La produzione totale del Fokker Dr.I fu di 320 esemplari, ed è sorprendente che, nonostante tale limitato numero, il triplano tedesco abbia raggiunto tali fama e popolarità.

La celebrità di cui gode il Dr.I non si è purtroppo tradotta in un adeguato trattamento da parte dei produttori di kits. Attualmente risultano disponibili sul mercato soltanto tre scatole: quella Revell in scala 1/72, quella Idea in scala 1/28 e, grazie ad una quanto mai opportuna riedizione, quella Airfix in scala 1/74. Dei tre, il migliore è senz'altro il kit della Idea, riedizione dell'ottima scatola Revell. Il peggiore, invece, è il modello Revell in 1/72: anche se ben stampato, esso presenta purtroppo alcune rilevanti imprecisioni. Finalmente disponibile anche in Italia, il kit della casa inglese Airfix, pur se in scala 1/74, è senza dubbio preferibile al prodotto Revell, nonostante l'età dello stampo. Infatti, il Fokker Dr.I Airfix non presenta i due maggiori difetti del kit rivale: un'ala inferiore di corda insufficiente ed una fusoliera con la parte anteriore di sezione sbagliata. Questi due difetti possono essere corretti solo mediante lavori di modifica estesi e di una certa complessità. In particolare, risulta difficoltosa la correzione dei lati della parte anteriore della fusoliera, la quale presenta una spigolatura eccessiva del rigonfiamento, del tutto lontana dalla realtà, come tutte le fotografie di Fokker Dr.I confermano.

Alcune mancanze accomunano tuttavia i due kits presi in esame. Ad esempio, i piani di coda sono spessi, anche se quelli del modello Airfix presentano un profilo più vicino a quello reale. L'elica va assolutamente sostituita, così come la capottatura del motore, che presenta in entrambi i casi forme eccessivamente arrotondate. Il motore Revell è di ottima fattura, anche se leggermente sottodimensionato, mentre quello Airfix è praticamente inesistente. Le ruote del modello Revell sono assolutamente orrende, mancando tra l'altro del dettaglio del pneumatico sulla faccia interna, e vanno sostituite con quelle di un Fokker DVII Revell mentre il kit Airfix è dotato di ruote di buone dimensioni e fattura.

Il dettaglio di superficie alare è migliore nel kit Airfix, conformandosi certamente di più a quello reale. Il kit Revell presenta la cucitura a zig-



zag anche sulle superfici inferiori delle ali, il che non corrisponde a verità; inoltre, tutto il dettaglio superficiale, dall'effetto tela alla centinatura, è piuttosto pesante, e mal si adatta alla piccola scala.

Il pianetto del carrello del kit Revell è dotato di centinatura, il che contravviene al fatto che lo stesso fosse rivestito in legno. Le armi vanno sostituite in entrambi i casi, o perlomeno estesamente modificate, soprattutto nel caso del kit Airfix. Lo stesso dicasi per tutti i montanti, di gran lunga troppo spessi e per il pattino di coda. Con il 1987, l'Airfix ha cambiato le decals del suo modello, dando ora la possibilità di riprodurre il Fokker Dr.I 103/17 di Werner Voss. Nella precedente versione le decalcomanie riproducevano le insegne del Fokker Dr.I 152/17, uno dei triplani di Manfred Von Richthofen. La scatola Revell offre le decals per un altro dei Fokker Dr.I del Ritmeister, il Fok. 425/17. Va notato che su quest'ultimo aeroplano la finitura di fabbrica era stata obliterata in gran parte dalle insegne personali dell'Asso degli Assi; in particolare, il riquadro recante i pesi dell'aereo non deve essere applicato.

La nostra scelta, viste le premesse, non poteva che privilegiare il kit Airfix, al quale sono riferiti i consigli che seguono. La maggior parte di questi, tuttavia, può essere utilizzata anche per il modello della Revell,

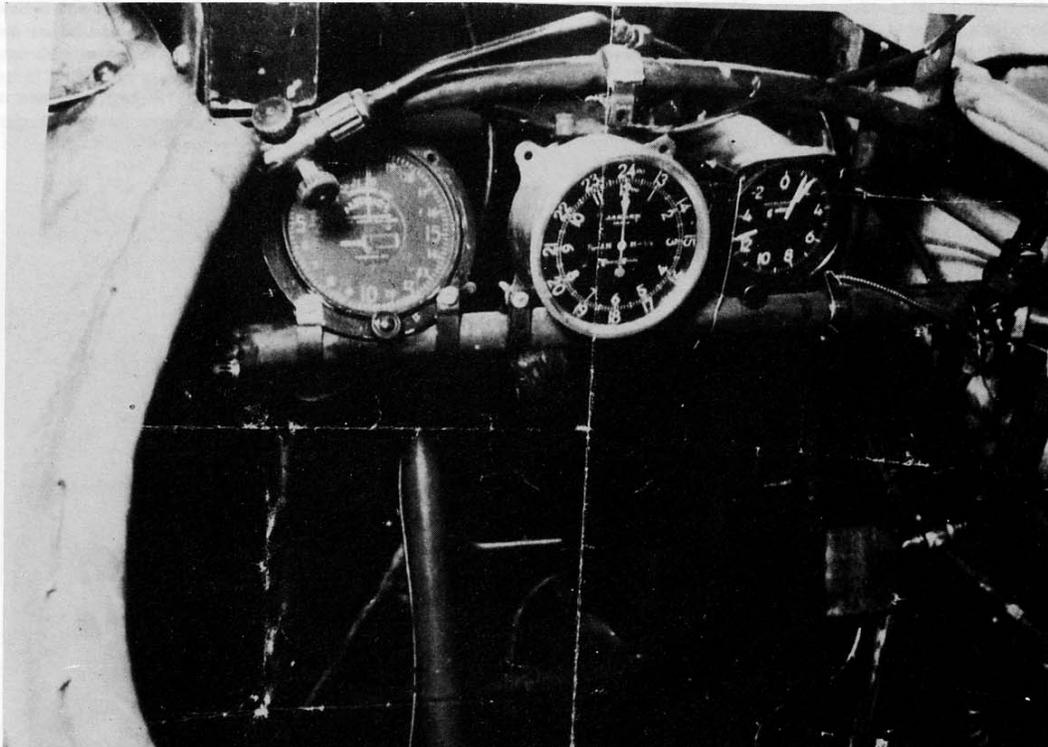
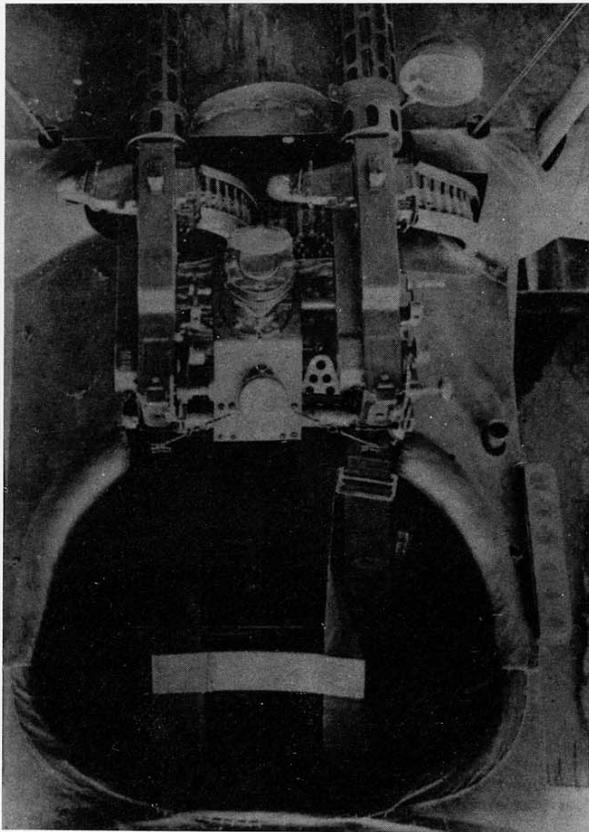
ricordando che per quest'ultimo, bisogna anche aumentare di circa 1 mm. la corda dell'ala inferiore, oltre a ridurre decisamente la spigolatura della bombatura sui fianchi della fusoliera. Sempre per il kit Revell è necessario correggere uno dei due alettoni, a seconda del particolare esemplare che si intende riprodurre. L'alettone destro venne

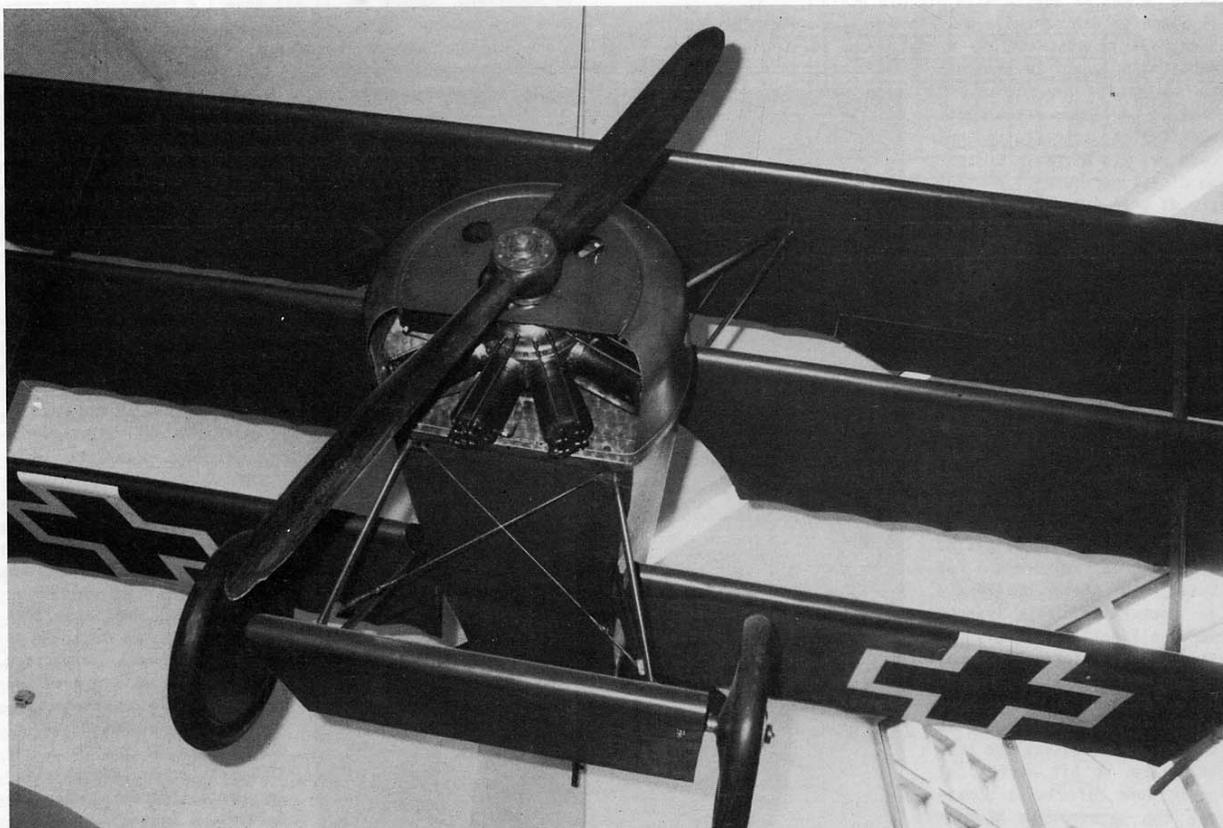
usato, nella forma che ha nel modello, dai Dr.I con matricola compresa tra 102/17 e almeno 141/17, mentre i velivoli con numero di matricola successivo impiegarono usualmente alettoni di forma corrispondente a quello sinistro. Attenzione comunque alle eccezioni: è fotograficamente dimostrata l'esistenza di esemplari con un alettone diverso dall'altro, come il Fokker Dr.I 144/17, catturato dagli inglesi il 3/1/1918.

Ma veniamo ora al Kit Airfix. Cominciando dall'ala superiore, bisogna squadrare le estremità degli alettoni, che hanno la forma tipica della produzione tarda. L'ala media va corretta in corrispondenza del raccordo con la fusoliera

A lato: Vista dall'alto dell'armamento di un Dr.I. Si noti il parabrezza (posto tra le due canne delle mitragliatrici), lo specchietto retrovisore (non standard) ed il contenitore di cartucce per la pistola di segnalazione (appeso all'esterno della fusoliera, a destra).

In basso: Vista parziale degli interni di una replica di Fokker Dr.I.





del bordo d'uscita, che va ristretto con l'uso di plasticard e carta abrasiva (vedere disegni, punto 1). Bisogna poi chiudere con plasticard e stucco gli inviti per i montanti interalari presenti su tutte tre le ali, e quelli per i pattini alle estremità dell'ala inferiore. Infine, è necessario attenuare leggermente l'effetto della centinatura usando carta abrasiva fine.

Passando alla fusoliera, è necessario spostare indietro la sede per il montaggio dell'ala inferiore e di quella media, usando i disegni come guida. Dopo aver lisciato gli interni delle semifusoliere e ridotto gli spessori visibili, bisogna procedere all'autocostruzione degli interni. Assemblata la fusoliera, si procederà all'autocostruzione dei piani di coda. Bisogna poi aggiungere il tappo del bocchettone del carburante e la carenatura dell'indicatore del consumo di combustibile (dis., punto 2).

Bisogna quindi pensare alla capottatura del motore.

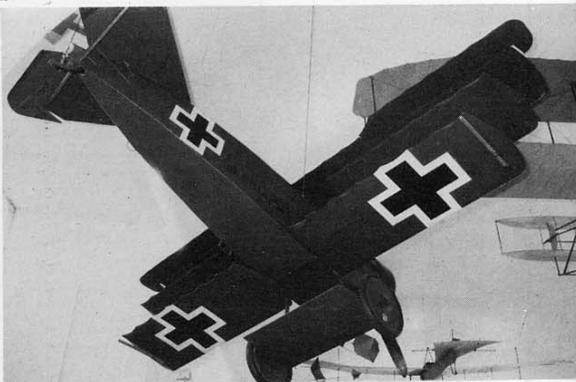
La cosa più semplice da fare è quella di utilizzare il pezzo fornito dal kit, aumentandone la corda con del plasticard, riducendone la rotondità in pianta e di fianco con l'uso di carta abrasiva ed assottigliandone i bordi in vista, oltre ad allargare i due fori di raffreddamento frontali. alternativamente, sempre assottigliando i bordi visibili e riducendo la rotondità, si può usare una capottatura di un Fokker Dr.I Revell. La migliore soluzione, anche se non la più semplice, è quella di una completa autocostruzione in plasticard di questo particolare.

Per il motore è necessario utilizzare quello del Kit Revell od acquistare un motore Aeroclub in metallo bianco. In entrambi i casi, purtroppo, si dovrà ricorrere ad un LeRhône 110, il motore Oberursel non essendo disponibile sul mercato. Sarà quindi opportuno scegliere un esemplare di Fokker Dr.I dotato del motore francese (è stato stimato che il 16% dei Dr.I operativi montò tale tipo di propulsore*). Altrimenti, si può modificare uno dei due motori suddetti in modo da ottenere un Oberursel Ur.II, od autocostruire comple-

* WWI Aero n. 114, pag. 60 - P.M. Grosz.

