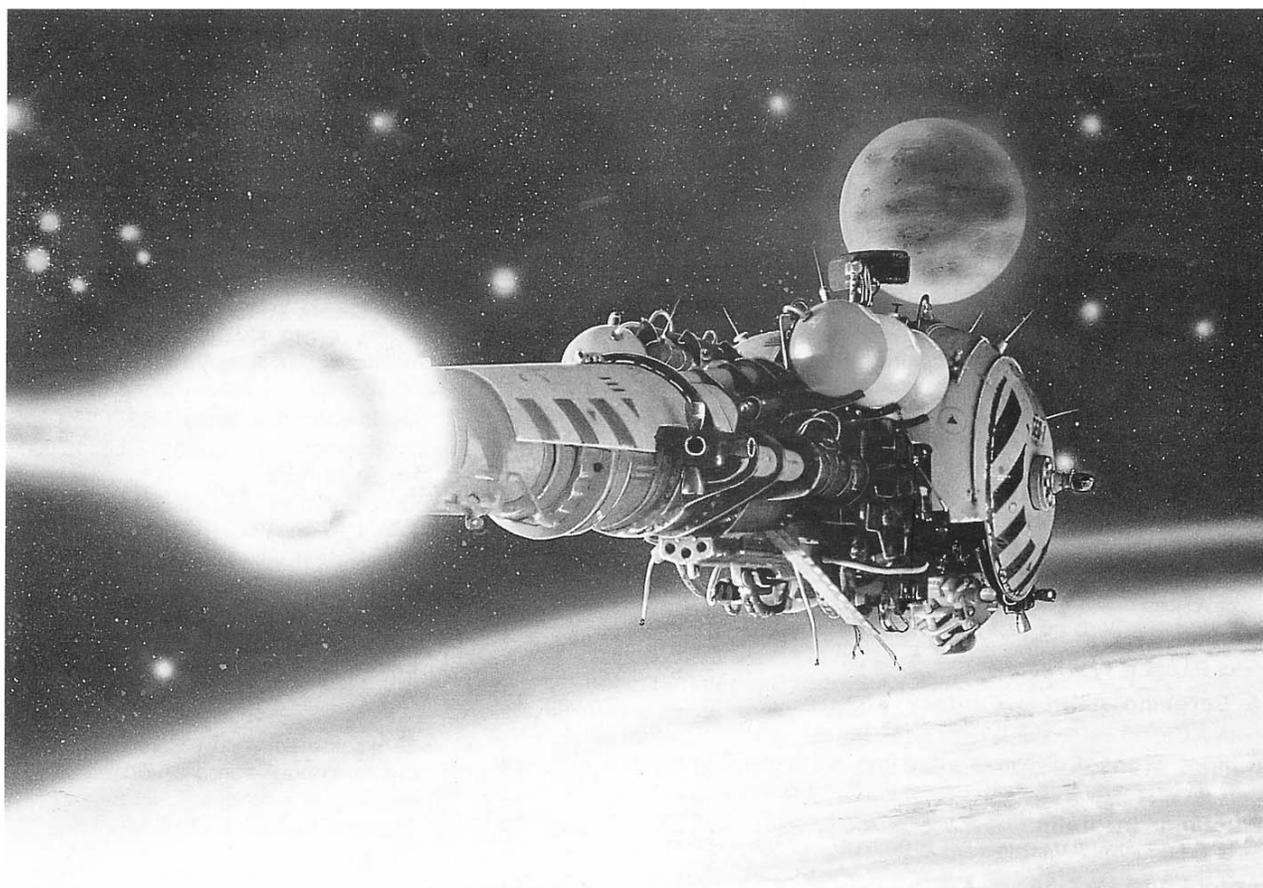


1968
25
1993
ANNIVERSARIO IPMS-ITALY

il NOTIZIARIO



ANNO XXIV, N.3/4-1993



In questo numero:

- PZL "Iskra" BR 200 • Bergamo 1993 • ITALCON 1993
- P-51 "Mustang" • WZ-34 • Sd.Kfz 251/D

Editoriale

Con questo numero del Notiziario inizia il lavoro della nuova Redazione (la cui composizione potete leggere qui a fianco) e per questo riteniamo cosa utile presentare ai soci le linee generali sulle quali ci intendiamo muovere.

Garantiamo innanzitutto il nostro massimo impegno per ricambiare la fiducia assegnataci da Giorgio Pini, e ci auguriamo che il supporto degli amici modenesi che per tanti anni si sono sobbarcati questo impegno non ci venga meno. Per quanto riguarda il lavoro da svolgere, cercheremo di non limitare i nostri sforzi al solo obiettivo di assemblare il Notiziario tre volte all'anno con la dovuta puntualità, ma desideriamo, con il vostro essenziale contributo, puntare a tre importanti obiettivi, che riteniamo essenziali per una pubblicazione di una associazione libera e senza scopo di lucro: stimolare la partecipazione attiva dei soci alla vita del Notiziario, realizzare la massima collaborazione reciproca al lavoro di stesura degli articoli, ed infine garantire la massima valorizzazione del prodotto finito.

Riguardo al primo punto non crediamo di dovere spendere ulteriori parole per ribadire quanto la collaborazione di ognuno di voi sia fondamentale per il raggiungimento degli obiettivi comuni. Per quanto riguarda il secondo obiettivo, siamo a vostra completa disposizione per fornire ogni tipo di supporto per integrare o completare al meglio i lavori che vorrete inviarci, e allo stesso tempo per mettere in collegamento i soci interessati a contribuire sui medesimi soggetti. Siamo altresì fiduciosi dell'importante ruolo che potrà venire svolto dai GIS, che già si propongono come poli di collaborazione reciproca fra i soci per importanti tematiche.

La valorizzazione del "prodotto Notiziario" punterà infine a dare vita ad una pubblicazione non solo leggibile ed interessante ma soprattutto utile alla nostra attività modellistica; per questo motivo cercheremo di stimolare e guidare la realizzazione di articoli esaurienti e corredati da supporto fotografico che possa costituire un valido riferimento al lavoro modellistico. A tal fine in un prossimo editoriale faremo presente, ai soci che fossero stimolati a collaborare, alcune semplici modalità da tenere presente durante la stesura degli articoli onde facilitare l'impaginazione di testo, foto e disegni. Contiamo poi nel vostro contributo di commenti e di precisazioni sugli articoli pubblicati per rendere la nostra pubblicazione ancora più viva ed interessante. Come potete vedere, siamo infine impegnati in una ristrutturazione grafica della pubblicazione, che speriamo di vostro gradimento.

Nel frattempo, lo sforzo per ridurre i costi ed i tempi tipografici ci ha costretto a cambiare nuovamente tipografia; queste decisioni sono sempre sofferte ed assicuriamo i soci che i pro ed i contro sono sempre attentamente valutati; in quest'ultimo caso l'inarrestabile ascesa del Marco tedesco, imprevedibile al momento della scelta di fare stampare il Notiziario in Germania, è stata la ragione fondamentale di questo cambiamento.

La Redazione

Sommario

Confidenzialmente	pag. 3
- di A.Rossi	
BR.200 "Iskra"	pag. 4
- di P.Lugli e W.Sankowskj	
A Bergamo Aerei e Fantasy	pag. 12
- di A.Casirati	
Italcon 1993	pag. 14
- di S.De Florio	
Mustang in Italia	pag. 18
- di G.Luciani e P.Variale	
Autoblindo WZ-34	pag. 24
- di A.Rossi e W.Sankowskj	
Sd.Kfz 251/D	pag. 27
- di M.Zimny e G.L.Cocchi	

In Copertina

«Gatto di bordo» era il curioso titolo dato ad un diorama dominato da questa astronave (qui in una sapiente ambientazione fotografica) autocostruita da Raoul Salani di Torino e aggiudicatasi il premio "Best of the Show" al concorso svoltosi durante il 2° ITALCON di cui si parla a pag.14. (foto R. Salani)

Pubblicazione ufficiale dell'IPMS - ITALY per i propri iscritti. Il contenuto è proprietà letteraria esclusiva.

(All contents strictly copyright)

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

Direttore Responsabile:

Giorgio Pini

In Redazione:

*Gian Luca Cocchi,
Francesco Gasparoni,
Gianfranco Munerotto*

Hanno collaborato a questo numero:
Gianni Casari, Alberto Casirati, Saverio De Florio, Livio Gonella, Gabriele Luciani, Pier Paolo Lugli, Armando Rossi, Wojciech Sankowski, Paolo Varriale, Mariusz Zimny,

Elaborazione testi e grafica:

Gianfranco Munerotto

Questo Numero è stato chiuso il:
15/10/1993

Stampa:

STAMPA GRAPHOTECNICA
Maranello (Modena)
- Italy -

Gli articoli rispecchiano unicamente le opinioni degli autori e non quelle della IPMS - ITALY.

• IPMS - ITALY •

Casella Postale (P.O. Box) 36
41010 Fossoli (Modena)
- Italy -

Quote sociali per l'anno 1993:

Soci Junior:Lit. 15.000
(fino a 18 anni)
Soci Senior:Lit. 30.000
(oltre i 18 anni)
Soci Sostenitori:Lit. 50.000
(quota minima)

1993 Membership Dues:

EuropeItalian Lire 50.000
OverseasUS \$ 50,00

Le rimesse potranno essere effettuate a mezzo assegno bancario, circolare o vaglia postale intestati a:
(Payment by bank draft or IMO to:)

Giorgio Pini
Casella Postale (P.O. Box) 36
41010 Fossoli (Modena)
- Italy -

Arretrati disponibili de "Il Notiziario":

1986, N.ri 2-3-4	1990, N.ri 1-2-3/4
1987, N.ri 1-2-3/4	1991, N.ri 1-2-3/4
1988, N.ri 1-2-3/4	1992, N.ri 1-2-3/4
1989, N.ri 1-2-3/4	1993, N.ri 1-2

Costo di ogni copia arretrata: Lit. 6.000

Questo è uno spazio senza cadenza fissa, a disposizione dei soci per qualche loro curioso o stravagante elzeviro, purchè accompagnato da immagini.

"OGENKI CLINIC"...