In alto: Il Fokker Dr.I conservato al Deutsches Museum di Monaco è naturalmente verniciato di rosso, per riprodurre l'esemplare 425/17, l'aereo sul quale venne abbattuto Manfred Von Richthofen. La particolare angolazione dell'immagine consente di osservare molti particolari del motore rotativo e del carrello altrimenti poco visibili.

In basso: Sempre l'esemplare di Monaco, ripreso dal basso. Particolarmente apprezzabile la compattezza di questo magnifico caccia triplano; in evidenza i pattini alle estremità delle ali inferiori e quello di coda.



tamente il motore stesso. In ogni caso non si dipinga questo particolare in nero, ma con colori metallici di diverse tonalità.

Per quanto riguarda l'elica, è bene utilizzare quella di un Fokker D.VII Revell, modificandola basandosi sui disegni. Si passa poi al montaggio dell'ala media e di quella

inferiore. Indi, vanno autocostrite ed incollate le gambe del carrello. Il pianetto del carrello stesso andrà rifinito con carta abrasiva fine, per l'assottigliamento del bordo d'uscita. A questo punto è consigliabile verniciare il modello, ala superiore compresa. Si ottiene così un risultato decisamente più pulito di quello che si avrebbe dipingendo il soggetto a montaggio completato.

Successivamente, bisogna autocostrire i montanti di fusoliera ed interalari, con l'uso dei sempre utilissimi e versatili plasticard e sprue. Lo stesso dicasi per i montanti di coda. Indi, bisogna controllare se l'esemplare riprodotto era dotato di parabrezza ed eventualmente autocostrire questo particolare con l'ausilio di un pezzetto di acetato trasparente (va benissimo anche quello delle scatole delle camicie, purché non sia troppo spesso). Il montaggio può quindi di completato, anche mediante l'aggiunta di vari piccoli particolari, quali i pattini alle estremità dell'ala inferiore, il pattino di coda, la staffa di salita, le maniglie di sollevamento ed i condotti per la presa d'aria del motore rotativo.

Si passa infine all'applicazione delle decalcomanie e della tiranteria, particolarmente semplice in questo caso, date le caratteristiche ali a sbalzo del Fokker Dr.I.

COLORAZIONE

La colorazione di fabbrica dei Fokker Dr.I seguiva lo schema sotto riportato:

- Superfici latero-superiori: streaky green (verde striato)
Questo colore si può ottenere mediante l'applicazione di una mano di vernice verde base, ottenuta con la miscela seguente:

3 parti di Humbrol HB15 + 1 parte di grigio chiaro

L'aggiunta del grigio chiaro è necessaria per diminuire la saturazione del colore e raggiungere un effetto adeguato alla scala del modello. Successivamente, si possono tracciare le striature con l'uso di un pennello intinto nella miscela seguente:

3 parti di Humbrol HB15 e 3 parti di grigio chiaro e quasi asciugato su un foglio di carta.

- Superfici inferiori: azzurro

Questo colore si può ottenere con la seguente miscela:

4 parti di bianco + 8 parti di HG10 + 1 parte di GRN38 a cui bisognerà aggiungere 4 parti di grigio chiaro (tutte le sigle sono riferite alla gamma di colori Humbrol).

L'azzurro formava anche un sottile profilo sui bordi inferiori della fusoliera ed intorno ai piani di coda orizzontali.

- Capottatura motore, montanti di fusoliera e di coda, pannelli metallici esterni e dischi ruote: verde scuro

Questo colore può essere realizzato con la stessa miscela proposta per il verde base nello streaky green.

- Montanti interalari: azzurro, verde scuro o legno verniciato

L'azzurro a cui ci si riferisce è lo stesso delle superfici inferiori, così come il verde scuro è quello utilizzato come base nello streaky green. Anche in questo caso è necessario rifarsi alla fotografia del particolare esemplare riprodotto.

- Interni di fusoliera:

Struttura portante in grigio scuro (Humbrol 67)

Parti in tela in clear doped linen (Humbrol HB16)

Parti in legno in Mo-Lak LG7

Parti in metallo in Humbrol 56.

- Pattini alari e di coda: legno verniciato (Humbrol 9)

- Elica: legno verniciato con striature (Humbrol 9)

Molti Fokker Dr.I ricevettero comunque schemi personalizzati che coprono, tutto od in parte, quello di fabbrica; perciò il riferirsi alle fotografie del soggetto prescelto diviene oltremodo necessario. Va ricordato infine che, il 20 Marzo 1918, l'Idflieg prescrisse l'uso di un nuovo tipo di insegna di nazionalità, sostituendo così la "cross patée" o croce di ferro, con la Balkankreuz, a bracci rettilinei. Spesso il vecchio tipo di insegna traspariva sotto il nuovo. Nessuna regola precisa venne dettata in merito alle proporzioni della Balkankreuz, diversi tipi della quale ornarono così i Fokker Dr.I operativi in quel periodo.

BIBLIOGRAFIA

"WWI Aero, The Journal of the Early Aeroplane"

Quasi tutti i numeri di questa splendida rivista sugli aerei della I G.M. includono elementi di interesse per chi decidesse di costruire un Fokker Dr.I, ma dal punto di vista modellistico sono particolarmente indicati i seguenti numeri: 64 Settembre 1977, 94 Aprile 1983, 101 Settembre 1984.

"Scale Models Warplane Special"

"Fokker Fighters of WWI" Vintage Aviation Publications

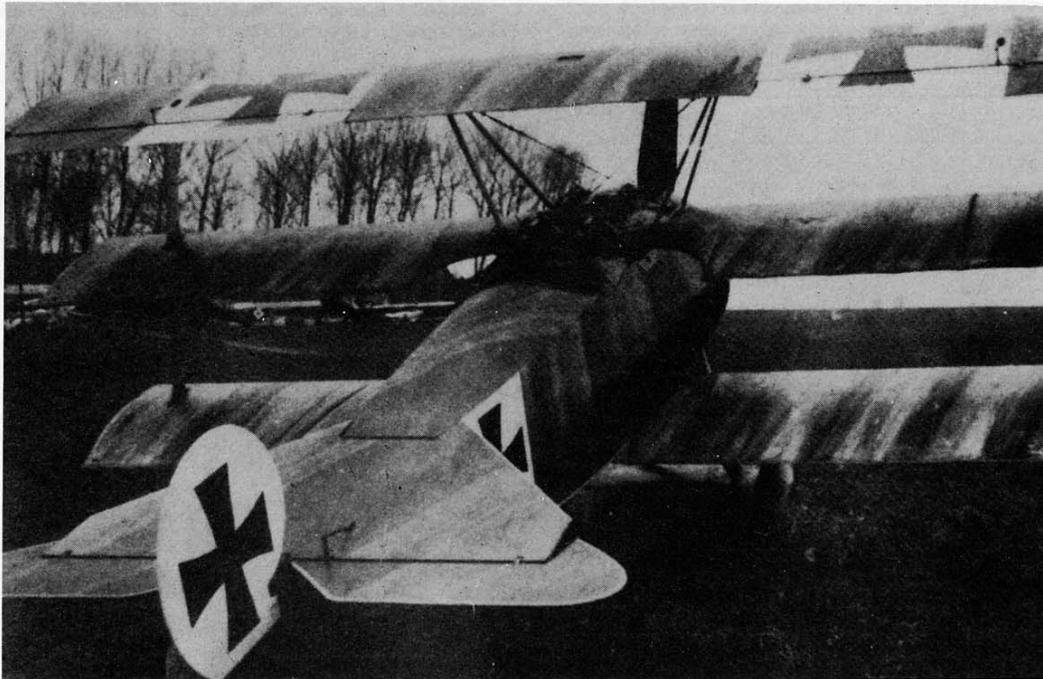
"Air Enthusiast Quarterly" n. 8

"Airfix Magazine" Luglio 1969, Agosto 1969, Ottobre 1969

"Windssock Datafile" n. 5

"Vintage Warbirds" n. 6.

In basso: Questa fotografia mostra chiaramente l'effetto di striatura del verde applicato alle superfici latero-superiori, ed il sottile bordo azzurro intorno ai piani di coda orizzontali.



MIG-29 FULCRUM

1a PARTE

Francesco Gasparoni
Centro di Venezia & Mestre

Questo articolo è dedicato alla recensione dei due kits di MiG-29 finora usciti, il Fujimi e l'Hasegawa entrambi in scala 1/72. Altri due modelli sono stati annunciati nei cataloghi 1988 della Esci (1/72) e della Monogram (1/48); ad essi dedicheremo la seconda parte dell'articolo, non appena saranno usciti sul mercato.

Per potere giudicare pregi e difetti dei due kits in oggetto, il problema fondamentale è quello di disporre di foto e delle dimensioni precise dell'aereo vero. Per quanto riguarda le fotografie disponibili, ne sono state fortunatamente pubblicate un buon numero a seguito della visita effettuata in Finlandia da 6 MiG-29 nel luglio 1986. Esse possono essere reperite nelle fonti citate in bibliografia. Per quanto riguarda i dati dimensionali dell'aereo, tutte le fonti che ho consultato sono purtroppo in disaccordo, cosa che del resto era da attendersi, trattandosi di dati stimati dall'esame di foto e non ricavati da osservazioni dirette o meglio ancora forniti dalla ditta costruttrice (la glasnost non è ancora arrivata a tanto!). Per maggiore chiarezza ho riportato in una tabella tutti i dati che sono riuscito a reperire.

Dall'esame della tabella si può ricavare che esistono fondamentalmente due stime: una che prevede un aereo "piccolo" (colonne 3 e 5) ed un'altra che lo prevede più "grande" (colonne 1 e 2); non considero invece attendibili i dati stimati dall'IPMS Finlandia e riportati nella colonna 4.

Alla prima "scuola di pensiero" (a cui appartengono le stime riportate da Aerei nell'ottobre '86) si sono rifatte tanto l'Hasegawa che la Fujimi per realizzare i loro modelli. Purtroppo per noi, risulta ormai accertato che queste dimensioni siano state elaborate sulla base delle prime foto re-tesi disponibili in occidente (foto da satellite, forse addirittura di un banco-prova volante), e che alla luce della osservazione dei MiG-29 atterrati in Finlandia esse vadano riviste in senso maggiorativo, come appunto fanno le fonti più recenti (RID, Aeronautica e Difesa, Aerei 7-8/87).

Assumendo dunque come vere le dimensioni riportate da RID ed Aeronautica e Difesa, i due kits risulterebbero riprodotti in una scala effettiva compresa fra 1/1/85 e 1/1/90, con fermando così l'impressione visiva di "piccolezza" che ho inizialmente avuto nell'esaminarli. Ovviamente non c'è niente da fare per porre rimedio a ciò, trattandosi di un'errore di scala, che coinvolge tutti i pezzi dei due modelli e non solo parti ben definite.

Esamineremo quindi nel seguito i due modelli, dimenticandoci della loro scala e soffermandoci sulla bontà della ripro-

duzione dei vari particolari. Per semplicità d'ora in poi il kit Hasegawa sarà indicato con H e quello Fujimi con F.

Parte anteriore della fusoliera

Qui vi è la maggiore differenza tra i due modelli.

F ha infatti allargato la sezione di fusoliera all'altezza dell'abitacolo di 3 mm. circa rispetto ad H. Avendo i due Kits la stessa lunghezza, l'aspetto di F risulta pertanto molto tozzo e poco fedele alla realtà. Buona appare invece la riproduzione di H.

Capottina

In conseguenza di quanto detto sopra, la capottina di F è più larga di 3 mm. di quella di H.

Prese d'aria ausiliarie superiori

Meglio quelle di F, che vengono proposte come pezzi separati in due alternative: chiuse o aperte con persiane inclinate di 45°. Quelle di H, che sono incorporate nella metà superiore della fusoliera, sono in posizione innaturale (a 90°) suggerisco pertanto di eliminarle e di sostituirle con lamelle di plasticard da montare opportunamente inclinate.

Piani orizzontali

Ben riprodotti quelli di H e sbagliati quelli di F, troppo corti e tozzi.

Timoni

Leggermente più piccoli quelli di H; meglio dettagliati nei particolari (come le antenne) quelli di F.

Scarichi motori

Più precisi nella riproduzione quelli di H.

Pozzetti carrelli

Poco profondi e sommariamente dettagliati quelli di H; molto più realistici quelli di F.

Interni

Da migliorare in entrambi i casi; meglio comunque quelli di F, più proporzionati (il seggiolino di H è terribile). Ricordo che la Model Technologies produce un "Detail Set" dedicato al MiG-29 (vedere nota al termine dell'articolo).

Armamento

F propone alcuni carichi alari; faccio comunque notare che gli esemplari visti in Finlandia erano "puliti", l'unico armamento essendo costituito dal cannone da 23 mm. montato sul Lerx di sinistra.

Pannellatura

Ambedue in negativo, più convincente quella di F.

Decals

Ambedue i fogli forniscono una serie di numeri blu bordati di bianco per riprodurre gli esemplari visti in Finlandia (ricordo a questo proposito che i codici dei sei MiG-29 erano 01,02,03,07,08,12). Il foglio F propone inoltre marchi per delle (al momento improbabili) livree cecoslovacche, finlandesi, Tedesche dell'Est, oltre ad una serie di numeri rossi.

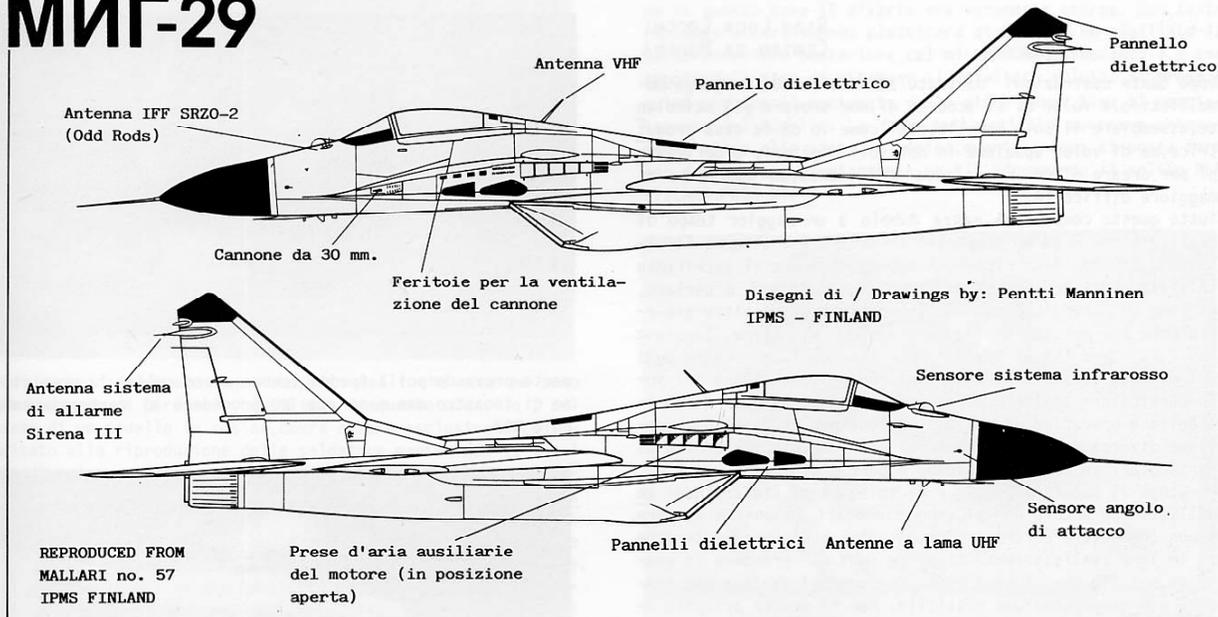
LERX

Si tratta delle estensioni del bordo d'entrata alare alla radice, che i due kits riproducono con un profilo differente, più arrotondato quello di F, più rettilineo quello di H.