Quando finalmente la Accurate Armour ha realizzato e commercializzato il kit in resina in 1/35 del CET (mio antico sogno nel cassetto delle autocostruzioni) per la modica cifra di Lire Sterline 66 + 15% di spese di spedizione, ho scoperto di essere gravemente ammalato e soprattutto di non poterne veramente più. Passi Tangentopoli, passi la svalutazione della Lira, passi l'unificazione (sic!) europea con la caduta delle barriere doganali e l'IVA pagata alla fonte (bel guadagno per chi aveva sempre acquisiato per corrispondenza all'estero), passi pure il nuovo Me-110 G4 della MAUVE che altri non è che il vecchio FUJIMI con giusto un pò di metallo bianco, fotoincisioni e tiratura limitata per giocare al rialzo, ma ora è il caso di dire basta. Io non sono classificabile nella categoria dei pivelli o neofiti senza una lira o almeno presunti tali. Ho un lavoro, il fortunato status di celibe in casa con i genitori e ancora nessun legame tale da inibire la possibilità di esaudire voglie e desideri legati all'hobby.

Però ho raggiunto il livello di saturazione e credo, spero forse, che molti altri siano nella mia stessa condizione. Non sto parlando dei costi del passatempo modellistico tali da allontanarne i giovani, ma dei prezzi improponibili che noi "vecchi" veniamo chiamati a pagare per saziare la sempre crescente e insaziabile fame di novità che sembra pervadere questo particolare periodo e che ormai puzzano di presa in giro.

Ormai per qualunque stupidaggine del cosiddetto "aftermarket", settore delle fotoincisioni, kit di arricchimento, cingoli maglia per maglia, partono non meno di Lire 30.000 e se ci si avvicina ai kit completi in resina, Dio ci scampi! Ma con che faccia i produttori tanto nazionali che esteri pretendono cifre per accessori che ormai veleggiano verso le centomila mentre ormai le duecentomila sono all'ordine del giorno per i kit completi? Da cosa sono giustificati? Dalla necessità di rientrare in fretta degli investimenti effettuati e sostenuti per master, materiali impiegati, fotoincisioni e metallo bianco? Considerando poi che questi ultimi sono spesso inseriti a sproposito, inutilmente e giusto solo per poter scrivere il fatidico "High-Tech" sulla confezione, direi che è ora di darci una regolata. Da parte del sottoscritto è partita la campagna primaverile decidendo di sospendere a tempo indeterminato l'acquisto di qualunque modello e invito tutti a fare un serio esame di coscienza che potrebbe, almeno in parte, raddrizzare una situazione lidasse permetterebbe ai soliti furbi di ingrassare sulle nostre spalle. Alla fin fine siamo sempre e soltanto noi a lasciare sul campo cadaveri e feriti.



E la malattia, direte voi? Già, di che tipo di infezione si tratta, è mortale? Parlando in linea strettamente personale ho scoperto, leggendo un allegro e scanzonato fumetto giapponese over-18 (Ogenki Clinic, ovvero La clinica dell'amore) da poco uscito in edicola, di essere affetto da T.V. (Tokonoma Virus) del ceppo A.R.D.S. (Acquired Resin Deficiency Syndrome), che tratta appunto, sebbene in un contesto "particolare", di tale complesso. Ho riso amaro, mi ci sono rispecchiato e il solo rimpianto è di non poter avere accesso ad un'infermiera, come Ruko Tatase, che possa curarmi.

Sappiatemi dire.

Amando Rossi

PZL WSK TS-11

"Iskra" BR-200

di Pier Paolo Lugli - disegni, scheda tecnica e foto di Wojcieck Sankowski

■ **Questo** kit prodotto dalla Mastercraft rappresenta il nuovo stato dell'arte per il plastimodellismo polacco. Per chi era abituato a trovarsi di fronte ai Ruch, Mikro e PZW la sorpresa nel vedere una scatola tipo Hasegawa è notevole. All'interno tutto ricorda le confezioni occidentali con stampate in plastica bianca contenute in una busta trasparente; le istruzioni sono ben curate e realizzate in polacco, francese, inglese e tedesco. Lo schema di montaggio è semplice da seguire e non pone alcun problema neppure ai principianti. Il velivolo riprodotto è il primo aviogetto ideato e costruito in Polonia: dal primo volo nel 1960 all'ultimo esemplare del 1987, ben venti serie di produzione hanno solcato i cieli polacchi senza che siano state necessarie sostanziali modifiche, a testimonianza della bontà del progetto. E' pertanto possibile realizzare tutte le varianti di questo addestratore con un minimo di lavoro di ricerca. La Mastercraft in particolare offre i pezzi necessari per un esemplare della serie Iskra bis-D e per l'unico Iskra 200BR, versione monoposto destinata all'attacco e all'appoggio tattico.

Come già detto il kit rappresenta un nuovo standard per il mercato polacco: le sbavature sono inesistenti, la plastica è di buona qualità e tutte le pannellature sono finemente incise, un sogno per chi abbia costruito un Ruch! Le proporzioni sono rispettate, il modello è infatti perfettamente in scala salvo la coda che risulta spostata indietro di in paio di millimetri, occorrerebbe infatti accorciarla proprio davanti alla pinna del timone. Anche la forma della estremità del muso andrebbe corretta, si veda la foto n°1.

I trasparenti sono poco soddisfacenti, sia perché la plastica ha una leggera tonalità fumé, sia perché la superficie è un po' porosa, in compenso lo spessore è abbastanza ridotto.

Le ali sono ben fatte, nonostante la Mastercraft abbia optato per la loro realizzazione in due semiali, senza una parte superiore ed una inferiore, cosicché lo spessore alla radice risulta eccessivo per la pressione di iniezione, determinando alcune irregolarità superficiali che procurano un

noioso lavoro di stuccatura e reincisione. Anche i particolari più piccoli, quali antenne e portelli, sono da assottigliare o sostituire, così come l'equipaggio che ricorda molto i FROG degli anni sessanta. I carrelli sono da correggere secondo i disegni forniti dall'amico Sankowski. Si nota ad esempio che il diametro del ruotino anteriore è sottodimensionato di circa un millimetro.

Gli interni sono semplici: inesistenti i dettagli dei pozzetti, l'abitacolo è costituito da una base su cui montare due sedili un po' pesanti ma realistici, due cloche e due cruscotti (su cui applicare le relative decals): decisamente vi è molto spazio da riempire con l'autocostruzione. Incredibilmente la Mastercraft riproduce il motore SO-3/-3B da inserire in fusoliera, ma contemporaneamente stampa le prese d'aria cieche, in tal modo il motore risulta visibile solo dietro al sedile dell'istruttore attraverso la capottina! Purtroppo la soluzione a questo inconveniente è proibitiva, perché lo spessore della plastica alla radice delle ali impedisce praticamente di realizzare i condotti di aspirazione per il turbogetto. I carichi subalari si limitano a due lanciarazzi S5-8 e a due serbatoi ausiliari, tutti di buona fattura.

Gli schemi di colorazione proposti sono due: uno mimetico per l'Iskra 200BR ed uno alluminio per un bis-D della serie 10. Quest'ultimo è decisamente quello tipico degli Iskra, occorre però notare che le pannellature grigio alluminio sul muso sono più o meno estese a seconda dell'esemplare, bisognerà dunque riferirsi ad un velivolo specifico.

Le decals sono purtroppo grossolane, non all'altezza della qualità ottenibile in Polonia, come dimostrano altri fogli provenienti dalla zona, ma è apprezzabile il tentativo di includere anche le scritte e gli avvertimenti la cui corretta posizione è chiaramente indicata nelle istruzioni.

Il kit rappresenta dunque uno dei migliori modelli provenienti dall'Europa orientale e, seppure ancora limitato dalle tecnologie disponibili, esprime un cambiamento di mentalità che fa ben sperare per il futuro.



Foto sopra: qui ritratto il primo prototipo dell'Iskra.

Foto sotto: interessante inquadratura posteriore, seppur non molto nitida, dell'Iskra bis D; si possono notare le numerose prese d'aria.



TS-11 ISKRA

- scheda tecnica -

Il TS-11 ISKRA è stato il primo aereo a reazione progettato e costruito in Polonia. Il primo prototipo fu collaudato nel 1960. Prodotto fra il 1964 e il 1987, questo aereo ebbe 20 serie produttive e fu realizzato in 6 versioni, rispettivamente denominate:

- ISKRA Bis;
- ISKRA Bis B;
- ISKRA Bis C;
- ISKRA Bis D;
- ISKRA Bis DF;
- ISKRA BR 200 (versione monoposto)

Ciascuna versione era caratterizzata da differenti equipaggiamenti ed armamento. Durante gli anni 1964-65 questo aereo detenne diversi record mondiali. Al momento, molti esemplari sono tuttora impiegati dalla Forza Aerea Polacca come addestratori.