	RID & AERONAUTICA E DIFESA	AEREI 7-8/1987	HASEGAWA & FUJIMI	IPMS MALLARI	AEREI 10/1986
Apertura alare	15,25 / 212	14,90 / 207	12,00 / 167	11,50 / 160	10,25 / 142
Lunghezza	18,00 / 250	17,75 / 247	15,50 / 215	17,20 / 239	15,50 / 215
Altezza	4,90 / 68	4,35 / 60	5,25 / 73	4,40 / 61	5,25 / 73
Lunghezza senza sonda anteriore		16,65 / 231			
Apertura piano orizzontale	10,70 / 149	9,80 / 136			
Carreggiata carrello		3,65 / 51			
Passo carrello		4,00 / 56			
Corda alare alla radice	4,28 / 59				

NB: la prima dimensione è quella reale, espressa in metri; la seconda è quella in scala 1/72 espressa in millimetri

МИГ-29



Mancando una foto dall'alto dell'aereo è impossibile allo stato attuale stabilire quale dei due sia più realistico.

Le altre parti dei kits (ali, prese d'aria, carrelli) non meritano commenti particolari, risultando accettabilmente riprodotte in entrambi i casi.

Conclusioni

In conclusione ritengo che il kit Hasegawa risulti il migliore dei due dal punto di vista della fedeltà di riproduzione delle linee generali dell'aereo. Il kit Fujimi paga purtroppo il già citato errore nella parte anteriore di fusoliera, che ne altera parecchio l'aspetto. Dove la Fujimi è senz'altro superiore è invece nella qualità delle pannellature e dei dettagli minuti quali le antenne ed i pozzetti dei carrelli; troppo poco comunque per giustificare l'acquisto. Non resta che aspettare i Fulcrum che devono ancora uscire sul mercato, sperando che risultino basati sui dati aggiornati dimensionalmente.

Bibliografia

Aerei 9/86 - 10/86 - 7-8/87.
RID 10/86 - 4/87
Aeronautica e Difesa n. 2 (Dic. 86).
Scale Modeler Gennaio 88.

A lato: Il MiG-29 codice 07 ripreso durante la visita in Finlandia nel 1986. Una delle caratteristiche più inusuali di questo aereo è la particolare configurazione delle prese d'aria, che durante i rullaggi sono chiuse da una paratia per evitare l'ingestione di corpi estranei. Il rifornimento d'aria per i motori viene effettuato tramite le "griglie" poste sulla parte superiore del raccordo alafusoliera, come si può chiaramente vedere da questa immagine.

(foto Muikku via Rossi)

IPMS Mallari n. 57
Notiziario IPMS Italy vol. 17 n. 4.

"DETAIL SET" per MiG-29, Model Technologies

Voglio infine dedicare due parole al Detail Set prodotto dalla Model Technologies che comprende 28 parti fotoincise relative ad interni, antenne e scarichi statici, prese d'aria ausiliarie in posizione chiusa.

In particolare per quanto riguarda gli interni, vengono fornite sia parti compatibili con la "vasca" dell'abitacolo Hasegawa, sia parti compatibili con quella Fujimi; inoltre finezza estrema, vengono fornite parti per correggere l'interno Hasegawa e riportarlo a proporzioni più corrette (in questo caso però andrà reperito un nuovo seggiolino essendo quello del kit troppo largo).

Anche se ovviamente non è possibile valutare l'accuratezza della riproduzione delle varie parti, ritengo che questo set consenta di migliorare decisamente il realismo dell'uno o dell'altro kit che si voglia costruire e pertanto ne consiglio caldamente l'acquisto.

Come tutti gli altri prodotti della Model Technologies, è ordinabile per corrispondenza al "Soldatino Modellismo" Via le Umbria 41 - 20135 Milano.



CONSTRUIRE UN KIT IN RESINA

GIAN LUCA COCCHI
CENTRO DI MODENA

Dopo tante costruzioni "da scatola" utilizzando un gergo modellistico, a volte ci si accorge di non trovare più stimolante, assemblare il solo modello, così come lo dà la casa produttrice, ma di voler spaziare in notevoli migliorie o derivazioni per creare oltre a qualcosa di diverso, un quoziente di maggiore difficoltà.

Tutto questo comporterà senza dubbio a un maggior tempo di realizzazione e ad un dispendio in denaro più alto, ma il risultato finale, certo ripagherà abbondantemente il sacrificio iniziale. Così con questa introduzione, comincerò a parlare, di come si costruisce un modello derivato da un altro già esistente sul mercato utilizzando un kit in resina. Sappiamo tutti noi "addetti ai lavori", come sia semplice trovare oggi sul mercato queste trasformazioni, che possono andare dal solo particolare aggiunto; ad es. un sistema blazer per carro israeliano operativo, ad una derivazione per ottenere una versione diversa dal modello base, al kit completo arricchito di particolari in resina, in piombo e parti fotoincise.

Lo scopo di questo articolo, è di spiegare ed aiutare quei modellisti che ancora non si sono cimentati in questo settore, a non commettere errori di inesperienza che comprometterebbero le loro realizzazioni. Si parte così col prendere in esame il modello che si vuol costruire, dandosi da fare per cercare più documentazione possibile. Per il nostro articolo utilizzerò come traccia, la costruzione di un semicingolato tedesco HANOMAG SdKfz 251/22 D versione controcarrò dell'ultima ora durante la fine del secondo conflitto mondiale.

Osservando attentamente la documentazione in nostro possesso, noteremo, come il modello base TAMIYA voglia modificato, così come il PAK 40 7.5 cm di casa ITALERI installato all'interno del mezzo.

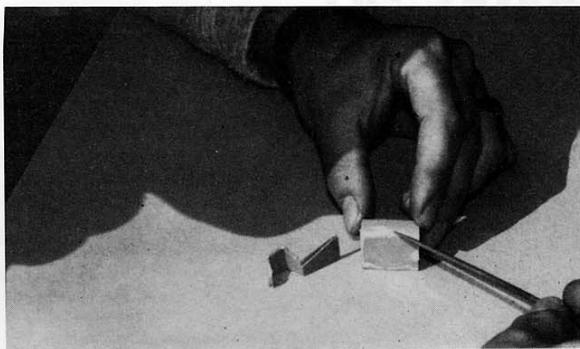
Riepilogando, dovremo così utilizzare tre KIT, per ottenerne uno solo.

- 1 HANOMAG SdKfz 251/1 TAMIYA
- 2 PAK 40 7.5 cm ITALERI
- 3 HANOMAG SdKfz 251/22 D conversione in resina DES KIT (FOTO 1)

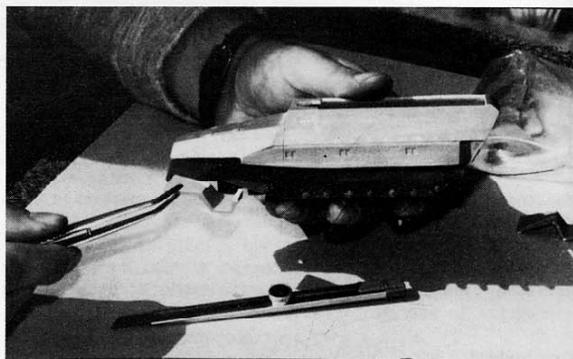


La confezione, comprende oltre a tutta la parte superiore da sostituire a quella del modello base, l'interno che per esigenze di operatività, si presentava notevolmente ridimensionato, ma non per questo meno interessante. Avremo così a nostra disposizione il contenitore dei colpi, i sostegni del basamento per il cannone, e le panche con schienale imbottito, ecc... A questo punto non resta che iniziare.

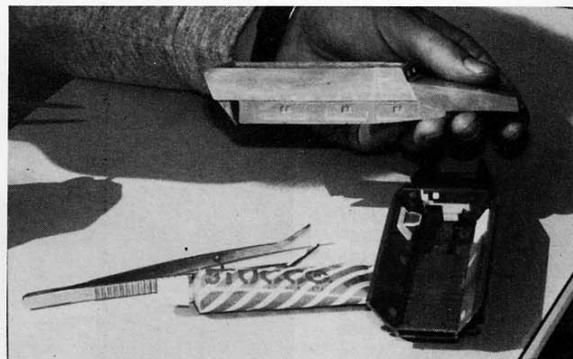
La tavola a colori di Bruce Culver del volume N°32 della serie Vanguard che riproduce una vista di 3/4 del modello, ed una vista interna dello stesso, non potrà altro che aiutarci per meglio capire ciò che purtroppo non riusciremo a chiarire nelle scarse informazioni dateci dalle istruzioni DES KIT. Cominceremo subito col dire che la resina per motivi di lavorabilità e di stampo può presentare notevoli sbavature FOTO N°2 che daranno a prima vista un'aspetto grossolano ad ogni singolo pezzo. Nessun problema, in quanto prestando però la massima attenzione e utilizzando lime da ferro per tornitori e carta abrasiva del 600 e del 1000, si potrà ripulire ogni



parte provando poi a freddo, (senza usare colla) la precisione di incastro man mano che si procederà al carteggiamento FOTO N°3.

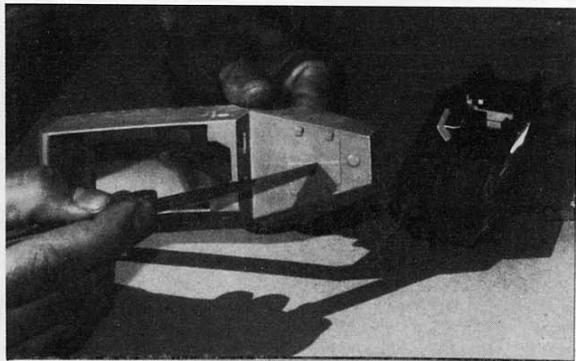


Un consiglio è quello di passare sempre con carta abrasiva molto fine, tutte le parti per sgrassarle e opacizzarle, in quanto la maggior parte dei kit in resina, presentano superfici eccessivamente lisce e lucide. Su di un foglio si disegneranno poi tutte quelle parti troppo piccole o poco in rilievo (bulloni, maniglie, ecc.) che potrebbero venire cancellate nella lavorazione, per poter autocostruirli successivamente. Fatto questo si controllerà che sulle stampate, non siano presenti ritiri o "bolle d'aria" (inevitabile in questi KIT a causa della lavorazione artigianale). Il tutto si eliminerà utilizzando il normale stucco da modellismo FOTO N°4.



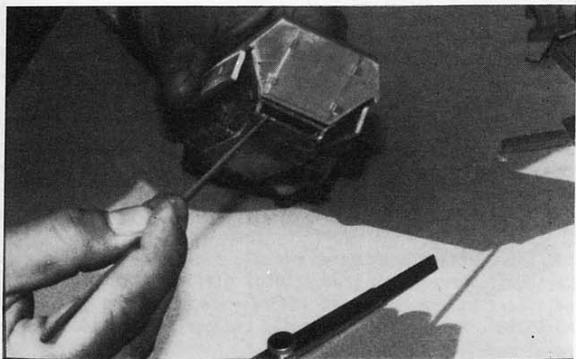
Si procederà ancora una volta al carteggiamento delle stucature usando carta abrasiva del 1000 bagnata in acqua per evitare di graffiare la superficie del pezzo.

Usando poi la punta del tagliabalsa, si puliranno tutte le linee di demarcazione dei particolari es. le cerniere dei portelli, le feritoie, le maniglie di sollevamento, o i supporti per le antenne qualora si presentassero queste parti in un altro modello, non dimenticando le chiusure dei cofani o i perimetri saldati delle piastre che componevano i carri originali. FOTO N°5

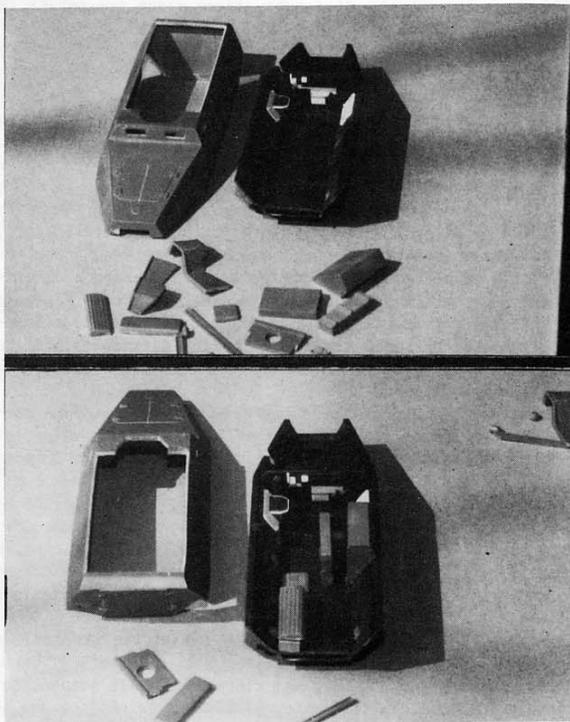


Qui vorrei aggiungere una nota, per quelli che come me sono in possesso di pirografo. L'utilizzo di questo utensile, nel caso di un modello in resina, dovrà essere esclusivamente limitato alla riproduzione delle saldature, mantenendo il livello di calore regolato al minimo, onde evitare spiacevoli inconvenienti di perforazione o fusione di pezzi oltretutto assai cari. Bisognerà evitare l'inalazione dei vapori che si sprigioneranno al momento del contatto con la punta rovente del pirografo e la resina, soffiando sul punto di lavorazione. Al momento in cui sarete certi che ogni singola parte è stata opportunamente pulita, limata, stuccata e carteggiata, si procederà all'assemblaggio finale usando colla cianoacrilica ATTACK.

Nel caso del modello da me costruito, varie difficoltà, le ho incontrate al momento dell'unione della parte inferiore dello scafo (TAMIYA) e quello superiore (DESKIT) vedi FOTO N°6.



Pensare che combaciassero alla perfezione, era forse troppo, ma in questo caso il divario era veramente enorme. Con tanta pazienza e cura, usando plasticard di 0.75 mm ho sigillato la parte inferiore posteriore del mio HANOMAG, stuccandola e carteggiandola fino ad ottenere il risultato voluto. Si proseguirà poi con il montaggio delle altre parti, fino al completamento del modello. Le foto dell'articolo mostrano chiaramente oltre alle parti in resina, quanto ancora si possa fare per dettagliare maggiormente un KIT adoperando il solito PLASTICARD. FOTO N°7-8



Per la verniciatura, nessun problema. Sulla resina, si vernicia a pennello e ad aeropenna nello stesso identico modo della plastica, sempre che precedentemente come suddetto, all'inizio della lavorazione, le parti siano state ben pulite per meglio consentire la verniciatura. A questo punto non mi resta che augurarvi buon lavoro nella speranza che i miei consigli vi siano di aiuto.

SKYWAYS

THE JOURNAL OF
THE AIRPLANE 1920-1940

Leo Opdycke, Editor

W-W-1

Aero

THE JOURNAL OF
THE EARLY AEROPLANE

Kenn Rust, Editor

W.W.1 AERO (1900-1919), and SKYWAYS (1920-1940):

our two Journals, which contain:

- information on current projects
- news of museums and airshows
- technical drawings, data
- photographs
- scale modelling material
- news of current publications of all kinds

- historical research
- workshop notes
- information on paint and color
- aeroplanes, engines, parts for sale
- PLUS: your wants and disposals
- PLUS more...

Sample copies \$4 each.

Published by: **WORLD WAR 1 Aeroplanes, INC.**
15 Crescent Road, Poughkeepsie, NY 12601, USA (914) 473-3679

W-W-1

Aero

THE JOURNAL OF
THE EARLY AEROPLANE

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



SAMPLE ISSUE \$4.00

WORLD WAR 1 Aeroplanes, INC.
15 Crescent Road, Poughkeepsie, NY 12601, USA

**I SOGGETTI TRATTATI SUL NOTIZIARIO SONO
IN RELAZIONE AL NUMERO DI SOCI CHE SI
TRAMUTANO IN AUTORI.**

FERRARI GTO

ALDO ZANFI
CENTRO DI MODENA

GTO: una sigla che agli appassionati di automobili rievoca i primi Anni Sessanta ed una berlinetta dalle morbide linee curve, caratterizzata dal marchio del Cavallino Rampante, ma anche tempi molto più vicini ed un'altra berlinetta, dalla sagoma più tesa e recante lo stesso marchio. E' infatti nel 1984 che, a coronamento di lunghe attese, viene presentata la Ferrari GTO, una vettura che ripropone per l'uso stradale molte delle caratteristiche tipiche delle monoposto da Formula 1: dall'uso dei materiali compositi per la scocca alla potenza "esagerata" fornita dal propulsore, ovviamente dotato di sovralimentazione mediante turbocompressore, che determina prestazioni esaltanti, con valori numerici da competizione. Ma passiamo al soggetto principale di queste brevi note, ovvero il modello in scala 1/24 prodotto qualche tempo fa dalla ITALERI. Esso comprende una novantina di pezzi stampati in plastica di diversi colori (nero, grigio chiaro metallizzato, rosso e trasparente) e gomma morbida (ovviamente i pneumatici). Tutte le parti sono ben stampate, senza sbavature o ritiri degni di nota (è presente solo un certo numero di famigerati "cerchietti" dovuti agli estrattori degli stampi), e l'assemblaggio si presenta senza particolari difficoltà, aiutato da un buon foglio delle istruzioni che reca anche qualche immagine del modello finito.

Il montaggio inizia dal propulsore, sul quale bisognerà prestare attenzione a non "cancellare" le numerose nervature di rinforzo (abbastanza corrette, sia come forma che come disposizione) in fase di finitura del gruppo, il cui realismo è migliorabile mediante l'aggiunta dei vari cavi e di qualche altro dettaglio, facendo riferimento ai disegni che accompagnano queste note (non è però necessario esagerare, in quanto, a modello ultimato, non molto sarà poi ben visibile). Si uniscono quindi i turbocompressori e si assembla il tutto, insieme alle sospensioni posteriori, sul telaio di supporto.

Le sospensioni posteriori mancano del telaio che collega la parte superiore del mozzo ruote con il pianale (vedi disegno), particolare che è pure mal riprodotto nelle sospensioni anteriori, dove è simulato da un blocchetto "pieno": se uno se la sente, può cercare di correggere questo difetto (anche qui, vedi disegno), ma occorre prestare attenzione a non danneggiare la riproduzione dell'ammortizzatore-molla elicoidale.

Il complesso del propulsore e le sospensioni vanno poi montati sul pianale, e si passa all'assemblaggio delle ruote e degli scambiatori sistemati sopra al motore. Prima di iniziare a lavorare sul pianale, comunque, è consigliabile l'eliminazione del marchio Italeri dallo stesso.

Segue il montaggio degli interni. Abbastanza corretti i sedili, forniti di poggiatesta separati, il cruscotto e la plancia ed i pannelli interni delle portiere, mentre decisamente troppo massiccia è la leva del cambio. Un tocco di maggiore realismo sarà dato dall'aggiunta delle cinture di sicurezza.

ITALERI 1:24

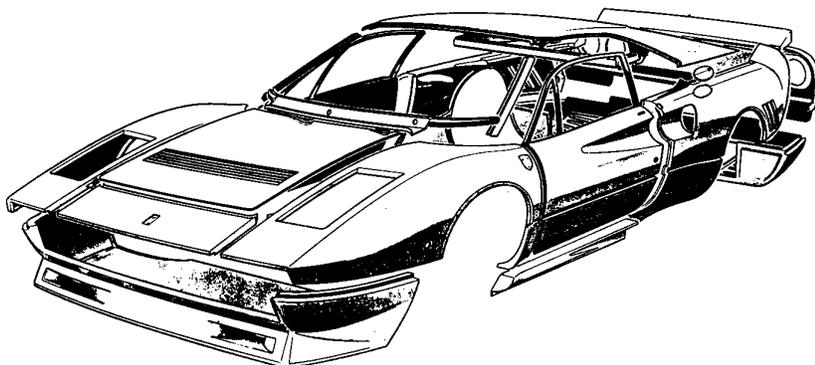
Si uniscono quindi le vetrate alla carrozzeria (insieme ad altri particolari) e si monta quest'ultima sul pianale completo di ruote e propulsore, su cui sarà preventivamente stato montato il gruppo degli interni.

A proposito del pezzo riprodotto la carrozzeria, c'è da dire che è errata la forma della griglia centrale sul cofano anteriore, leggermente curva, mentre nella realtà è perfettamente rettilinea. A voler pignoleggiare, anche il numero delle lamelle delle tre griglie anteriori non è esatto: dovrebbero essere 5 invece di 4 in quella centrale, ed 11 invece di 10 nelle due laterali dietro ai fari retrattili. La correzione di questi difetti non è semplice, per cui ognuno può regolarsi come meglio crede (e poi, dubito fortemente che qualcuno venga mai a contarvi le lamelle delle griglie).

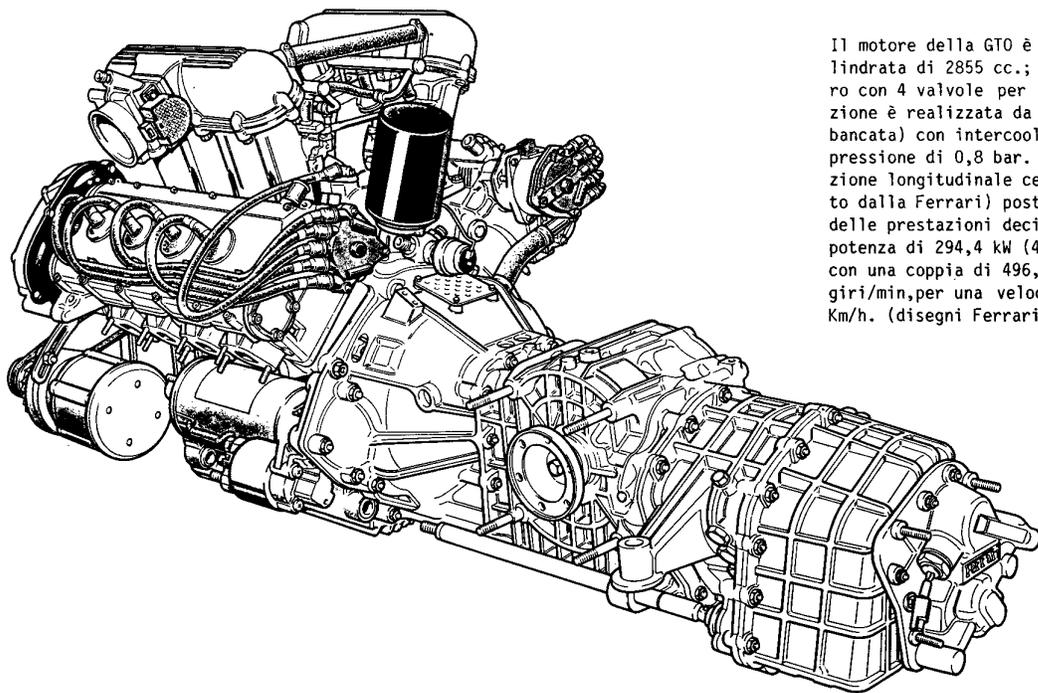
Sempre riguardo alla carrozzeria, si possono forare le prese d'aria presenti nella parte inferiore, sotto alla battuta della portiere, oltre che ingrandire verso l'esterno le prese d'aria principali laterali (ossia assottigliarne il bordo). Da notare che, mediante facili incisioni, è possibile separare il cofano posteriore dal resto della carrozzeria, per avere la possibilità di rendere visibile il lavoro fatto sul gruppo propulsore; anche su questo cofano, però, vi è qualche problema per quanto riguarda le griglie: quelle laterali di maggiori dimensioni, infatti, dovrebbero avere 28 lamelle invece di 25 (ma vale lo stesso discorso fatto sopra).

Un ulteriore appunto si può fare sul pezzo che riproduce le vetrate laterali ed il lunotto anteriore: risulta infatti decisamente squallido nella parte che va a contatto con il tetto della carrozzeria, con un ignobile foro di forma quadrata che ricorda un po' troppo l'aspetto delle analoghe parti delle automobili di metallo pressofuso in 1/43. Va bene che, a montaggio e verniciatura terminati questa zona sarà visibile solo con qualche difficoltà, ma, comunque, una riproduzione almeno delle alette parasole ed un incastro per il retrovisore interno di dimensioni un po' meno gigantesche avrebbe certamente migliorato il tutto. Come operazioni finali, si uniscono i paraurti anteriore e posteriore, tergicristalli e retrovisori esterni, fanaleria e portatarga. A proposito della fanaleria, le luci di posizione e gli indicatori di direzione anteriori sono stampati sullo stesso pezzo che riproduce il paraurti e la calandra anteriore, ossia in plastica nera, per cui sarà necessario un po' di lavoro supplementare per ottenere un aspetto di questi particolari un po' più rispondente alla realtà. Risultano invece assenti, sulla carrozzeria, i ripetitori laterali degli indicatori di direzione.

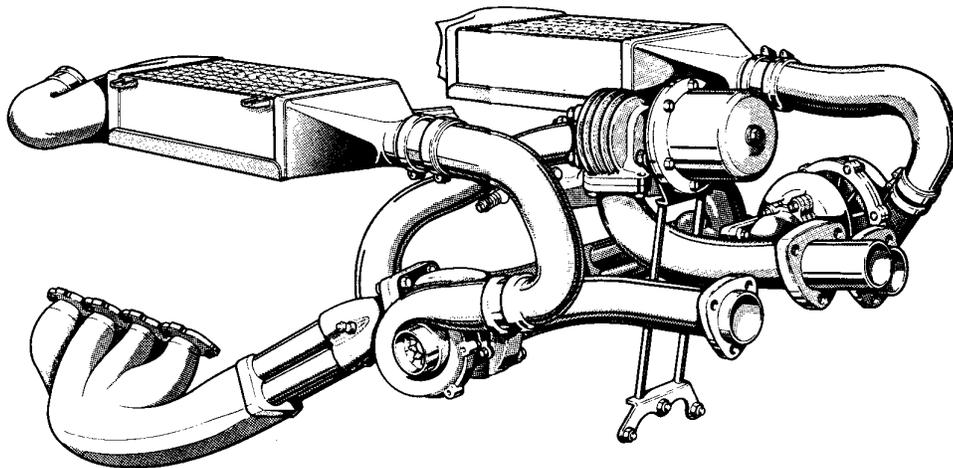
Nel kit è presente anche un piccolo foglio di decals, firmato Cartograf, che reca un cruscotto (di difficile posizionamento) ed i vari marchi Ferrari e Pininfarina, oltre che due targhe MO 651581. Ma prima delle decals bisogna dare un po' di colore al modello: rosso, ovviamente.



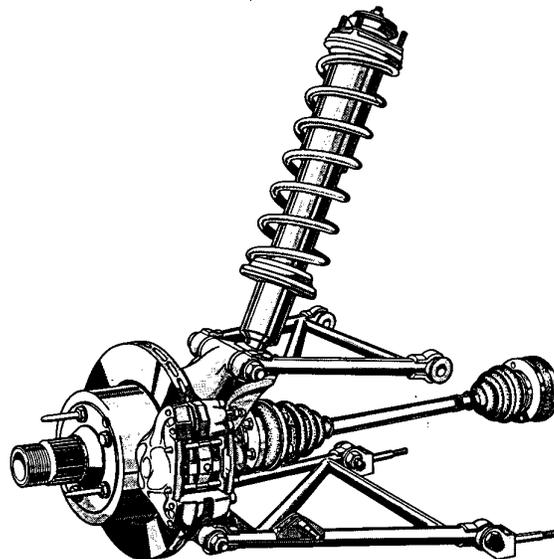
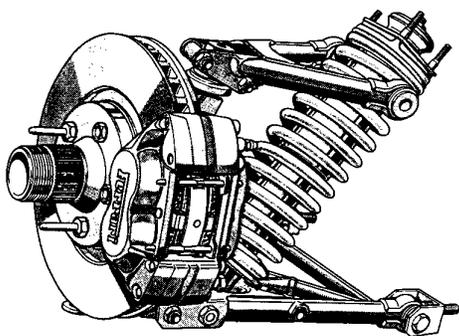
Il corpo vettura della GTO è stato derivato da quello della 308GTB, con la collaborazione della Pininfarina, ed è realizzato con pannellature in vetroresina e materiali compositi, onde ottenere la massima rigidità con il minimo peso. (disegno Ferrari)