I principali dati tecnici di questo aereo sono:

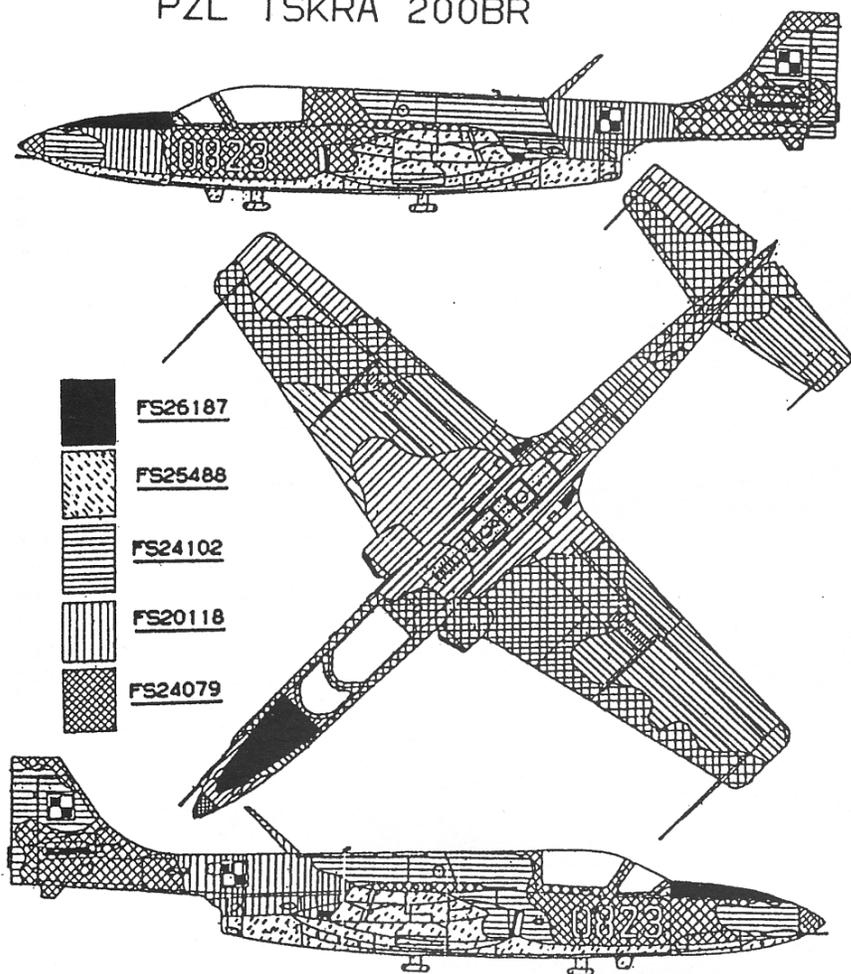
- Apparato motore: un motore SO-1 (7.84 kN) o un SO-3
- Apertura alare: 10.06 m.
- Lunghezza: 11.25 m.
- Altezza: 3.50 m.
- Superficie alare: 17.50 mq.
- Peso: 3250 kg.
- Velocità massima: 720 km/h.
- Tangenza: 11000 m
- Armamento: un cannone NS-23; missili S-5 o S-5M o S-5K.

In questa pagina, dall'alto:

- Da questo BR-200, particolare dei due punti d'aggancio sotto la semiala sinistra, cui sono fissate le razzie da quattro o da otto razzi S-5.
- Primo piano del tettuccio dell'Iskra BR-200 che permette di notare il periscopio, aggiunto probabilmente in un secondo tempo e non previsto dal kit. La manopola sotto l'abitacolo e a destra del codice è rossa. La vernice verde è molto deteriorata su tutto il velivolo.
- Sullo stesso aereo, particolare del carrello anteriore: i portellini sono grigio scuro, come la forcella, mentre il cerchione appare verde-azzurro.



PZL ISKRA 200BR



A lato:
 Schema mimetico dello Iskra 200 BR
 cod. 0823, rappresentato nelle foto
 alla pagina precedente.
 da originali di Krzysztof Malinowski.

Alla pagina seguente quattro
 immagini ravvicinate dell'Iskra bis-D
 codice 1402 (rosso).

A) Veduta laterale del tettuccio: si
 notano il poggiatesta e il vetro di
 separazione tra i due posti.

B) La forma del muso è leggermente
 diversa da quella del modello. Si
 vedano alcuni dettagli del carrello
 anteriore e il foro di uscita dei
 bossoli proprio sopra di esso. Il
 cerchione del ruotino è anche qui in
 verde azzurro.

C) Vista di prua: come si vede il
 codice individuale viene riportato
 sulle coperture delle prese d'aria e
 anche sui ceppi del carrello.

D) Particolare del carrello principale
 del 1402: evidente la forma comples-
 sa dei portelli e dei leveraggi, solo in
 parte riprodotti nel modello.

In basso:

Inquadratura di un Iskra bis-D, non
 di qualità ma interessante poiché
 permette di notare diversi particolari
 utili alla realizzazione di un diorama:
 in evidenza i ceppi al carrello
 principale, le coperture in tela delle
 prese d'aria con relativi cordini di
 aggancio, l'estintore e la scaletta di
 accesso in posizione di "riposo".





(A)

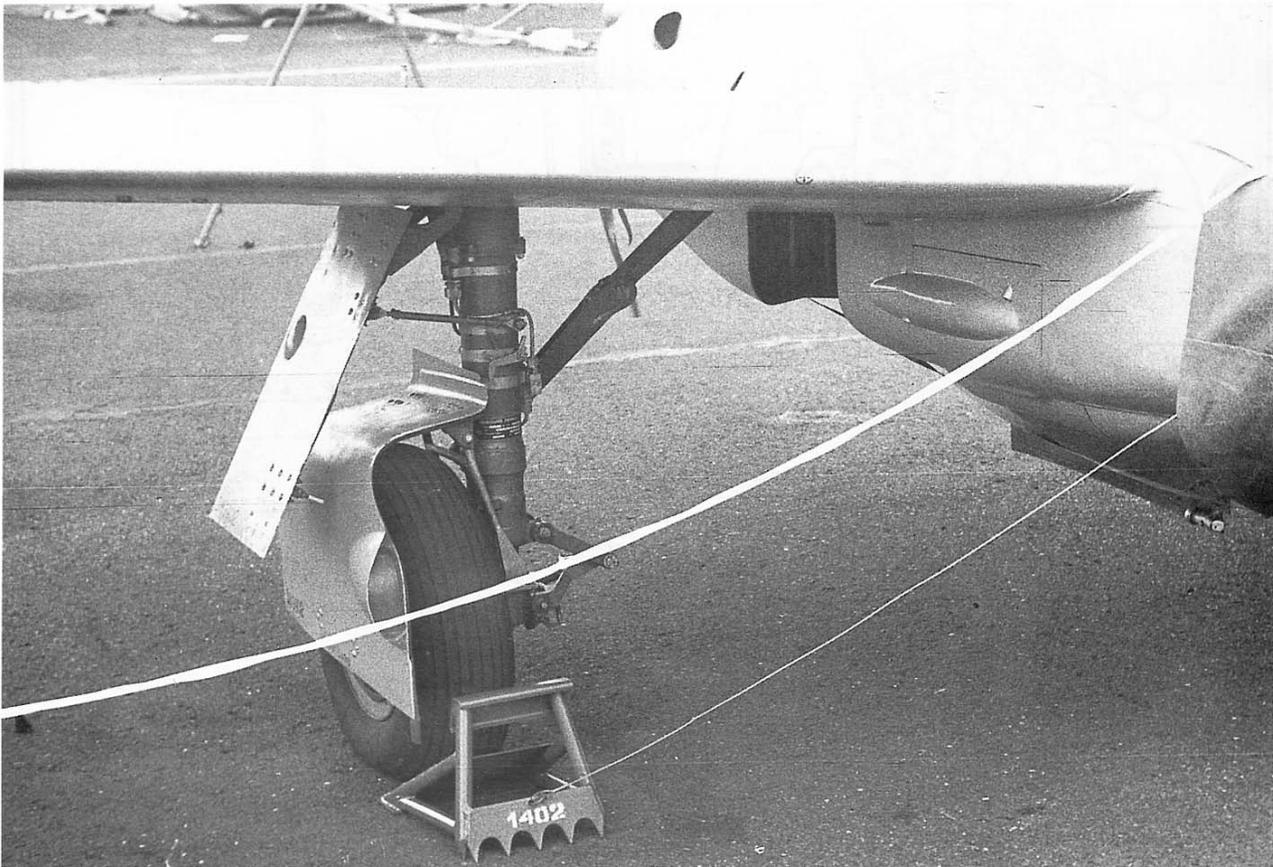
(B)



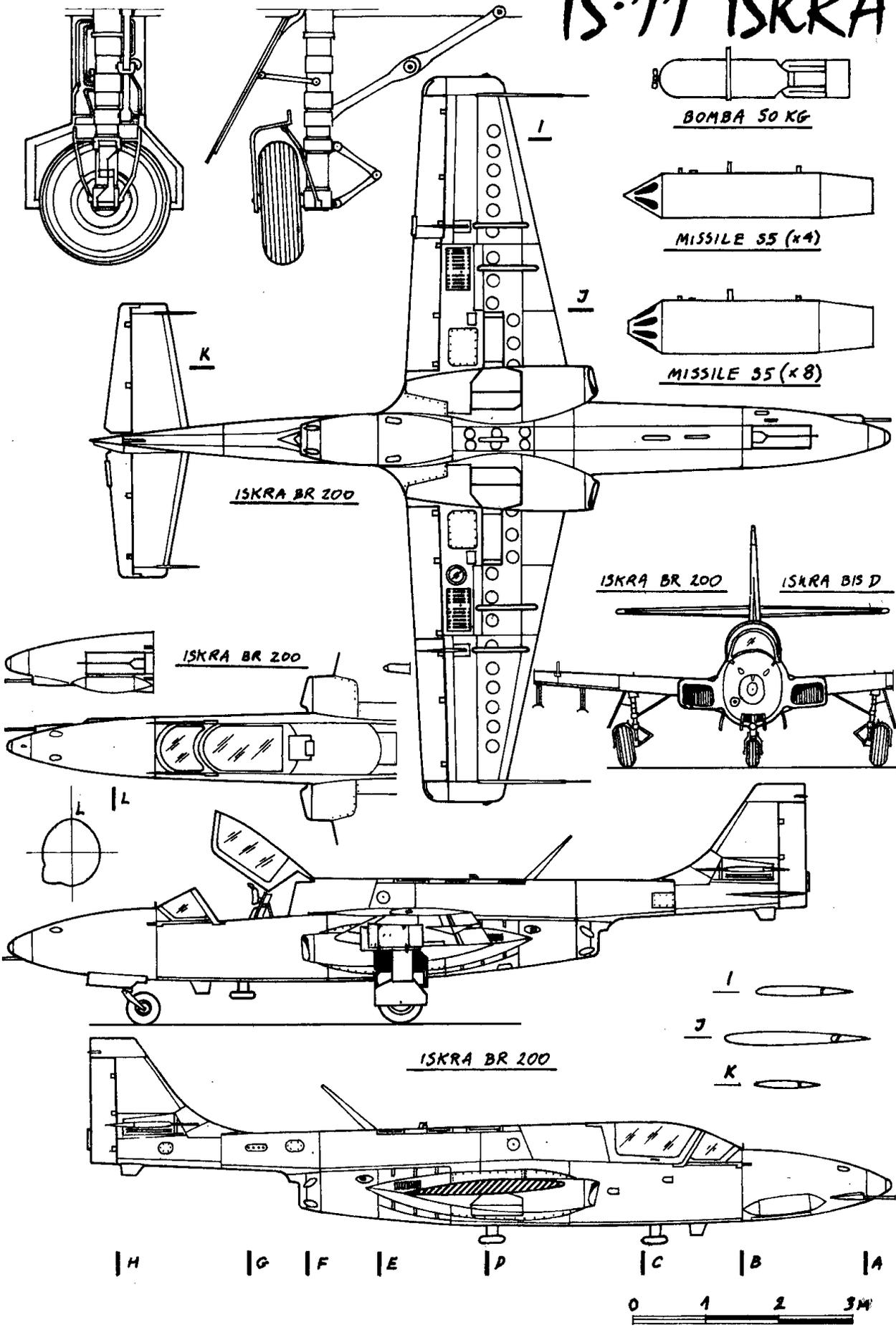


(C)

(D)



TS-11 ISKRA





A Bergamo...