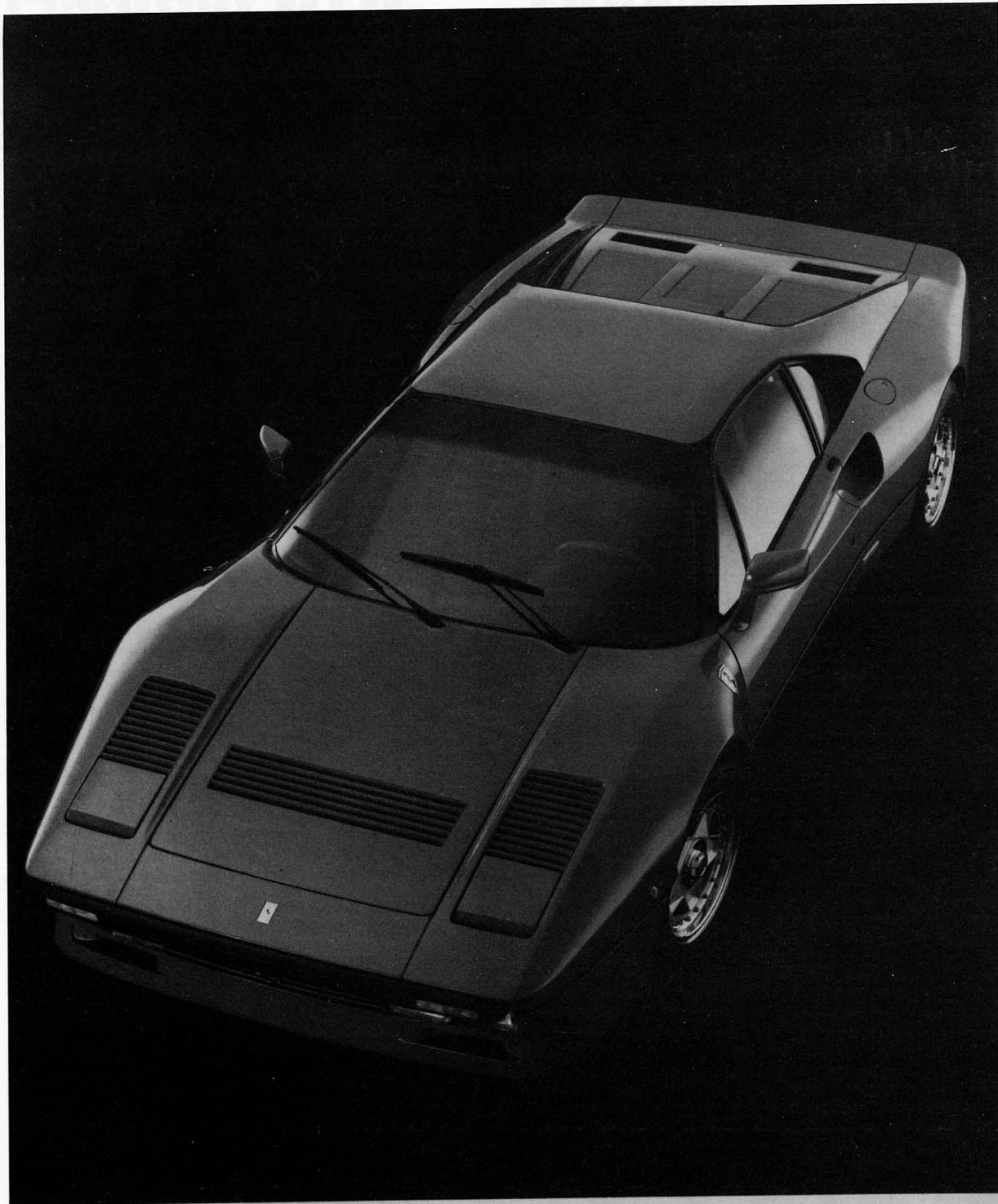


Il motore della GT0 è un V8 a 90°, avente una cilindrata di 2855 cc.; la distribuzione è bialbero con 4 valvole per cilindro. La sovralimentazione è realizzata da 2 turbocompressori (uno per bancata) con intercooler, che producono una sovrappressione di 0,8 bar. Il tutto è montato in posizione longitudinale centrale, con cambio (prodotto dalla Ferrari) posteriore a sbalzo, e fornisce delle prestazioni decisamente entusiasmanti: una potenza di 294,4 kW (400 CV DIN) a 7000 giri/min, con una coppia di 496,4 Nm (50,6 mkg DIN) a 3800 giri/min, per una velocità massima di oltre 300 Km/h. (disegni Ferrari)



Sia le sospensioni anteriori che quelle posteriori sono a ruote indipendenti e quadrilateri deformabili, con bracci tubolari in acciaio speciale. I freni sono a disco ventilati sulle 4 ruote. Le ruote hanno cerchi componibili in lega leggera e montano pneumatici Goodyear '225/55 VR16 anteriormente e 265/50 VR16 posteriormente. (disegni Ferrari)





GTO

FOTO 1 & 2 (IN ALTO E NELLA PAGINA A FIANCO)

La linea disegnata dalla Pininfarina per la GTO ricalca quella delle più diffuse 308GTB/GTS, con le quali può in un primo momento essere confusa da un osservatore distratto. Caratteristiche distintive sono le appendici aerodinamiche maggiorate, i passaruota "gonfiati" a contenere le gommature Goodyear, la fanaleria e le griglie supplementari, i grandi retrovisori esterni e le feritoie all'estremità del parafrangente posteriore che richiamano quelle presenti sulle GTO dei primi anni Sessanta. (foto Aldo Zanfi, IPMS-Modena, e Ferrari)



GTO

Molto semplici gli interni, nel più puro stile Ferrari, con i sedili in pelle, il volante a tre razze e la sottile leva del cambio cromata e con l'impugnatura sferica, che si muove nel classico selettore. (foto Ferrari)

L'ITALIA IN GUERRA



A lato - Schneider M-16, grande, robusto, discretamente armato, lento e goffo. Certo non potevamo pretendere di più dagli ingegneri del tempo data l'assenza delle moderne tecnologie. Nella fotografia vediamo il carro di costruzione francese ceduto agli italiani verso la fine del 1917. Questo fu il primo carro in dotazione al nostro esercito. (foto autore)

NUOVA RUBRICA FOTOGRAFICA

Questo appuntamento, curato dal sottoscritto, vuole illustrare senza pretese come l'Italia si è presentata ed ha partecipato al II° Conflitto Mondiale. Con il trascorrere degli anni sono riuscito a riunire un discreto quantitativo di fotografie d'epoca ed ora mi è possibile presentare ai lettori cosa vi è alle spalle di un'organizzazione come l'I.P.M.S. e di conseguenza mettere il tutto a disposizione dei soci. Non sarà trattato solamente il tema veicoli terrestri ma anche aeroplani, navi, uniformologia, etc.

Carlo Pecchi
I.P.M.S. - MODENA

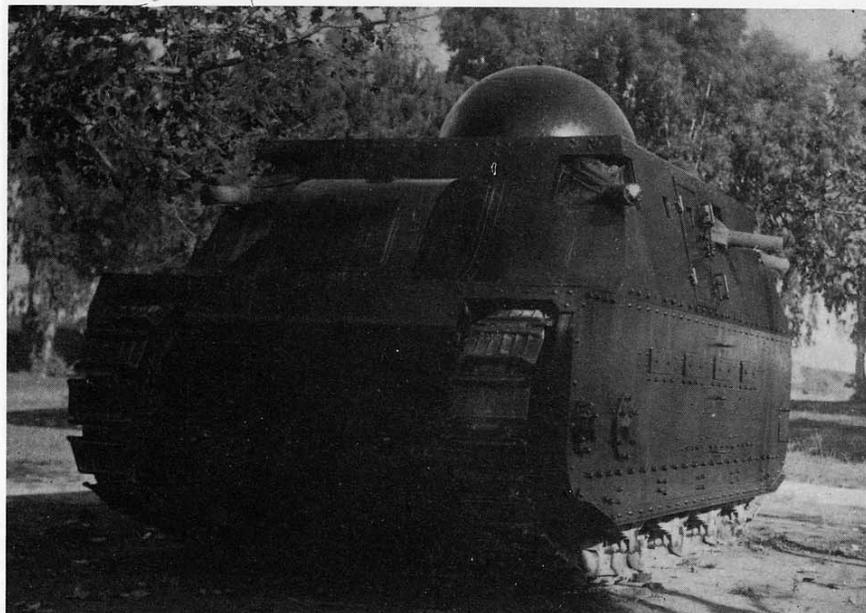


Foto sopra - Fiat 2000, carro armato di concezione interamente italiana nel cortile di una caserma, come potete osservare, è completamente privo di armamento, il quale era costituito da un cannone da 65 mm in torretta girevole su 360° e da 7 mitragliatrici da 6,5 mm in casamatta.

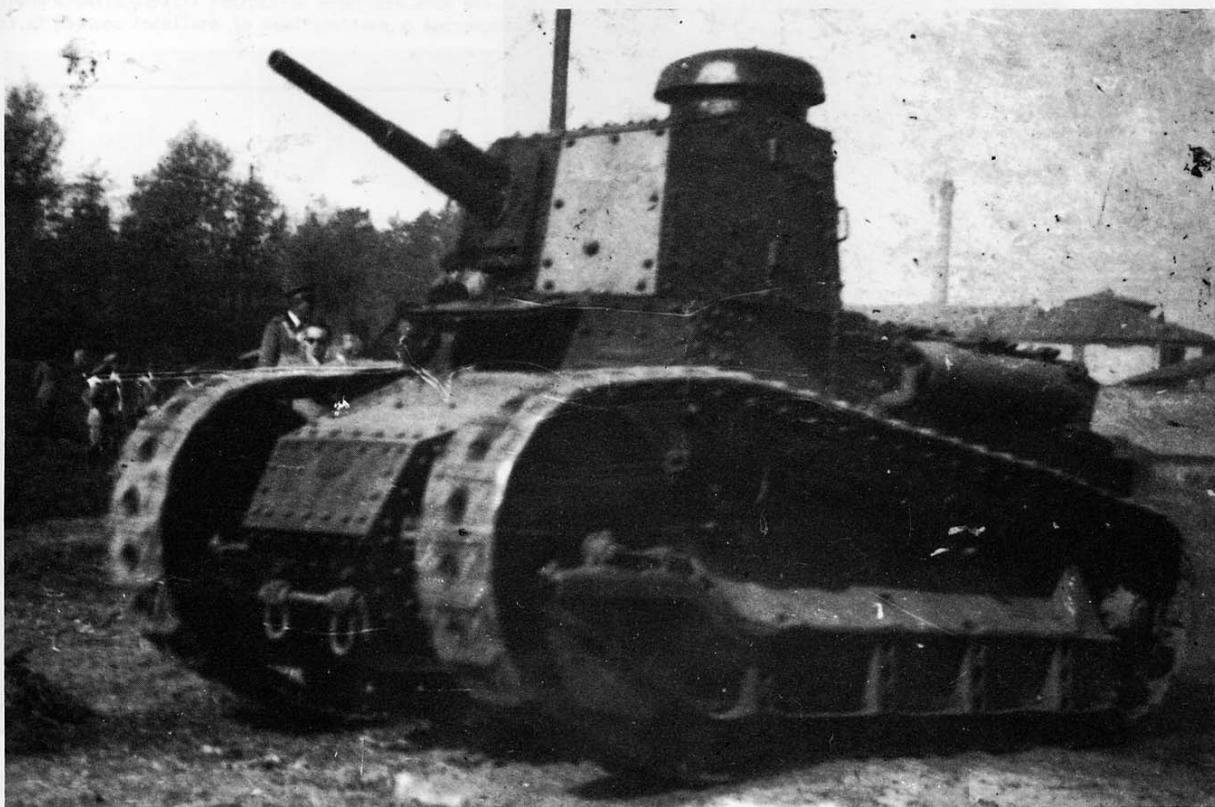
Foto a fianco - Altro esemplare di Fiat 2000, questa volta completamente armato, tutte le armi sono coperte da un telo protettivo. Alcuni dati del veicolo: equipaggio 10 uomini, velocità 6 Km/h., peso 40 ton., lunghezza mt. 7,40, larghezza mt. 3,10, altezza mt. 3,80. (foto autore)

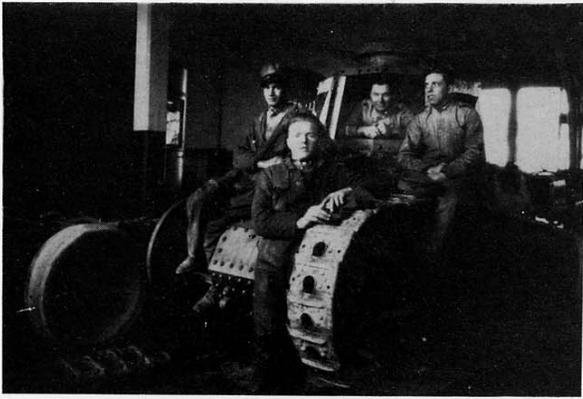


Caserma di Foligno 13/8/1926 - Un reparto di carristi al momento del rancio sosta vicino ai mezzi cingolati pronti a partire per una esercitazione, i carri armati Fiat 3000/21 sono stati caricati sugli appositi carrelli trainati da autocarri. Il primo blindato è probabilmente una versione radio. Qui la mimetizzazione è a tre colori disposti sul carro con macchie irregolari. (foto autore)

A lato - Davanti a centinaia di uomini fra ufficiali, sottufficiali e truppa, un Fiat 3000/21 dà prova di abilità nel muoversi su terreno accidentato, possibilità di guado, mimetizzazione identica al precedente.

In basso - Buona inquadratura di 3/4 anteriore sinistra di un Fiat 3000/30 durante una dimostrazione in poligono; alcuni dati su questo carro: armamento un cannone da 37 mm in torretta, due uomini d'equipaggio, peso 5,5 ton., velocità 24 Km./h. su strada, lunghezza mt. 4,17, larghezza m. 1,64, alt. mt. 2,19. In questa immagine il veicolo risulta mimetizzato in un solo colore. Molto probabilmente verde scuro. La differenza di sigle fra il Fiat 3000/21 ed il Fiat 3000/30 è data dal fatto che il primo era armato con due mitragliatrici calibro 6,5 mm in torretta mentre il secondo era armato con un cannone. (foto autore)

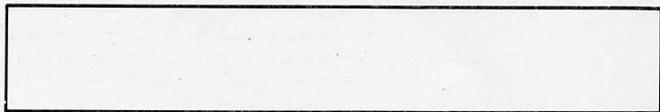
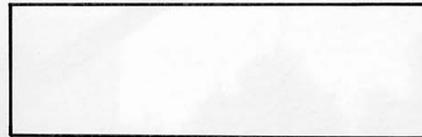
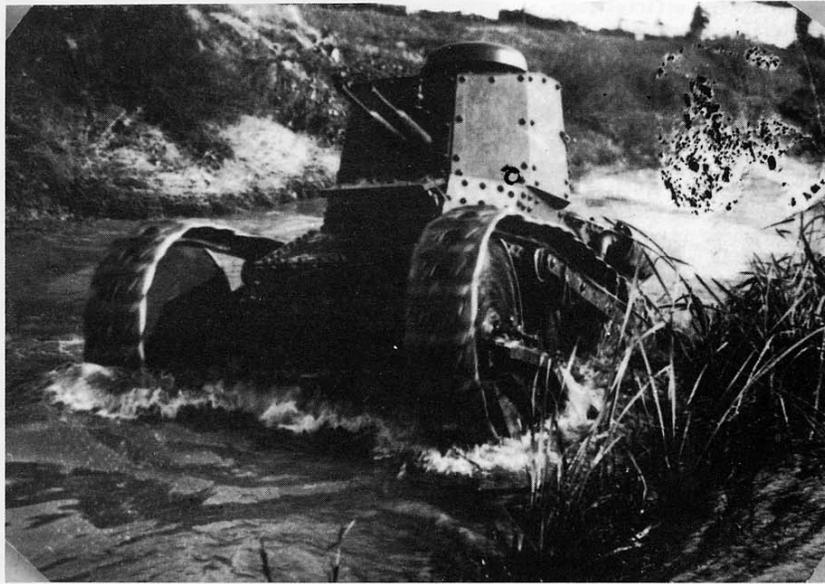




A fianco - Officina meccanica per la riparazione e la manutenzione dei veicoli corazzati. Alcuni meccanici posano per una foto ricordo. Sotto - Carro armato Fiat 3000/21 esce con violenza e agilità da un corso d'acqua. Il modello qui ripreso è armato con due mitragliatrici cal. 6,5 mm. (foto autore)

Sotto - Bologna anni '20. Due equipaggi posano davanti ai loro veicoli durante le manovre quotidiane in inverno. Il carro armato in primo piano è un Fiat 3000/30 armato di cannone.

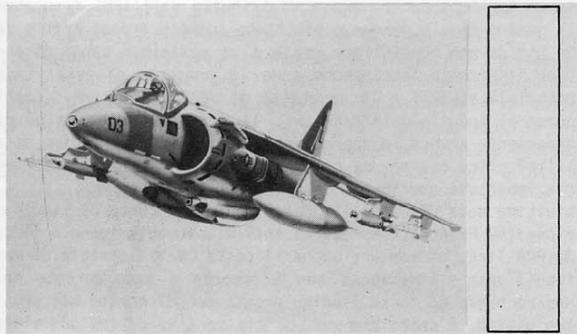
In basso a destra - Piloti, mitraglieri e meccanici posano vicino e sopra i rispettivi carri armati. In questa fotografia sono presenti entrambe le versioni del carro. Lo sportello della torre del secondo veicolo è aperto e possiamo vedere che l'interno è colorato di bianco. (foto autore)



COSE NUOVE DA TUTTO IL MONDO

MCDONNELL AV-8B HARRIER - MONOGRAM 1/48, £.17.500 -

Con numerosi esemplari già in carico a diversi squadron del Marine Corps, l'AV-8B è una realtà operativa ormai consolidata e questo nuovo kit della Monogram giunge a proposito offrendoci una versione definitiva, di serie, dell'Harrier II americano. Diciamo subito che il risultato del lavoro svolto dalla ditta statunitense è, come al solito, molto buono: le linee tormentatissime di questo singolare velivolo sono state catturate al meglio, le dimensioni sono giuste, insomma, l'aspetto finale del modello è del tutto realistico e rende piena giustizia all'originale. Dove semmai mi sento di fare qualche critica è in un'area che ha sempre trovato la Monogram un pò carente, cioè nell'assemblaggio dei pezzi poco curato che può causare contrattempi ai modellisti meno smaliziati. Quello che intendo è che la necessità di raddrizzare lo svergolamento di alcune parti di grandi dimensioni (ali, fusoliera) e di usare spessori di plasticard per aiutarne l'allineamento durante l'incollaggio, insieme al previsto uso di buone quantità di stucco nel generale montaggio del kit, non lo rende un soggetto ideale per un principiante; d'altra parte un acquirente più "navigato" non sarà ostacolato più di tanto da tali inconvenienti e sarà in grado di apprezzare alcune raffinatezze che la casa americana ci offre e che tradiscono un esame molto approfondito dell'esemplare reale, nonché la presenza nel suo staff tecnico di qualificati plastimodellisti. Passando a un'analisi più dettagliata la scatola contiene 90 pezzi in buona plastica grigio scuro e dettaglio superficiale in fine rilievo più 7 pezzi trasparenti. Le istruzioni sono molto chiare e prevedono l'assemblaggio di alcuni sottosistemi prima di unire le semifusoliere; la cabina è molto dettagliata e realistica, anche se il sedile eiettabile Stencil S11S-3 è parzialmente stampato con il pavimento e la paratia posteriore. Il tutto rimane perfettamente visibile pure con il tettuccio fissato in posizione chiusa. Quest'ultimo, insieme al parabrezza, ha un "assetto" verticale un pò strano nella piccola stampata che lo racchiude, facilmente spiegabile con la necessità di ottenere una "bolla" trasparente che, se vista di fronte, copre un angolo ben maggiore di 180°, adottando questa ingegnosa soluzione si sono aggirati i problemi di sottosquadri pur mantenendo angoli di sforno favorevoli: 10 e lode! Molto buono è pure l'interno delle prese d'aria che conduce al primo stadio della ventola; per essere perfetto avrebbe solo bisogno di un prolungamento in plasticard della "camicia" interna che schermi i portelli ausiliari di aspirazione. Dopo aver sistemato gli interni dell'aerofreno e della paratia retrattile anteriore, anch'essi separati, si possono incollare le semifusoliera e aggiungere tutto



il resto. Le ali riproducono molto bene il caratteristico profilo supercritico e necessitano solo della perforazione delle aperture delle valvole di controllo alle estremità e di due fori di ventilazione alla radice dei bordi d'attacco. Qualche altro dettaglio da correggere è la mancanza di una piccola presa d'aria di fianco al pilone ventrale e di due sfoghi circolari davanti alla valvola di controllo infero-posteriore sul trave di coda, assenze imputabili al processo di stampaggio che non permette la riproduzione di tali particolari in luoghi così "scomodi".

Altro punto favorevole è il carrello, piuttosto consistente e dotato di pneumatici Dunlop (c'è scritto sopra!). La gamba anteriore anche se la ruota è separata dalla forcella per maggiore realismo, avrebbe però necessità di alcuni lavori

di miglioramento e manca del faro di rullaggio, mentre il cerchio della ruota ha un disegno strano. Il suo vano poi è del tutto dettagliato ma i portelli sono forniti solo chiusi. I carrellini esterni invece sono in un solo pezzo gamba-ruota che nuoce al realismo ma è un altro compromesso negoziato in fase di progetto: una forcella così esile non avrebbe retto il peso del modello finito se non in blocco con la sua ruota. Discreti i quattro ugelli di scarico, anche se si è visto di meglio, specie in scala 1/72. Per finire, i carichi esterni sono veramente belli, contribuiscono a dare al velivolo un aspetto da albero di Natale. Ci sono: 2 serbatoi da 1.135 litri, un paio di AIM-9L Sidewinder e 3 bombe Mk.82 Snakeye, il tutto appeso a 7 ottimi piloni alari e ventrale. Non potevano poi mancare le carenature aerodinamiche che ospitano, sotto la pancia dell'aereo, il cannoncino General Electric GAU-12/U calibro 25 mm. a sinistra e il relativo serbatoio per 300 colpi a destra. In loro vece si possono installare le tipiche pinne per migliorare l'effetto suolo in gettosostentazione. Qualche lanciarazzi o bomba intelligente in più non avrebbe guastato però abbiamo una sonda per il rifornimento in volo da incollare sulla presa d'aria sinistra.

Rimangono solo le decals, purtroppo per un solo esemplare del VMA-331, Marine Aircraft Group 32, 2° Marine Aircraft Wing, basato alla MCAS Cherry Point, sulla costa orientale degli USA, il primo reparto operativo a ricevere gli AV-8B.

Sono ben stampate in un unico colore, nero, valevole per tutti i distintivi a parte le luci di formazione a bassa intensità, che invece del corretto giallo-verde pallido, qui sfoggiano un giallo caldo del tutto errato. Mancano diversi stencil (come un altro paio di triangoli per gli ugelli, da applicare all'interno) e c'è una coppia di numeri individuali di troppo, ma il giudizio finale è discreto. Lo schema mimetico delle istruzioni riporta i corretti riferimenti Federal Standard, ricordo che una buona immagine del velivolo proposto appare su Aerei n.2/87. Il grigio chiaro 36440 delle superfici inferiori è però stato abolito negli ultimi esemplari consegnati che hanno uno schema totale simile agli Harrier della RAF. Per tirare le somme, non si può evitare di congratularsi con la Monogram per un altro riuscito kit fino ad ora assente in 1/48, senz'altro il migliore AV-8B al momento disponibile ad un prezzo veramente interessante.

Review sample kindly supplied, as usual, by Monogram M. Inc.

Alberto Zanfi
IPMS Modena

SOUTH VIETNAMESE AIR FORCE 1945-'75 DI JIM MESKO - SQUADRON SIGNAL PUB. - Est. 6.50 - \$ 8.95 -

La collana Vietnamese Studies Group della Squadron Publications può già contare su un buon numero di volumetti dedicati al conflitto vietnamita, ma il prolifico Jim Mesko sembra trovare sempre nuove zone d'interesse nell'ambito di tale argomento, ecco dunque apparire questa nuova pubblicazione, 64 pagine in brossura formato A4, dedicata all'Aeronautica Sudvietnamita. Pur senza analizzare molto in profondità le vicende di questa forza aerea, che fu sempre impegnata in operazioni di guerra fin dalla nascita, l'autore riesce a fornire un'immagine generale soddisfacente, aiutato come al solito dal talento grafico di Don Greer nel produrre accattivanti profili a colori e soprattutto da un buon numero di immagini fotografiche, quasi tutte interessanti e ben stampate, a volte anche a colori.

Notevole il capitoletto iniziale che tratta dell'intervento aereo francese nell'allora Cocincina (a cavallo degli anni 1940-'50) contro i Viet Minh, piuttosto ben illustrato e che prelude alla più ampia trattazione del crescente impegno bellico della VNAF legata alle forze aeree statunitensi. Particolarmente interessanti, in questa seconda parte, le immagini dei T-28 Trojan impiegati per l'attacco al suolo con piloti americani ma con osservatori e insegne sudvietnamiti. Il rapporto qualità-prezzo si può quindi dire eccellente, ciò consiglia l'acquisto di questa pubblicazione a tutti gli interessati delle vicende belliche del sud est asiatico.

Alberto Zanfi
IPMS-MODENA

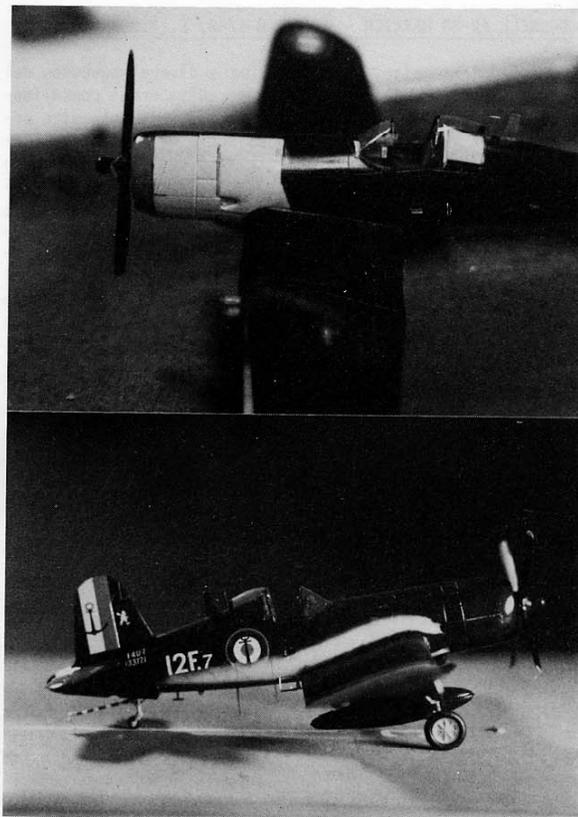
DECALS TAUROMODEL - ART.409 e 410 - STRISCE ARGENTO E ORO IN VARIE LARGHEZZE, ART.524 e 525 - VELIVOLI DELLE PATUGLIE ACROBATICHE DIAVOLI ROSSI e FRECCIE TRICOLORI IN SCALA 1/72 e, ART.530 e 531, IN 1/48 - ART.518,519,529 - NUMERI DI REPARTO PER VELIVOLI A.M.I. ODIERNI (F-104,MB-326/339,G-91,F-86) RISPETTIVAMENTE IN SCALA 1/72,1/48 e 1/32. -

E' dunque disponibile l'ultima sfornata di decals Tauromodel che spaziano su numerosi temi, tutti però legati alla nostra Aeronautica Militare. La qualità generale della stampa è abbastanza buona tranne in alcuni casi fuori registro, particolarmente evidenti nei fogli 518 e 519 che portano i nuovi codici grigio/nero per gli F-104; il 518 poi sembra essere particolarmente sfortunato, perché il film di supporto è lievemente ingiallito. La densità dei colori, conseguenza del metodo di impressione, è discreta, ma sfiora l'insoddisfacente nei fogli 524 e 530 dedicati alle Freccie Tricolori; in questo caso i numeri gialli da applicare sulla finitura nera degli F-86 hanno la tendenza a scurirsi un pò troppo. Le istruzioni sono un pò confuse in certi punti ma dopo qualche minuto di studio si rivelano utili e forniscono informazioni interessanti. Si tratta in definitiva di decals che possono tornare utili agli appassionati dei velivoli A.M.I., anche se presentano ancora qualche imperfezione nella realizzazione che ne rende a volte problematico l'uso.

Alberto Zanfi
IPMS-MODENA

KIT DI CONVERSIONE PER F4U CORSAIR IN 1/72 - 140 FF., DISPONIBILE PRESSO IPMS-FRANCE, B.P.149, 75961 PARIS CEDEX 20 - F -

Grazie alla cortesia dei nostri amici dell'IPMS Francia, sono venuto in possesso di una novità modellistica che senz'altro può interessare numerosi appassionati nostrani. Si tratta di una serie di pezzi che permettono, partendo dall'F4U-1D Corsair dell'Hasegawa, di ottenere un F4U-5/N/NL, un F4U-7 o un AU-1, ovvero l'intera ultima generazione di questo famoso caccia imbarcato che, in tali versioni, è stato impiegato nel conflitto coreano e, dai francesi, in quello indocinese. Fino ad ora chi voleva costruire in scala una di queste ultime varianti del Corsair doveva fronteggiarsi con numerosi problemi, come ristampare la capottina (che era più alta e bombata) o modificare la sezione dell'intera fusoliera davanti alla cabina, perché essa fu allungata e modificata a causa della sistemazione interna dei compressori, scambiatori e sfoghi di aria, si da assumere una sagoma a pera se vista di fronte. Finalmente, con il contenuto di questo kit, ci si può lanciare in un simile lavoro con la certezza di una buona riuscita e con una fatica comparabile al montaggio di un modello normale. Numerosi sono i componenti che si trovano aprendo il robusto imballo, infatti abbiamo: un foglio di parti stampate in vacuform che include i pezzi più grandi, come 2 musci completi o i 2 serbatoi subalari; una serie di parti fotoincise per i particolari più minuti, come la pedaliera dell'abitacolo, le aste di rinforzo del carrello o le antenne varie; una nutrita serie di pezzi in resina per i piloni subalari, l'elica quadripala, l'interno della cabina (completo) e altro ancora, più due nuove capottine (anch'esse vacuform ma in acetato), una aperta e una chiusa. Completano il tutto un affollato foglio di decals, stampato dalla Heller, che fornisce ben 12 Corsair diversi e un eccezionale libretto di istruzioni in inglese e francese di 20 pagine patinate formato A4 che dà tutti i consigli per il montaggio, i profili di colorazione, quasi 30 foto "in action" con dettagli e altro e l'unico set di disegni in 1/72 sinora pubblicati, riguardante le ultime varianti di questo velivolo. Tutto questo ben di Dio è stato concepito e realizzato per l'IPMS France da Bernard Driot, modellista piuttosto quotato oltralpe, e infatti la qualità dell'insieme è molto buona e rispecchia una accurata ricerca di base. Le parti in vacuform sono in plastica di buona spessore e con un discreto dettaglio superficiale inciso; c'è solo bisogno di eliminare qualche bolla dovuta al processo di stampaggio per rifinirli. I pezzi in resina hanno naturalmente una precisione molto superiore, però anch'essi devono essere ben ripuliti da ogni bava superflua prima dell'uso: l'unico difetto



che ho riscontrato è nell'elica che ha le pale un pò troppo spesse e non svergolate. Nessun appunto sulle fotoincisioni, a parte i soliti consigli di prudenza nel maneggiare particolari così microbici. Le capottine invece potevano riuscire meglio perché hanno qualche seccante difetto di formatura. Il foglio di decals, infine, è molto completo e preciso; include pure alcuni stencils e 4 pannelli strumenti per le diverse versioni. Si possono realizzare diversi Corsair impiegati dall'Aeronavale in Indocina o dall'U.S. Navy/Marines in Corea, non sono però incluse né le coccarde americane né quelle francesi, ma solo le ancore per queste ultime che si trovano in un foglio a parte, sempre distribuito dall'IPMS francese. Il quadro finale, dunque, è piuttosto lusinghiero: si tratta di un kit da non consigliare certo a un novizio, a causa di alcune difficoltà intrinseche come la presenza di pezzi in 4 materiali diversi o la necessità di adattare alcuni di tali pezzi al modello dell'Hasegawa. Il modellista con un pò di esperienza invece lo apprezzerà appieno e con un minimo di abilità potrà trarne una ottima replica dell'affascinante caccia imbarcato americano.