Aerei e Fantasy

di Alberto Casirati - foto di Gianni Casari

In alto a sinistra:
Hawker "High speed
Fury", in 1/72, opera
di G.Macri del
C.A.S.C. di Cremona.
In alto a destra:
«Il salvataggio di
Angelica», realizzato
da G.Ubbiali di
Bergamo.
Qui a lato:
H.S. Buccaneer S2B
in scala 1/72, di
G.Caira del C.A.S.C.
di Cremona.

■ **La Mostra** si è svolta nei giorni 22 e 23 maggio di quest'anno nei locali del Centro Servizi «Angelo Marchesi» ad Azzano S.Paolo (BG) grazie alla gentile collaborazione delle locali autorità comunali. Questa struttura, nuova e dotata di un ampio parcheggio nelle immediate vicinanze, si è rivelata una scelta ideale per il superamento degli usuali problemi connessi alla consegna ed al

ritiro dei modelli; l'ampia "Sala Proiezioni", in cui è stata allestita l'esposizione dei 115 elaborati pervenuti, ha permesso la realizzazione di soluzioni d'arredamento per certi versi innovative ed apprezzate dai visitatori, fra le quali un'unità audiovisiva per la proiezione di filmati d'aviazione, ed un certo numero di posti a sedere oltre all'esposizione di manifesti, fotografie e cimeli.



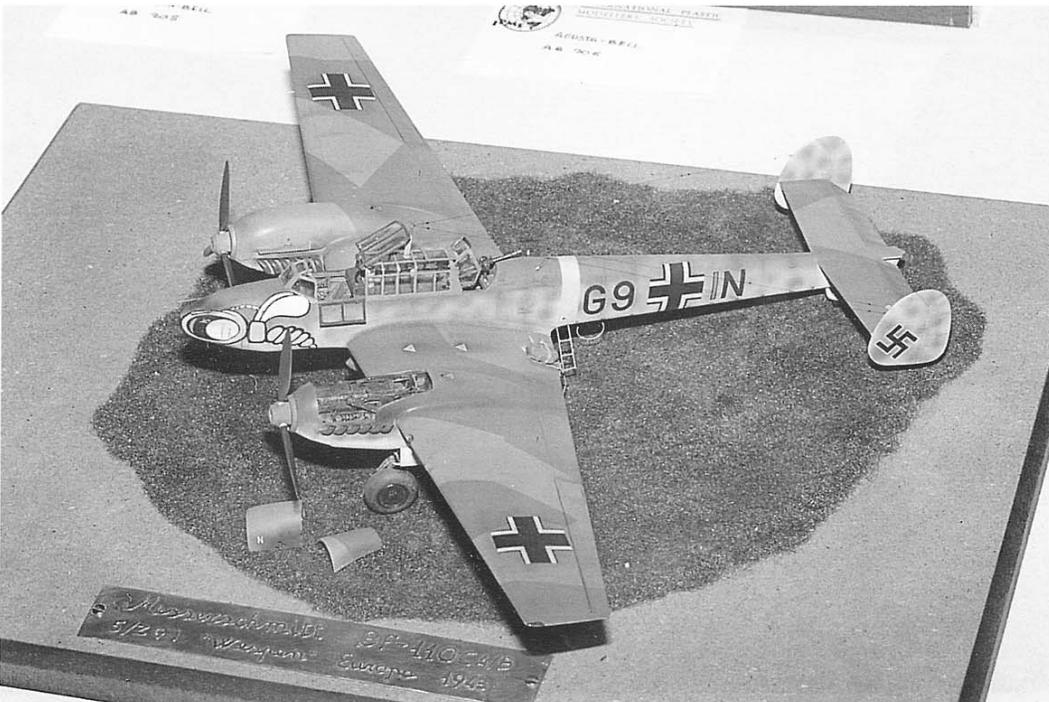
Molto qualificata la partecipazione al concorso, grazie alla presenza di alcune tra le più conosciute ed apprezzate "firme" del panorama modellistico nazionale. Particolarmente gradita l'iscrizione di un buon numero di elaborati dedicati a soggetti aeronautici italiani. Il successo del settore aeronautico non è stato purtroppo seguito da un'altrettanto entusiastica adesione degli appassionati del filone Fantasy, ma la presenza di due delle bellissime realizzazioni di Cinzia Macrì dell'IPMS di Verona ci ha ampiamente ripagati del parziale insuccesso.

Il singolare accostamento fra due settori modellistici così diversi è stato pensato e voluto anche per avvicinare all'IPMS appassionati di giovane età, fra i quali i soggetti fantasy sembrano essere molto popolari.

Positivo il riscontro in termini di sostegno da parte degli operatori economici - anche del settore - della provincia, grazie all'instaurazione di un rapporto di reciproca stima e fiducia suscettibile di nuovi ed interessanti sviluppi.



A lato:
un particolare del
bel Lockheed/Aeritalia
F-104S, costruito
in scala 1/32 da
R.Bortolotto del
C.A.S.C. di Cremona,
vincitore del Premio
Speciale per il
miglior modello di
aereo italiano.



A lato:
il Messerschmitt
BF.110 C4b,
realizzato in scala
1/48 da F.Callegari
del G.M.P.A.T. di
Padova.

ITALCON 1993

di Saverio De Florio

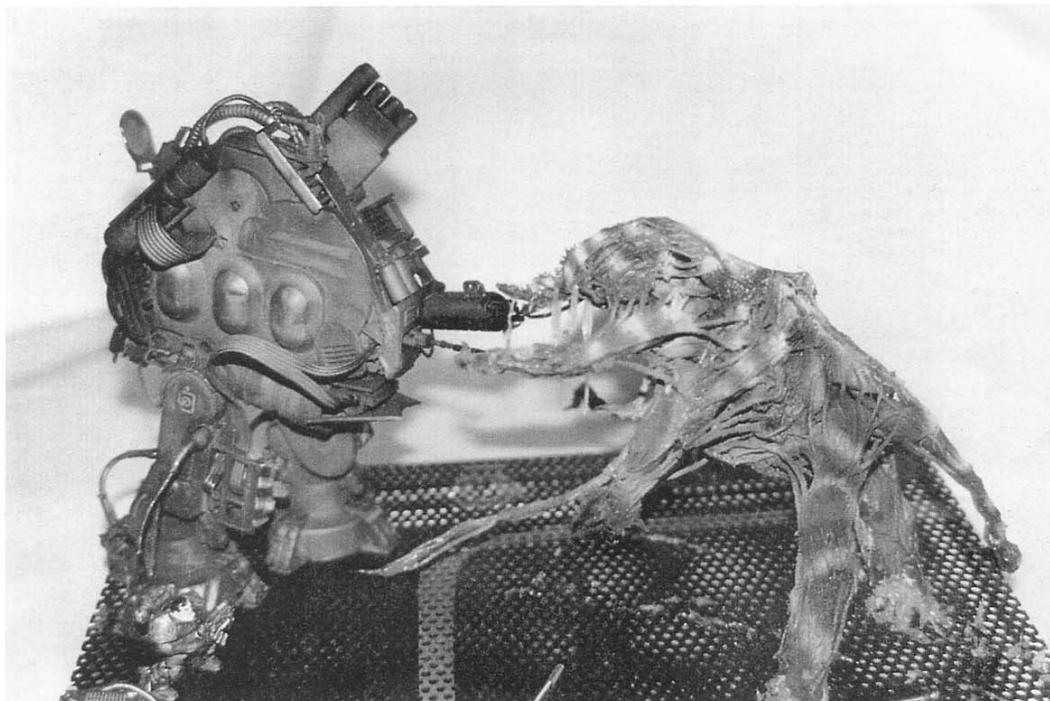
A lato:
vincitore della
categoria Figurini è
stato questo
«Sabbipode»
costruito da Osvaldo
Belli, del C.M.T. di
Torino.
(foto R. Salani)

■ **Trionfo** della Seconda Edizione della Mostra Internazionale di Modellismo riservata allo spazio ed alla fantascienza. Ospite d'onore dell'IPMS e di ALLIANCE lo scrittore americano autore dei romanzi della nuova trilogia di Guerre Stellari.

Se amate l'originalità, se vi piace la gente creativa, fantasiosa e fuori dagli schemi, se desiderate restare coinvolti dal clima vorticoso e festoso di una convention, allora non dovrete fare a meno di visitare San Marino. In questa magica rocca medioevale, fuori dal tempo e dai rumori della vita di tutti i giorni, l'IPMS-Italy ed ALLIANCE, lo Star Wars fan club italiano, si trasformano negli indiscussi protagonisti del più importante evento periodico della fantascienza italiana: l'ITALCON. L'ITALCON è una manifestazione "multimediale" partorita sotto l'egida della WORLD SF, la federazione mondiale della fantascienza, che viene gestita ad anni alterni da Adolfo Morganti, un dinamico organizzatore romagnolo nonché appassionato e grande conoscitore del genere fantastico. Altro personaggio chiave dell'ITALCON è a tutti gli effetti Gian Paolo Gasperi, il modenese conosciuto in tutta Italia come il leader della



A lato:
«Scontro di
creature» è il titolo
di questo diorama
autocostruito da
Guido Bianco di
Torino.
(foto G.Bianco)



storica associazione di supporters di Star Wars. Grazie ad una minuziosa pianificazione, Gasperi riesce a regalare ai suoi "alleati" parecchie sorprese senza mai deludere le aspettative di quanti attendono pazientemente la data della convention.