L'ultima nota riguarda il prezzo, che non è certo da liquidazione: 140 Franchi, compresa la spedizione, equivalgono a circa 30.000 lire, cui sommare anche il costo della scatola di montaggio base e l'Hasegawa non è proprio a buon mercato nel nostro paese. E' forse l'unico grosso neo di questo kit, peraltro ottimo, e spero che non ne limiterà la diffusione visto il grado di "parentela" che ci lega ai suoi realizzatori. Tres bien fait, mes amis !

Un grand merci a Francois Verdu, Pierre Barrier et Christian Vinchon pour leur interessament et collaboration.

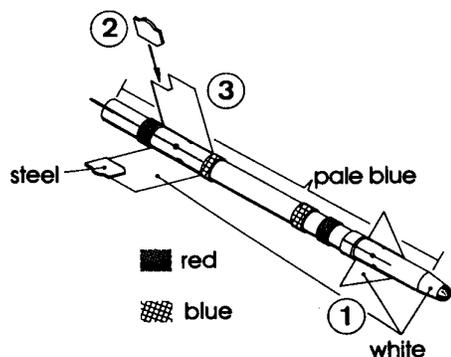
Alberto Zanfi
IPMS-MODENA

P.P. AEROPARTS MODEL ACCESSOIRES 1:72

AC706 - MISSILI RAFAEL PYTHON 3

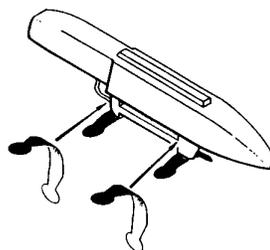
Questo kit contiene le parti necessarie per realizzare due missili aria-aria con guida a raggi infrarossi Python 3, utilizzati dalle Forze Aeree Israeliane quale armamento per i velivoli intercettori. I corpi dei missili sono in metallo bianco (con qualche bava facilmente eliminabile con l'ausilio di un tagliabalsa e di una limetta), mentre le varie alette sono ricavate da una piastrina di metallo fotoincisa (ed anche in questo caso sono presenti degli utili "doppioni", non si sa mai...). Una volta assemblati e posizionati su un modello di aereo, i missili si presentano decisamente molto bene. Le istruzioni sono complete anche delle note sulla colorazione.

Prezzo Est. 2.20.



pilone d'attacco. Ricordo che tali dettagli non sono mai presenti nemmeno nei migliori kits. E' sufficiente tagliare i braccetti dal telaio di supporto, piegarli leggermente (per questa operazione risulta ottimo il manico di un pennello) ed incollarli sotto ai piloni. Le istruzioni presenti nel kit sono comunque decisamente più chiare di questa sommaria descrizione.

Prezzo est. 1.85.



AL732 - SCALETTA DI ACCESSO PER VELIVOLO SAAB VIGGEN

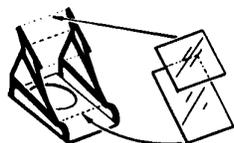
Il kit contiene le parti per una sola scaletta, ed è utilizzabile per tutte le versioni del canard svedese. Alcune parti sono incluse in numero doppio, per rimediare ad eventuali rotture e/o smarrimenti; vi sono anche due aerofreni ventrali finemente traforati e due esemplari delle particolari maniglie di espulsione per il seggiolino eiettabile adottato dal Viggen. Il kit è stato realizzato sulla base del modello Heller in scala 1/72, che consente di riprodurre una qualunque delle principali versioni del caccia svedese.

Prezzo: est. 1.85.

AC707 - HEAD-UP - DISPLAY ASSORTITI

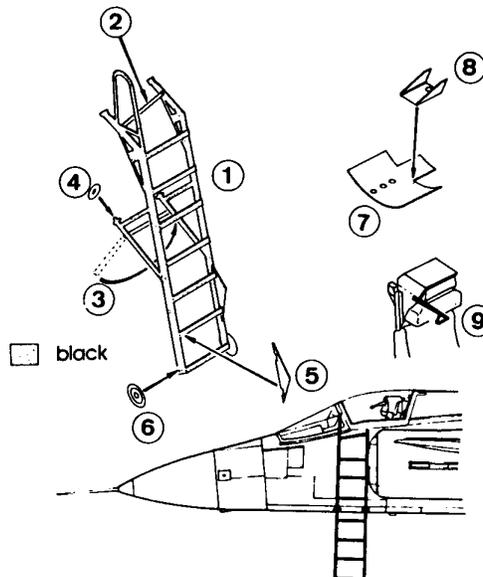
Questo interessante ed utilissimo kit comprende ben 8 diversi tipi di intelaiature per HUD, ognuno presente in 3 esemplari, più un pezzetto di acetato trasparente per la riproduzione dei trasparenti. Le intelaiature fotoincise sono per gli HUD di alcuni tra i principali velivoli da combattimento dei nostri giorni, e precisamente per F/A-18 Hornet, A-10A, F-15 Eagle, Jaguar, Saab Viggen, F-4 Phantom II, F-16 ed A-7 Corsair II. Per l'inserimento nei modelli degli aerei citati, sarà sufficiente piegare i telai in modo opportuno, incollarli nelle corrette posizioni e quindi aggiungere i trasparenti. Il risultato finale è notevole, e contribuisce ad esaltare le finiture delle ampie cabine di pilotaggio di cui sono dotati i moderni velivoli da combattimento.

Prezzo est. 1.85.



AC708 - BRACCETTI DISTANZIATORI PER CARICHI ESTERNI

Decisamente singolare questa realizzazione, Tim Perry le pensa proprio tutte! Questo kit consiste infatti di una piastrina metallica su cui sono ricavati, per fotoincisione, ben 180 braccetti distanziatori per carichi esterni, ovvero quei particolari che hanno la funzione di far mantenere il corretto assetto ad un qualunque "oggetto" che venga appeso ad un



Review samples kindly supplied by Tim Perry of P.P. Aeroparts.

Gli accessori P.P. Aeroparts possono essere richiesti a: TIM PERRY, P.P. MODELS (HAMBROOK), 8 YORK CLOSE, STOKE GIFFORD, BRISTOL, BS12 6NU, UNITED KINGDOM.



HEINKEL HE 70F BLITZ - WKMODELS n.7201 SCALA 1/72

Siamo lieti di recensire il primo nato della WKModels:ditta della Germania Occidentale che produce modelli ad iniezione a tiratura limitata.

Dobbiamo precisare subito che si tratta di un kit per il modellista avanzato,che già possiede una buona esperienza, in quanto lo stampo ha bisogno di un lavoro di rifinitura che si avvicina a quello necessario per i vac-u-formed.La superficie dei pezzi infatti presenta molte sbavature e fastidiose rugosità,per altro eliminabili con una passata di carta a brasia; d'altra parte occorre sottolineare che il dettaglio delle pannellature è ottenuto con una fine incisione che può ben sopportare l'operazione di liscivatura ed inoltre che i tondini dovuti agli estrattori sono stati disposti oculatamente,in modo da non dover essere eliminati. Comunque il modello si presenta dello stesso livello qualitativo delle prime realizzazioni della cecoslovacca KP e anche la scatola e le istruzioni ricordano alcune ditte di "oltre cortina". Approfondendo l'analisi dei vari pezzi si nota la mancanza di riscontri che aiutino il montaggio,però facilitato dal ben combaciare delle parti e dall'essere le semiali inferiori prodotte in un blocco unico per ottenere il giusto diedro. Purtroppo gli elementi più piccoli dello stampo sono inutilizzabili,così si rende opportuno sostituire antenne e cloche e rifinire i particolari dei carrelli.Questi ultimi sono stati realizzati discretamente: si è cercato di riprodurre il più fedelmente possibile il complicato meccanismo di retrazione con un risultato finale piuttosto realistico.Dalle foto in nostro possesso sono poi risultate corrette tutte le dimensioni generali e così anche le pannellature,mentre non è stato possibile trovare foto o disegni degli interni,proposti comunque in maniera sufficientemente completa(al contrario di quanto fanno certe ditte supertolate inglesi....). La versione offerta riguarda un He 70F di una Aufklarungsstaffel (squadrona da ricognizione a lungo raggio) databile attorno al 1937 ed è mimetizzata nel solito schema RLM 70-71 per le superfici superiori e RLM 65 per quelle inferiori: incredibilmente le istruzioni non riportano lo schema di colorazione lasciando tutte le indicazioni alla figura sulla scatola. Il foglio di decals non è quindi esaltante essendo costituito da poche componenti e mancando anche delle svastiche da porre sul timone di coda.

Peccato non sia neppure suggerita una delle colorazioni nero-argento adottate dalla ditta Heinkel e lasciata su molti aerei operativi(fra i quali anche l'inglese G-ADZF con motore Kestrel V),oppure un esemplare della legione Condor. E' bene ricordare che anche l'Ungheria produsse una versione di questo aereo chiamata He 170 e caratterizzata dalla adozione del radiale Manfred Weiss K-14 in sostituzione del BMW VI raffreddato a liquido in uso presso i velivoli tedeschi e spagnoli. Sorprendentemente il kit riporta i pezzi necessari per il motore MW radiale e la sua elica tripala,ma le istruzioni dicono solo di scartarli senza accennare alla possibilità di usarli per ottenere un He 170A:probabilmente la WK si riserva di usare lo stesso stampo modificando la parte anteriore della fusoliera,ipotesi rafforzata dal fatto che per il 1988/89 è proprio prevista l'uscita del modello dello He 170. Tra le novità compaiono anche un SU 25 Frogfoot,un EC 21 Super King Air,un FW 58,un FW 187 e un Bu 181 Bestmann. Per concludere,il giudizio su questo modello:pienamente sufficiente per la quantità e la qualità dei pezzi,scarso come pulizia di stampo ed istruzioni;tuttavia ne consiglio l'acquisto a tutti gli amanti dei velivoli anni '30 che non abbiano paura di cimentarsi in una mole non indifferente di lavoro: il risultato finale premierà i loro sforzi.

Kit kindly supplied by WKModels:
WKModels,Veit-Adam-Str.31, D-8050 Freising,Rep.Federale Ted.

Pier Paolo Lugli
IPMS-MODENA

**MODERN AFRICAN WARS (2) - OSPREY - MEN AT ARMS SERIES N°202
BY PETER ABBOTT AND MANUEL RIBEIRO RODRIGUES -**

PETER ABBOTT,torna a noi con la seconda parte di MODERN AFRICAN WARS;ma mentre nella prima parte riguardante le guerre

Rodesiane,si avvale della consulenza di PHILIP BOTHAN e delle matite di MIKE CHAPPELL,questa volta a fare da preziosi collaboratori,si presentano insieme MANUEL RIBEIRO RODRIGUES (probabile consulente militare NDR) e il sempre ineguagliabile RON VOLSTAD.Il risultato di questo ANGOLA AND MOCAMBIQUE 1961-74 non poteva che essere soddisfacente.

Come già detto il primo volume trattava degli "affari" Rodesiani.Il secondo che senz'altro viene a completare l'argomento riguardante il tormentato suolo africano ci parla dei conflitti sostenuti dal Portogallo prima di lasciare queste sue colonie.

Dirò innanzitutto che le differenze tra il conflitto RODESIANO E PORTOGHESE si differenziarono in particolar modo dalle motivazioni,quello RODESIANO,puramente razziale,quello PORTOGHESE,alla mancanza di "polso" dei suoi governanti e da rovesciamenti politici nel governo centrale. Questi eventi portarono,prima alla guerra,e poi al graduale abbandono dell'ANGOLA e del MOZAMBICO ai movimenti indipendentisti.Passiamo ora col vedere il contenuto del volume,che come sempre,si presenta in ottima veste grafica ed editoriale.

Si inizia con una prefazione,per passare poi alle spiegazioni sull'impero africano portoghese,e successivamente dei movimenti di liberazione.

Il testo continua trattando poi il tema delle forze armate del Portogallo,dei reparti che combattevano e degli armamenti utilizzati.Il tutto spezzato da varie foto,che mio malgrado devo dire di qualità insufficiente o perlomeno non abbastanza chiare da poter essere utilizzabili come esempio per un esigente modellista.Di grande effetto al contrario le tavole a colori al centro del volume che ci permettono di aver chiaramente un'idea delle varie e pittoresche uniformi e mimetiche adottate da una parte e dall'altra delle truppe combattenti. Terminerò col dire che anche questa volta l'obiettivo è stato raggiunto,e la tradizione OSPREY rispettata nel pieno delle aspettative !!

Cocchi Gianluca
Centro di Modena

I.P.M.S.-COLOR CROSS REFERENCE GUIDE

Già molti soci avranno notato la pubblicità a loro inviata della pubblicazione I.P.M.S.-COLOR CROSS REFERENCE GUIDE scritta da David H.Klaus,Presidente della branca dell'I.P.M.S.-U.S.A. di San Bernardino in California.

Il libro di David è il frutto di anni di lavoro svolto in collaborazione con i responsabili dell'associazione in tutto il mondo.

Sono 168 pagine di testo (attenzione non vi sono disegni di schemi mimetici !) fitte di dati applicabili con l'aiuto del Federal Standard 595,necessario per l'applicazione dei colori da usare nel modellismo, e riferimenti incrociati tra il F.S.595 americano,il B.S.381C(British Standard),il Methuen Handbook,il RAL tedesco,lo SPC canadese,il Munsell ed altre pubblicazioni specializzate.

63 nazioni vengono considerate,dall'Abu Dhabi alla Jugoslavia,nei relativi periodi della 1a W.W.,II W.W. e attuali per ciò che riguarda il settore veicoli e aerei civili e militari.

Dò un esempio per essere più chiaro:

Pagina 101 (estratto di alcune righe):

Light Gull Gray *16440 Basic carrier aircraft scheme.F18A #3, S-3A topsides. Several different official names.Both 16440 and 36440 are used on USN aircraft,so check photos.106,171, 180,16,10.

Tra le 14 Appendici alcune sono utili più delle altre.Ad esempio la N° 7 cita i riferimenti F.S.595 in ordine numerico e la rispondenza con le vernici in commercio: **FS-6152 Humbrol HN02,Dark Gray.

Altri capitoli descrivono l'evoluzione dei colori A.N.A.,Methuen,etc. e un'ampia bibliografia di ben 13 pagine può far capire quanta applicazione e studio sia costata quest'opera. Per la prenotazione scrivere a:

Giorgio Pini
Casella Postale 36
41010 FOSSOLI - MODENA

Costo previsto \$.U.S.A.17.00 più spese postali.

Giorgio Pini

CENTAURI - SCALA 1:12

Non mi dilungherò nella descrizione sull'assemblaggio delle moto visto che i modelli della TAMIYA non necessitano di particolari accorgimenti. E' invece interessante soffermarsi sulla rifinitura del parabrezza, dei fari e delle frecce; per ottenere un effetto realistico suggerisco l'uso di pennarelli indelebili della STAEDTLER rosso e arancione con punta sottile e nero della PILOT, procedimento: verniciare le sedi dei fari color argento, colorare internamente ed esternamente i vetrini (fanale posteriore rosso - frecce arancione) quindi incollarli facendo attenzione a non creare sbavature di colla, se l'operazione è esatta si otterrà la stessa lucentezza e trasparenza. Il parabrezza in alcuni modelli ha una guarnizione in gomma nera, lo stesso effetto si ottiene seguendo i contorni con il pennarello nero "dopo averlo ben agitato"; attenzione a non appoggiarvi le dita altrimenti il lavoro sarà stato vano; incollalo quindi al suo posto.

Inserimento delle moto nel diorama

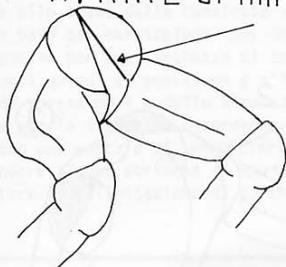
La tecnica adottata per fissare la Yamaha è la stessa descritta nel Notiziario N°3 del 1986; si effettua un foro da mm.1 al centro delle gomme fino alla parte interna del cerchione, in questo caso a 90 gradi, si fora il piano e vi si avvitano i cerchioni, si è così ottenuto la moto in posizione di corsa rettilinea. La Suzuki è sorretta dal cavalletto e dal pilota quindi non vi sono operazioni di sostegno da effettuare.

I PILOTI

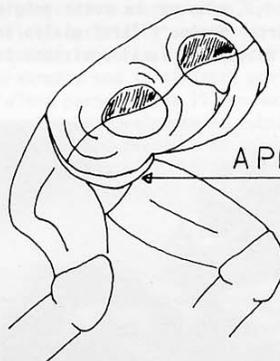
Sono anch'essi della Tamiya, ma a differenza delle moto presentano varie fessure nei punti d'unione e la loro scala lascia un pò a desiderare anche tenendo presente che non siamo tutti della stessa altezza e taglia. Purtroppo come spesso

accade in commercio si trova poco e per la precisione solo 3 posizioni "in corsa rettilinea, in partenza ed in curva - piloti da competizione". Questo ci obbliga a selezioni e modifiche: il primo è molto curvo in avanti e le gambe sono rannicchiate, il secondo è in piedi e spostato in avanti nell'atto di spingere la moto, il 3° non ha bisogno di commenti. Il pilota della Yamaha è ricavato dal kit "straight run rider" e il primo problema sono le gambe, infatti è adatto solo a moto sportive, dove la distanza tra sella e pedaline è più breve; attenti quindi alla scelta della moto. Vediamo come si procede (dis.1): il primo intervento chirurgico da effettuarsi è allargare le gambe per permetterne l'inserimento, è sufficiente incollarlo lasciando un'apertura anteriore di mm.1,5 "al cavallo", una adeguata stuccatura maschererà il tutto. Il busto (dis.2) si deve alzare, lo si solleva anteriormente di mm.2 e si riempie la fessura con del cartoncino o altro materiale quindi stuccare ricordandosi di riprodurre le pieghe della tuta con una punta prima che lo stucco si secchi. Adesso ci rimane da operare sugli arti superiori; cominciamo col braccio sinistro: è sufficiente incollarlo leggermente sollevato verso l'alto (dis.3), dopo aver inciso il palmo della mano all'altezza della giuntura delle dita che successivamente si spostano verso l'esterno scaldando la parte sulla fiamma. Naturalmente la solita stuccatura maschererà l'operazione; si è così ottenuta una posizione di saluto con la mano aperta. Più complessa (dis.4) è l'operazione al braccio destro: si sposta verso l'esterno di mm.3,5 all'altezza dell'attaccatura alla spalla, naturalmente un pò di cartoncino sagomato e la solita stuccatura maschereranno il tutto (riprodurre anche qui le pieghe della tuta come in precedenza). Se l'operazione è corretta la mano impugnerà senza difficoltà la manopola.

① APRIRE di mm.1,5



②



APRIRE di mm.1

③



④



APRIRE di mm.3,5



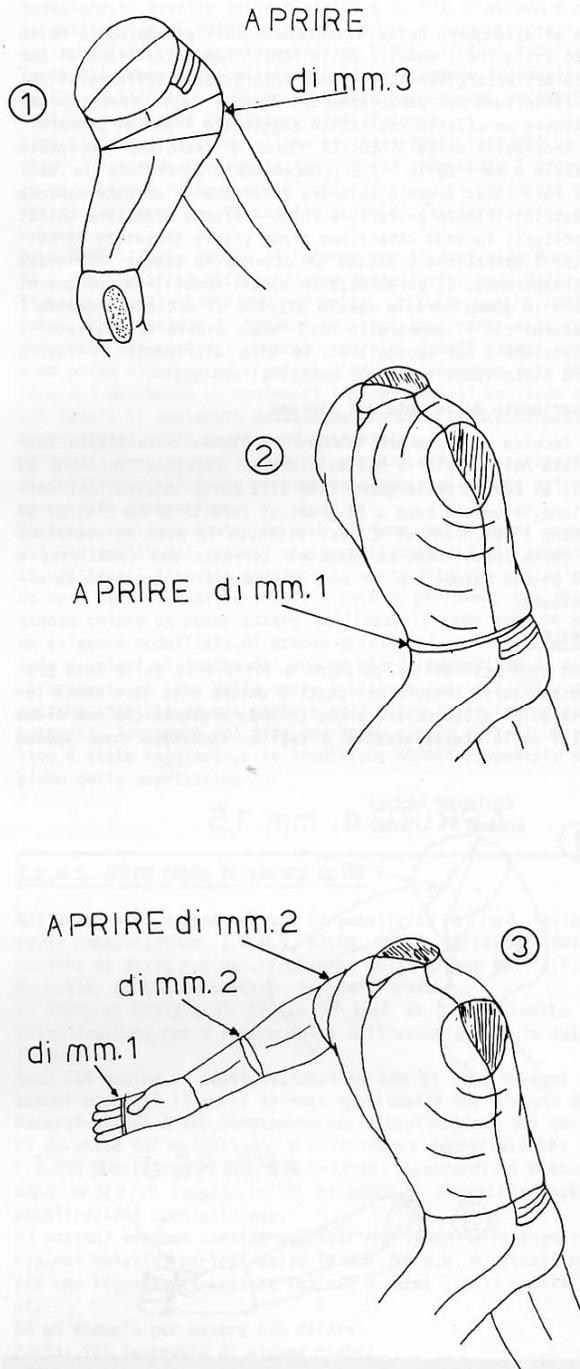
A sinistra: Pilota Yamaha in corsa sul suo veicolo. (foto autore)

Il pilota della Suzuki è ricavato dal Kit "starting rider", dato l'assetto si presta a numerose varianti, ma vediamo come procedere in questo caso (dis.1): la prima operazione consiste nell'amputare la gamba destra partendo da sotto la natuca e arrivando al cavallo e la si incolla con un'apertura di mm.3, si riempie la parte con del cartoncino sagomato e si stucca ricordandosi sempre delle pieghe della tuta; abbiamo così ottenuto una gamba alzata si da poterla posizionare con la coscia appoggiata alla sella "di traverso la moto", mentre il piede dell'altra poggia a terra. Si solleva (dis.2) il busto anteriormente di mm.1, si riempie come sopra e si stucca. Adesso abbiamo la parte più complessa; infatti al braccio destro necessitano due interventi "chirurgici" per ottenere la posizione corretta: questo deve posizionarsi quasi orizzontalmente rispetto al terreno. (dis.3) Per prima cosa lo si sposta esternamente di mm.2 all'attaccatura della spalla come sopra, si riempie e si stucca (ricorda le pieghe...); si "opera" ora all'altezza del gomito, s'incide anteriormente e scaldando la parte si apre di mm.2 "verso l'esterno" e si procede come sopra per il riempimento, la stuccatura ed i ritocchi; l'ultimo intervento chirurgico si attua al palmo della mano esattamente come per il precedente pilota.

Essendo fermo non ha il casco, questo significa che bisogna procurarsi una testa visto che col casco vi è solo il viso. Vi sono due possibilità: la più facile è prendere un meccanico e decapitarlo, l'altra è crearsi uno stampino col gesso e riprodurre la testa con una colata di plastica o piombo. Vediamo il più facile; si decapita un meccanico e s'incolla la testa al pilota, per mascherare bene la variazione si incolla un pezzo di stoffa colorata come se fosse un foulard e il trucco è fatto. L'ultima operazione consiste nell'incollare il braccio sinistro in modo da far risultare la mano all'altezza del viso. Come ultimo tocco gli poniamo tra le dita una sigaretta: scaldare e tirare un tondino di plastica fino allo spessore di circa mm.0,7, colorare la punta grigio/cenere, il resto bianco e la parte finale "filtro" giallo/arancio naturalmente opachi, un pò di colla e la si posiziona tra l'indice ed il medio.



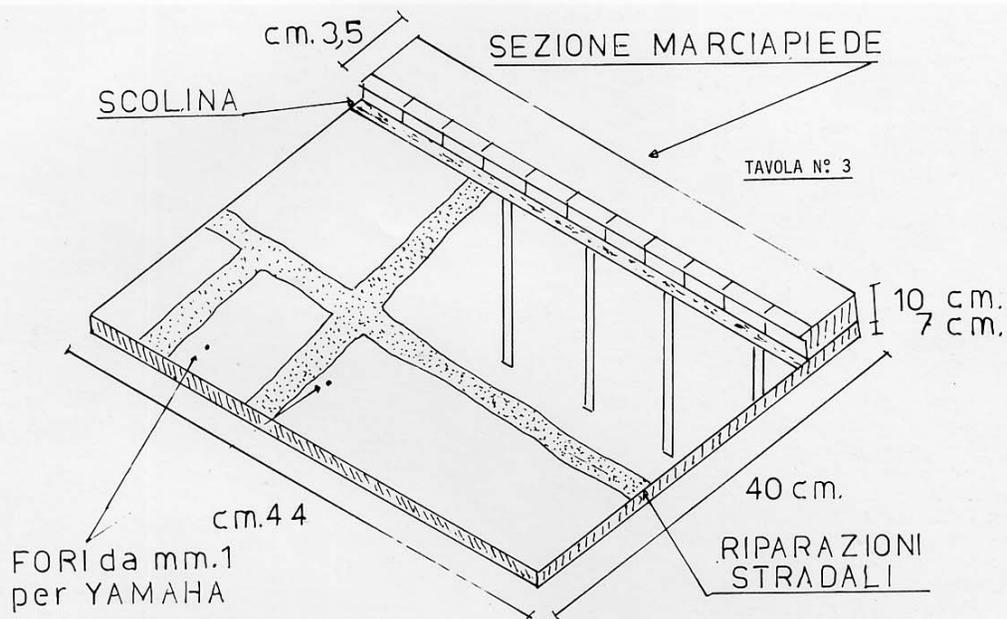
Sopra: Due immagini del pilota Suzuki. Con la sua moto e mentre saluta il suo collega. (foto autore)



Colorazione dei piloti

Consiglio di adoperare colori lucidi ed una volta ben asciutti di spruzzare, dopo aver ben agitato, "Vernice opaca trasparente finale per quadri ad olio"; questo prodotto è particolarmente adatto perché dà ai colori un effetto molto simile al reale, non solo, ma evidenzia i giochi di luce sulle pieghe delle tute e ci consente di evitare il lungo e noioso ritocco di ombreggiatura "che non è mai realistico dal momento che nella realtà varia dalla angolazione in cui la luce ci investe".

Il casco del secondo pilota si assembla senza il viso e si fora la parte inferiore quindi lo si posiziona nella parte finale della sella.



IL PIANO

E' in truciolare dello spessore di mm.7 e delle dimensioni di cm.44x40 e riproduce un tratto di carreggiata con dei parcheggi per moto ed una sezione di marciapiede. Si incolla al piano della cartavetrata al 240 adattissima a riprodurre la granulosità dell'asfalto, la si vernicia in grigio e si procede allo scavo della canaletta di scolo dell'acqua piovana alla base del marciapiede con una punta smerigliata ed il trapanino per una larghezza di cm.1 ed una profondità di circa mm.1 quindi si posiziona e s'incolla la sezione di marciapiede spessa cm.1 e delle dimensioni di cm.44x3,5 procedendo come per la strada, ma ricordando di segnare i blocchi frontalmente con una punta e di verniciarli leggermente più chiari. Stendere alcune striscie di carta bianca obliquamente si da imitare la delimitazione di parcheggio, ma ricordarsi di spor-

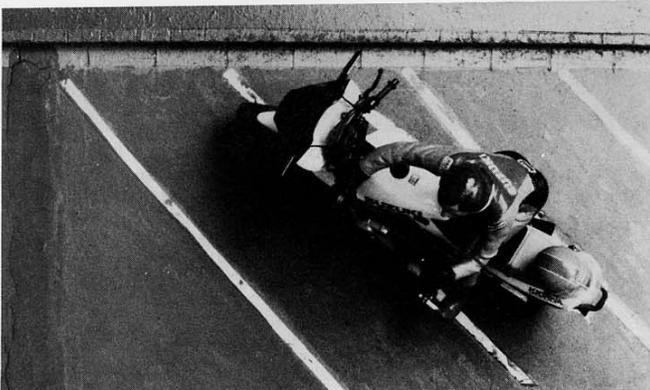
carle (invecchiarle). Ora rompiano la strada come spesso succede! E' sufficiente creare degli avvallamenti col gesso e dopo aver carteggiato dare il colore, a questo punto è tutto pronto per l'inserimento dei CENTAURI.

Leggermente di traverso alle linee di parcheggio poniamo la Suzuki col cavalletto aperto ed il pilota che pone una gamba di traverso la sella e mentre con la mano destra si appoggia al parabrezza con la sinistra porta la sigaretta alla bocca; dall'altra parte arriva il suo amico sulla Yamaha e vedendolo lo saluta; naturalmente le ruote della Yamaha sono avvitate al piano permettendole di assumere la posizione di corsa. Si è così ottenuta la riproduzione di una scena reale che va lORIZZA maggiormente il vostro lavoro.

Maurizio Collalto
I.P.M.S. - CONEGLIANO



Ancora immagini realizzate dall'autore che forniscono ulteriori particolari sul diorama.



...DUE PAGINE DI BELLE FOTO



Caucaso 1943 - Nonostante le impervie condizioni del terreno, i soldati tedeschi portano ovunque i rifornimenti, viveri, munizioni, medicinali. Dotati di molta esperienza gli uomini delle "Kettenkrad" (le famose motociclette con i cingoli) non si arrendono davanti a nessun ostacolo, come mostra chiaramente la fotografia. Il modello riprodotto fu costruito dalla N.S.U. e oltre al pilota poteva ospitare posteriormente due persone e trainare un piccolo rimorchietto. Di questo veicolo ne furono costruiti circa 8.000 esemplari in almeno altre due versioni oltre a quella base. (Archivio C. Pecchi)

...UNA PAGINA DI BELLE FOTO



Germania marzo 1945 - Reparti corazzati alleati entrano nelle cittadine tedesche senza incontrare molta resistenza. Nella fotografia un M4-A1 con cannone da 76 mm. rastrella una via alla ricerca di nemici. (Archivio C. Pecchi)