Ai neoassociati, tengo a precisare che l'IPMS-Italy è da anni gemellata con ALLIANCE: un nucleo di appassionati è infatti parte attiva di entrambi i gruppi. Le iniziative sorte sulla scia di questo connubio sono molteplici e di grande importanza: oltre alla citata convention, ALLIANCE e le sezioni IPMS di Taranto e di Venezia curano a titolo ufficiale la traduzione e la supervisione di tutti i volumi della LUCASFILM pubblicati in lingua italiana.

Ma torniamo all'ITALCON. Anche l'edizione del 1993 ha riservato grandi soddisfazioni a tutti i partecipanti. Per un'occasione tanto importante il drappello dell'IPMS appartenente al GIS Fantascienza, che proprio in ambito ITALCON ha mosso i suoi primi passi, non poteva che essere al completo: Marco Ferrari, Stefania Rosa e Mirco Squicciarro da Arona (Novara), Enrico Poggi e Tarquinio Prisco da Roma, Davide Salvi da Milano, Francesco Gasparoni da Venezia, Cinzia Macri da Verona, Guido Bianco, Raul Salani e German Impache da Torino, ed infine il sottoscritto da Taranto.

Tutti uniti e decisi più che mai a rimbocarsi le maniche e a dar vita ad un sogno che la memoria ed il tempo non potranno mai cancellare.

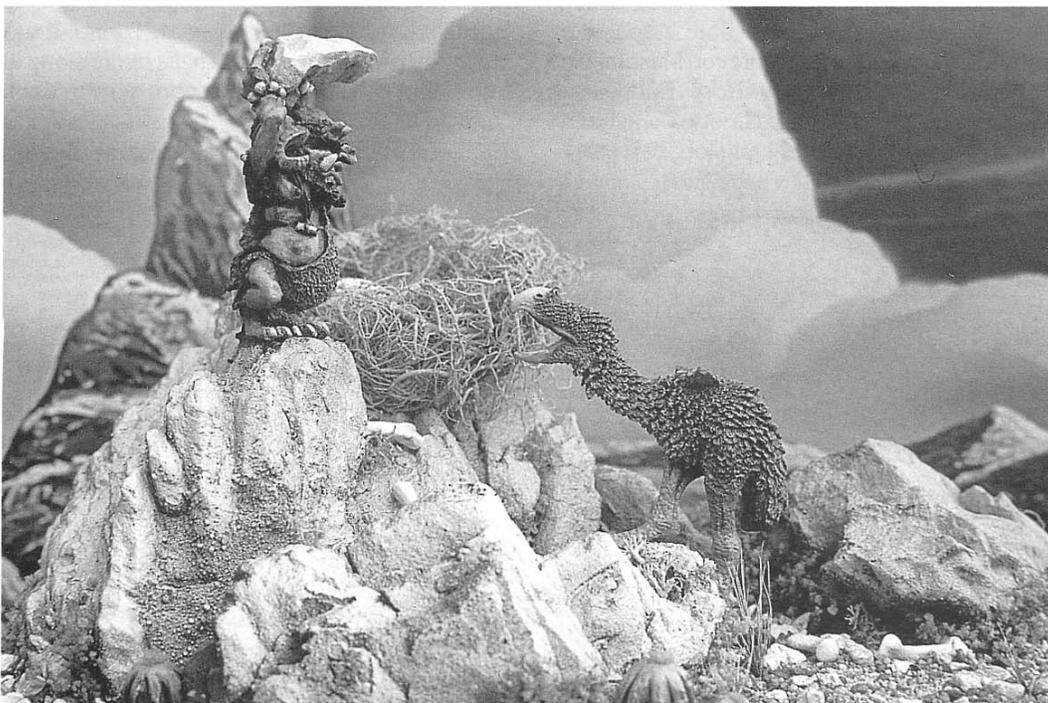
L'IPMS ha ricevuto inoltre il supporto e la sponsorizzazione del più importante distributore italiano del settore: Bradicich Korps. I ragazzi dell'IPMS e del CMT di Torino hanno aiutato il titolare della ditta, Ruggero Bradicich, ad allesti-

re all'interno della sede principale dell'ITALCON ed in poche ore un intero negozio di modellismo strapieno di tutti i kit prodotti da Halcyon, Screamin', Horizon, Ertl, Lunar Models e così via! Avreste mai pensato di poter trovare in un cinema un fornitissimo negozio di modellismo? A San Marino succede.

Il programma della manifestazione si è rivelato nutrito come non mai: dibattiti, conferenze, proiezioni degli ultimi successi del cinema di fantascienza nel teatro "Turismo" di San Marino. Un vecchio amico dell'IPMS e di ALLIANCE, il berlinese Frank Bitterhof, è riuscito a tenere saldamente incollati alle poltrone tutti i modellisti illustrando loro i segreti più reconditi delle astronavi fatte costruire appositamente da George Lucas per i suoi film. Sul palco anche un "vero" Alien (il nostro Marco Ferrari), che ha spaventato gli adulti ed affascinato i bambini (che sono sempre i più moderni...) e, ben inteso, sorvegliato i modelli per tutta la durata della convention.

Una sorpresa inattesa è stata invece

In Basso:
primo classificato della categoria Robot giapponesi è stato Paolo Battaglia del C.M.T. di Torino.
(foto I. Preda)



A lato:
«Fame» è il titolo di questo diorama, autocostruito da Cinzia Macri (IPMS di Verona) vincitrice della categoria Fantasy.
(foto G. Macri)



In alto:
Walter Ninotto,
dell'associazione
"Cuneo 1744", ha
dato a questa sua
elaborazione il
significativo titolo:
«Il Guardiano della
Soglia».

quella della presentazione, ad opera dell'editore Silvio Negri Clementi, della Guida di Guerre Stellari in lingua italiana, stampata nelle nottate precedenti la giornata conclusiva dell'ITALCON.

Iniziative per tutti i gusti, dunque, ma con qualcosa in più. Erano in pochi a credere che le pubbliche relazioni potessero riuscire a coinvolgere i massimi esponenti della letteratura e del cinema fantastico; invece, a bordo

di un jet di linea, è giunto appositamente dagli States un ospite d'eccezione, autore dei romanzi della nuova trilogia di Guerre Stellari: Timothy Zahn. Mister Zahn, accompagnato dalla moglie Han, si è subito integrato nel turbine dell'ITALCON ed ha seguito con grandissimo interesse anche le conferenze indette dai modellisti dell'IPMS.

Inutile dire che l'attenzione generale si è concentrata molto spesso sulla seconda mostra concorso, che ha visto la partecipazione di modellisti sia "singoli" che appartenenti a note associazioni come il CMT di Torino (presente con Massimiliano ed Osvaldo Belli, Paolo e Rosy Battaglia) e "Cuneo 1744" (con Walter Ninotto), che hanno proposto una selezione dei migliori elaborati.

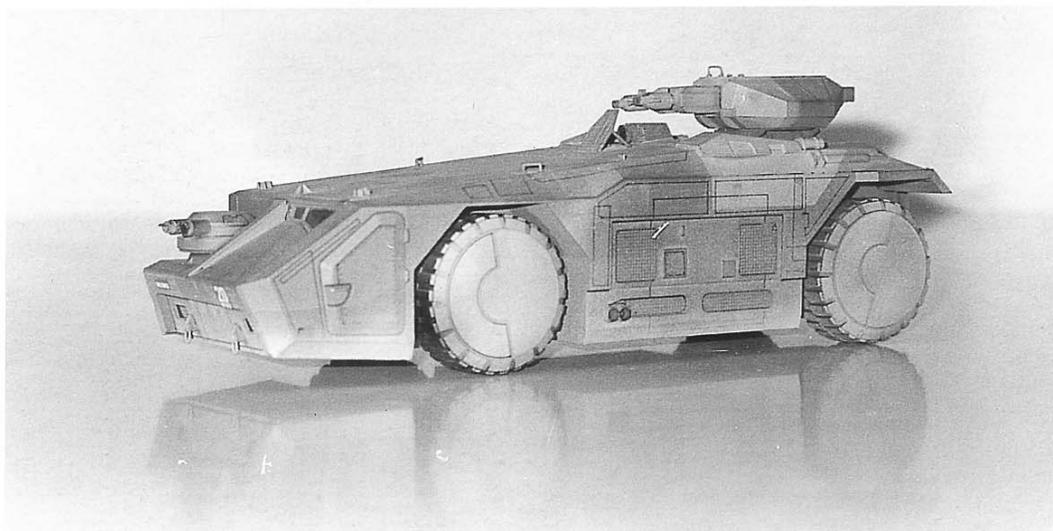
I partecipanti sono stati in totale 18 ed i soggetti in concorso 107, che riempivano ogni centimetro quadrato degli spazi espositivi della Biblioteca Civica di San Marino, sede della mostra di modellismo. Non obbligatemi a riferirvi banalità e non fatemi dire che i modelli erano bellissimi. Giudicateli voi, attraverso la selezione di fotografie di queste pagine; guardateli attentamente, studiateli a fondo e scoprirete il gusto dell'originalità e la scintilla che ha animato i loro creatori, la fiamma della fantasia e della passione. Di fronte a modelli come questi, io non posso che entusiasmarvi, e voi?

Il verdetto della giuria chiamata ad esprimersi su questi soggetti ha avuto degli sviluppi inaspettati: per la prima volta, il comitato paritetico ha privilegiato la capacità comunicativa degli autori valutando la ricerca artistica e l'espressione prima ancora che il risultato o lo specifico linguaggio figurativo. Così, le sculture in legno di Osvaldo Belli del CMT di Torino hanno conquistato il primo posto nella categoria figurini, e addirittura il designer Guido Bianco è stato premiato tanto per il suo "Scontro di creature" che per i suoi bozzetti preparatori. Cinzia Macri, la leccese che in pochi anni ha saputo guadagnare consensi in tutte le mostre italiane, ha comunicato al pubblico di San Marino tutta la sua formidabile carica di simpatia ed ironia con "Fame" (Prima classificata categoria fantasy). German Impache ha primeggiato con un Alien Dropship e Paolo Battaglia ha proposto una significativa collezione di robot giapponesi, premiata anch'essa. Per restare nel tema "giapponese", Davide Salvi ha conquistato per la seconda volta il trofeo astronauti con uno Spacecruiser Yamato.

Ma il pezzo più affascinante, vincitore del "Best of Show", è stato senza dubbio il "Gatto di Bordo" del grafico Raul Salani di Torino. Il suo lavoro ha proiettato noi tutti nella dimensione di uno sbarco sul pianeta sconosciuto degli "antropoinsetti".

Nell'arco dei tre giorni di esposizione si sono

A lato:
German Impache è
stato il vincitore,
nella categoria dei
Soggetti tratti da
Film, con vari
modelli dedicati alla
serie di Aliens, tra
cui questo APC.
(foto R. Salani)



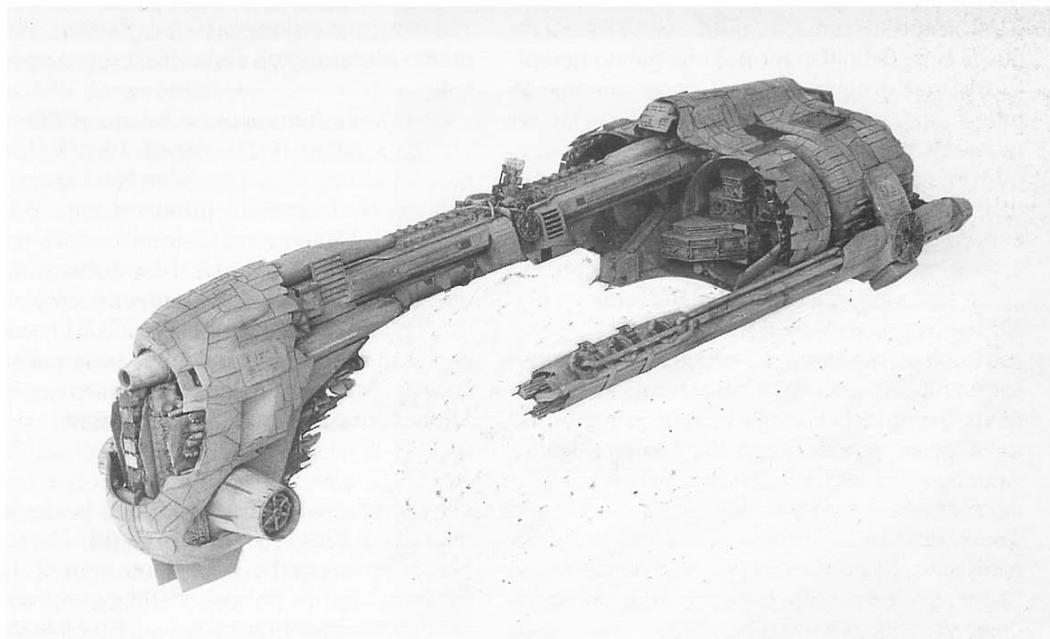
avvicendati nella biblioteca tantissimi visitatori ed amici tra cui il nostro presidentissimo Giorgio Pini e le piccole delegazioni guidate da Mario Pieri del GPF di Firenze, da Gabriele Macri del CASC di Cremona e da Marco Mai dell'IPMS di Modena.

Prima di concludere questo mio resoconto, desidero che gli appassionati che si sono avvicinati alla nostra associazione soltanto da poco conoscano alcune mie sensazioni in merito ad iniziative associative come queste: l'incontro con gli amici, riuniti tutti insieme attorno al tavolo della pizzeria ogni sera per scambiare le impressioni sui lavori della convention, chiassosi ed allegri come non mai, oppure le discussioni sui progetti "collettivi" relativi alle future astronavi, costituiscono per me quegli "input" che mi inducono a

considerare l'associazionismo come una pianta preziosa da coltivare con amore. Nella nostra associazione c'è uno spirito autentico che va salvaguardato e che giustifica qualsiasi sforzo e sacrificio.

L'IPMS-Italy ha superato brillantemente una prova impegnativa, entrando nell'organizzazione di una delle più importanti e qualificate mostre europee del settore fantastico; un fiore all'occhiello di cui andare fieri e dal futuro ancora più promettente. Siete dunque convinti o intenzionati a prendere parte alla Terza Edizione del 1995, oppure a confrontarvi con i migliori modellisti del settore? Allora....

Che la Forza sia con voi!



A lato: purtroppo, di Davide Salvi siamo in grado di pubblicare solo questa foto, riprodotte una astronave di fantasia da lui autocostruita. (foto G.Gasparoni)



A lato: è di Marco Ferrara questo "Millennium Falcon" superdettagliato soprattutto negli interni. (foto G.Gasparoni)

MUSTANG IN ITALIA

Un P.51 con le insegne italiane

di Gabriele Luciani

Il Mustang di Vigna di Valle

di Paolo Varriale (GAVS Roma) - foto di Livio Gonella

■ **Parlare** del North American P.51 Mustang è un compito veramente arduo. Il P.51 è uno di quegli aerei definiti immortali che hanno riempito di sé mari di pubblicazioni. Conosciutissimo da tutti gli appassionati di aeronautica, è stato un momento fondamentale nella storia della aviazione grazie alle sue prestazioni formidabili. Prodotto in migliaia di esemplari e diffuso in tutti i continenti, trova ancora oggi impiego come velivolo da corsa, e anni addietro fu riproposto come aereo anti-guerriglia. Chiaramente, fu nella Seconda Guerra Mondiale che il P.51 vide il suo impiego maggiore. La produzione industriale statunitense, con i suoi ritmi stellari, fu sorpresa dalla fine delle ostilità e, analogamente, le forze aeree americane si trovarono alquanto surdimensionate per il periodo di pace.

Al contrario, ancora nel 1947, le nostre FF.AA. stavano lentamente risollemandosi dalle distruzioni belliche che avevano gravemente colpito tutto l'apparato industriale. Esigenze politiche si aggiunsero a queste considerazioni. I resti della allora Regia Aeronautica erano ben poca cosa, né la costituzione della Repubblica vide dei miglioramenti fino a quando non fu possibile attingere materiali bellici nei campi A.R.A.R. (praticamente gli Stati Uniti preferivano parcheggiare le enormi quantità di mezzi militari di ogni genere in questi campi, spesso saccheggianti, piuttosto che affrontare la spesa di ritornarli in America).

L'Aeronautica Militare inizia così a riequipaggiarsi, e, dopo il P.38 e lo Spitfire IX, arriva il P.51 Mustang. La vita operativa di questi velivoli e del P.47 nelle fila della A.M.I. è però poco documentata. Un po' per la mentalità che purtroppo ancora caratterizza i nostri vertici militari, un po' per il relativamente breve periodo di tempo in cui questi velivoli costituirono la prima linea operativa (già nel 1950 arrivarono i Vampire a reazione) le informazioni sono molto scarse.

Il P.51, come detto sopra, è stato il soggetto di centinaia di pubblicazioni ed il modellista interessato non ha che l'imbarazzo della scelta. Ma sul P.51 con le coccarde italiane dobbiamo forzata-

mente limitarci a:

- Dimensione cielo vol. 16 (ed. Bizzarri, Roma) ottimo anche per gli altri velivoli sopra menzionati;

- Monografie Aeronautiche Italiane n°46;

- I.P.M.S. Italia - Notiziario vol. 11 n°1 (1980); oltre ad alcuni articoli su Aerei Modellismo.

Proprio un esemplare ritratto a pag. 33 del volume di Dimensione Cielo edito dalla scomparsa Bizzarri, costituisce l'esemplare che ho voluto riprodurre modellisticamente. Ovviamente dal punto di vista modellistico il P.51 ha avuto decine di riproduzioni in tutte le scale e di varie qualità. Anche nel campo degli accessori in fotoincisione abbiamo diverse opzioni.

IL KIT:

Per riprodurre un Mustang italiano ho deciso di utilizzare il Kit Hobbycraft in 1/48. Ho scelto questa scala perchè dopo tanti anni di 1/72 trovo che sia un po' più adatta per riprodurre aerei di dimensioni contenute. Il Kit Hobbycraft perchè, sembra incredibile, in scala 1/48 ci sono solo 8 kit (riediti sotto varie marche, a volte in plastica trasparente o cromata) di produzione arcaica (Hawk) o introvabili (Aurora - Revell - Otaki) o comunque di produzione non recente. Il kit Hobbycraft (anche lui una riedizione di un kit sudcoreano, credo) è comunque il più economico (e, se si trova in commercio anche qui a Lecce, credo sia diffuso in tutta Italia).

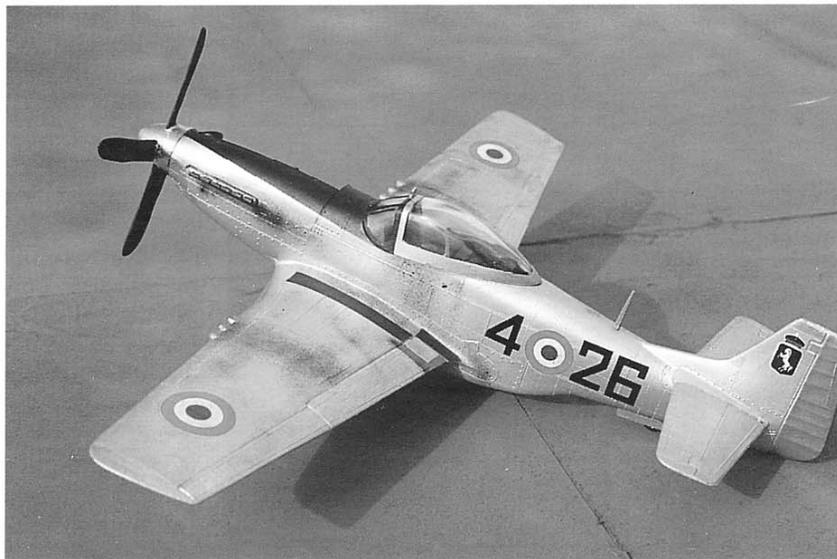
La qualità è in generale discreta. Le istruzioni allegate al kit sono chiarissime; le decals le ho messe nel mio magazzino ricambi perchè non mi servivano assolutamente. Il kit è composto da 78 pezzi (di cui due trasparenti). Non vi sono parti mobili, ma un buon assortimento di carichi bellici alari (che hanno fatto la fine delle decals) ed un pilotino con le braccia staccate (stessa sorte di cui sopra). La costruzione inizia con la riproduzione del motore un po' approssimativa, ma discreta, base di partenza per una elaborazione con fili di rame e corde di chitarra. Personalmente mi son dato da fare con la colorazione in vari toni di

metallo scuro, senza spingermi oltre poiché non avevo intenzione di lasciare inutilizzati i pezzi riproducenti il cofano motore. L'abitacolo nel kit è composto da un buon seggiolino con una piastra posteriore/appoggiatesta; discreto il cruscotto e gli apparati radio posteriori; aggiungo le cinture ed anche qui una oculata colorazione in verde Testor's 1734 -F.S. 33451- di tutte le parti (eccetto il cruscotto in nero opaco così come la radio). Anche gli interni delle fusoliere vanno in verde 33451; purtroppo le parti dell'abitacolo sono drammaticamente lisce. Chiaramente la scala del modello e la trasparenza della cappottina costringono ad un minimo di dettaglio che, come per le due fasi precedenti, presuppone di avere a disposizione della documentazione.

Ripetendo quanto detto sopra, non ci sono problemi (ritengo infatti che la stragrande maggioranza dei soci I.P.M.S. appassionati di aviazione abbia a disposizione del materiale documentativo sul P.51). La stessa documentazione ci farà osservare che mentre l'apertura alare è corretta, non altrettanto dicasi per la fusoliera che è sensibilmente più corta, difetto che per fortuna è poco notevole, essendo distribuito in tutte le zone della stessa fusoliera (tanto da pensare ad un rapporto di riduzione in 1/50); la zona posteriore subito dopo l'abitacolo è un po' troppo... panciuta. Trattandosi di interventi troppo radicali ho preferito lasciar perdere. Non altrettanto ho fatto con l'elica: questa infatti

ha le pale che hanno un vuoto di ben quattro millimetri alla giunzione con l'ogiva (c'è da chiedersi dove certi stampisti vedano queste cose...) dando a tutto il complesso un simpatico aspetto da pale di mulino olandese! Stucco, pezzetti di plasticard ed olio di gomito più carteggiatura daranno un aspetto più reale al tutto. Stessa carteggiatura abrasiva va impiegata su tutte le parti esterne del kit, la cui bullonatura in rilievo è troppo marcata, ma non conviene eliminarla del tutto per non dare un aspetto levigatissimo.

La giunzione ala-fusoliera richiede una buona stuccatura; i due pezzi riproducenti i cofani del motore non si raccordano bene con la fusoliera (il pezzo n°34 va sezionato e posto due millimetri più in basso); io ne ho utilizzato solo il sinistro per lasciare in evidenza il motore visto da destra. Passando ai carrelli, quello posteriore è tale che conferisce al modello un aspetto troppo seduto, mentre il principale è dello spessore giusto, così



come i vani carrello e relativi portelli, corredati dai martinetti di attuazione. Poche ore sono dunque necessarie per l'assemblaggio del kit, ugualmente semplice è la fase della colorazione: completamente in alluminio, con i pannelli di varia lucentezza (ad es. dalle foto appaiono diversi dal resto gli alettoni, il timone di direzione, l'ogiva, i pannelli di accesso alle armi sulle ali) mentre uniche note di colore sono il pannello antiriflesso, le strisce di camminamento sulle ali (neri) sotto le quali vanno poste due strisce rosse disposte ad elle. Dipinte di nero anche le pale e dato un minimo di sporco sotto agli scarichi motore (proprio un minimo perchè i pannelli sotto agli scarichi erano sempre tenuti al lucido) e sui pannelli alari in corrispondenza alle armi, il modello è pronto per ricevere le decals. Negli anni scorsi questo è stato un aspetto sempre doloroso per tutti gli appassionati di aviazione italiana costretti a ricerche fastidiose. E' ormai terminato questo triste periodo grazie a

Qui sopra due viste del modello Hobbycraft 1/48, realizzato da Gabriele Luciani, rappresentante un esemplare del 4° stormo di Foggia. (foto G.Luciani)



Walter De Paoli.

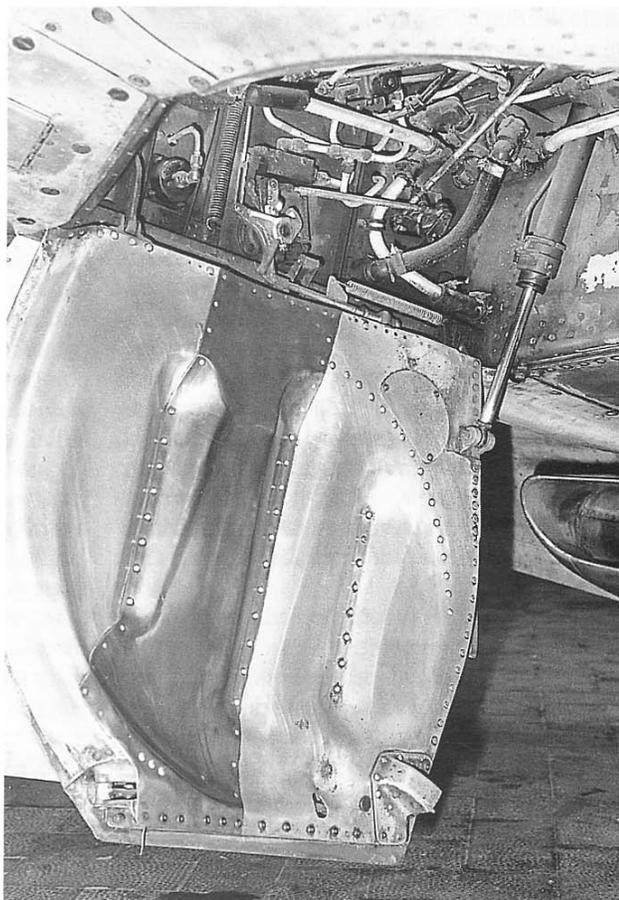
Le coccarde di nazionalità sono presenti nel foglio Tauromodel 48-528 (si noti che rispetto ai primissimi esemplari, i fogli hanno colori saturi e non ci sono incertezze nei contorni). Purtroppo però, questo è l'unico foglio disponibile sul P.51 prodotto dalla Tauromodel; per il futuro ne usciranno altri, fra cui uno relativo agli stencils di questo aereo. Ho cercato di ovviare utilizzando altri fogli decals sempre Tauromodel (il 48-519 ed il 48-520) dai quali ho prelevato i grossi numeri neri relativi al Sabre del 4^o Stormo e lo stemma araldico relativo per realizzare l'esemplare 4-26 del 4^o St. ripreso a Foggia-Amendola accanto ad una dozzina di Vampires del N.A.V.A.R. nei primi anni '50. In conclusione un kit di divertente montaggio e da utilizzare come base per elaborazioni più spinte, favorito ottimamente dal rapporto qualità-prezzo. Il kit è distribuito dalla Mamoli di Milano, mentre le decals Tauromodel dalla Astromodel; entrambi sono reperibili da Diorama Models di Portogruaro.

N.d.R. - Sulle pagine del NOTIZIARIO è già stato trattato l'argomento «Mustang in Italia». Consiglio di rivedere l'esauriente articolo sul N°1-Vol.11 (1980) e seguenti integrazioni sui N.ri 2 e 3/4 dello stesso anno.

A fianco:
particolare del
carrello principale
sinistro, dell'esem-
plare di Vigna di
Valle.

In basso:
interno dei portelli
copriuota, e parte
dei pozzetti del
carrello, sempre
sullo stesso aereo.

(Le foto di queste
pagine e delle
seguenti sono di
Livio Gonella).



IL MUSTANG DI VIGNA DI VALLE

Il Mustang conservato a Vigna di Valle nasce come P-51D s/n 44-73451 nel 1944 e viene consegnato all'USAF il 20 Marzo 1945.

Destinato alla 3° Air Force non partecipa agli ultimi combattimenti in Europa, ma viene adibito a compiti addestrativi negli Stati Uniti. In seguito agli accordi sanciti dal Patto Atlantico viene ceduto in conto MDAP alla neonata Aeronautica Militare Italiana il 9 Ottobre 1950 ricevendo la MM 4323.

Il nostro P-51 fu in forza successivamente a quasi tutti gli Stormi che utilizzarono il caccia della North American (4°, 2° e 6°) finendo il suo servizio come aereo personale del Generale "atlantico" Ranieri Cupini, di cui porta le insegne di grado, che lo utilizzò per le sue visite di ispezione nella zona aerea centrale. E' probabilmente in questo periodo che venne sbarcato l'armamento di bordo e lo spazio così ricavato utilizzato come "portabagagli" fissando nei vani armi una sorta di borsa di tela chiusa con una zip. Dopo l'ultimo volo del 20 Marzo 1964 venne immediatamente accantonato per l'erigendo (e mai aperto) Museo del Volo di Torino, fatto cui si deve la sostanziale integrità del velivolo. Infatti, a differenza di altri aerei fortunatamente recuperati presso Istituti Universitari od altro, la completezza degli apparati di bordo è addirittura sorprendente, essendo mancante un solo strumento sul cruscotto.

Sono stati invece ritrovati in cabina oltre ai dati delle frequenze radio di Guidonia e della Malpensa su di una piccola tavoletta ribaltabile appesa alla parte mobile del tettuccio, il serial number originale, che ha premesso la ricostruzione della vita operativa del velivolo, e perfino dei sostanziosi depositi di grasso "d'epoca" su vari rinvii dei comandi.

Il Mustang durante la sua permanenza a Torino, o nei primi tempi di quella a Vigna di Valle, ha ricevuto due spesse mani di vernice trasparente che col passar del tempo ha assunto un aspetto grigio-marrone decisamente in contrasto con la lucentezza dell'aereo personale di un Generale attento ed esigente come Cupini e testimoniata anche da una serie di fotografie a colori. Senza contare poi l'estesa diffusione della corrosione che sotto la vernice continuava ad espandersi minacciando, in mancanza di rapidi interventi, la futura conservazione del velivolo.

La Sezione Romana del GAVS (Gruppo Amici Velivoli Storici) ha dunque iniziato sotto la direzione di Michele Bianchi un'opera di bonifica dell'intero aereo che risulti duratura sia dal punto di vista estetico che da quello, ancor più importante, tecnico e strutturale.

Durante questi lavori sono emersi alcuni aspetti di una qualche importanza modellistica.

Gli interni del velivolo, sia abitacolo che pozzetti

carrello, presentano una prima mano di "Zinc Chromate Primer" su cui è stata stesa una seconda di "Interior Green" e poi una terza leggermente più chiara e più verde. Da notare che la parte centrale dei portelli carrelli, per capirsi quella incernierata alla mezzeria del ventre fusoliera, non è dipinta e rimane metallo naturale.

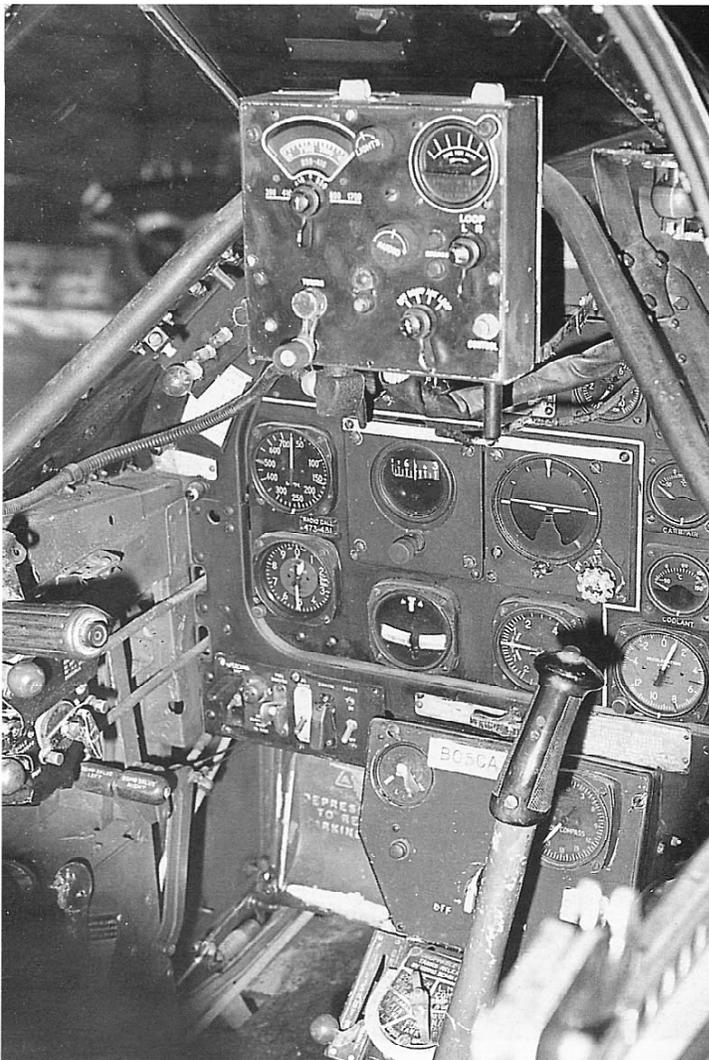
Il collimatore, quasi certamente in concomitanza allo sbarco delle Browning, è stato sostituito da un TACAN ribaltabile verso il basso in modo da lasciare una buona visibilità durante l'atterraggio. Le gambe di forza del carrello sono verniciate, ad eccezione della parte mobile dell'ammortizzatore, in alluminio opaco, e così i cerchi ruote.

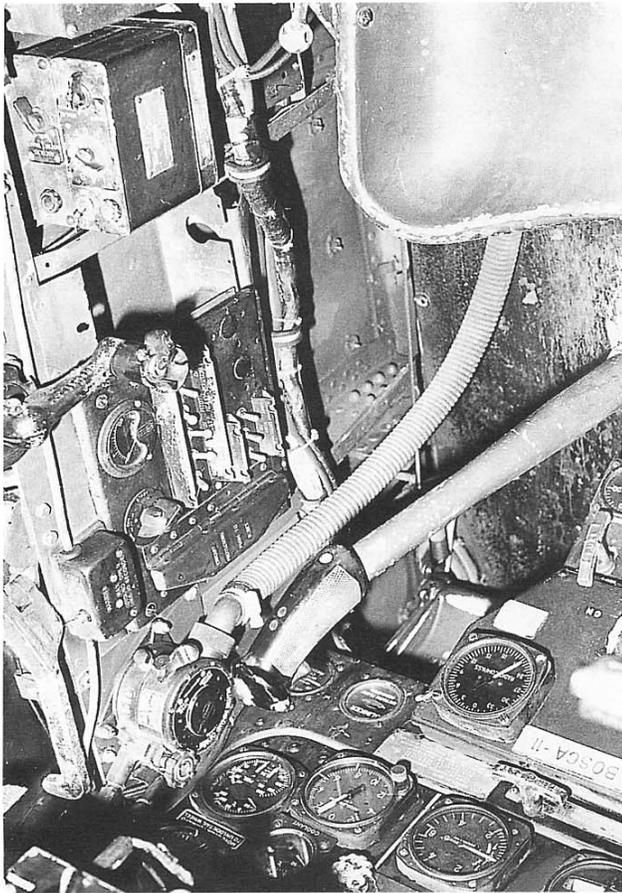
Finiscono così queste brevi note sul Mustang di Vigna di Valle. Esse non vogliono assolutamente essere esaustive sull'argomento, ma servire essenzialmente da guida per chi volesse intraprenderne la realizzazione modellistica, restando il sottoscritto a disposizione per chi volesse saperne di più.

In questa pagina: il cruscotto dell'esemplare di Vigna di Valle.

Pagine seguenti:

- A) - abitacolo, fianco sinistro.
- B) - idem, fianco destro e barra.
- C) - schienale del seggiolino e cinture.
- D) - radome posto dietro al pilota.
- E) - pilone di aggancio sotto la semiala sinistra.
- F) - vista di tre quarti posteriore, notare l'incastro del flap alla radice dell'ala.
- G) - presa d'aria ventrale del radiatore.
- H) - uscita d'aria del radiatore.

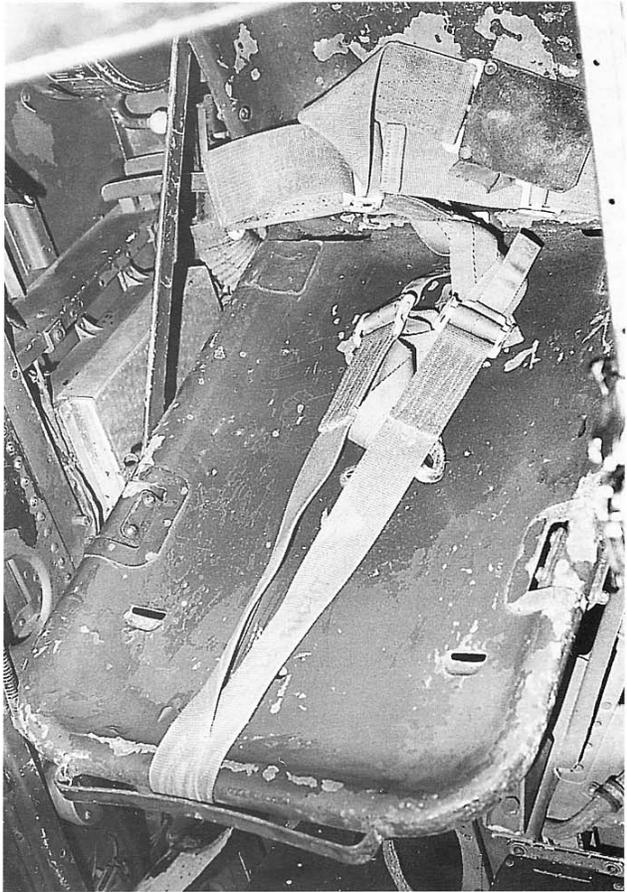
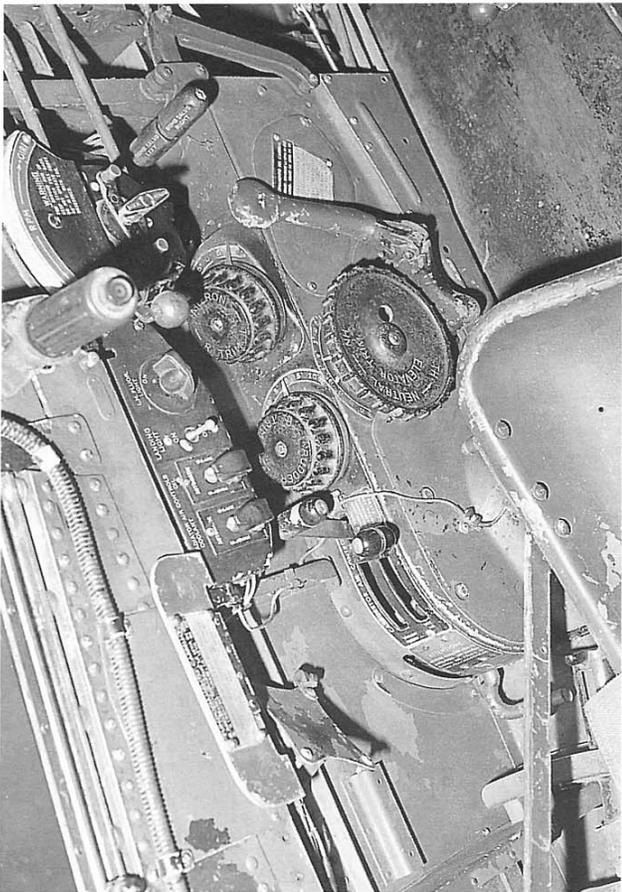




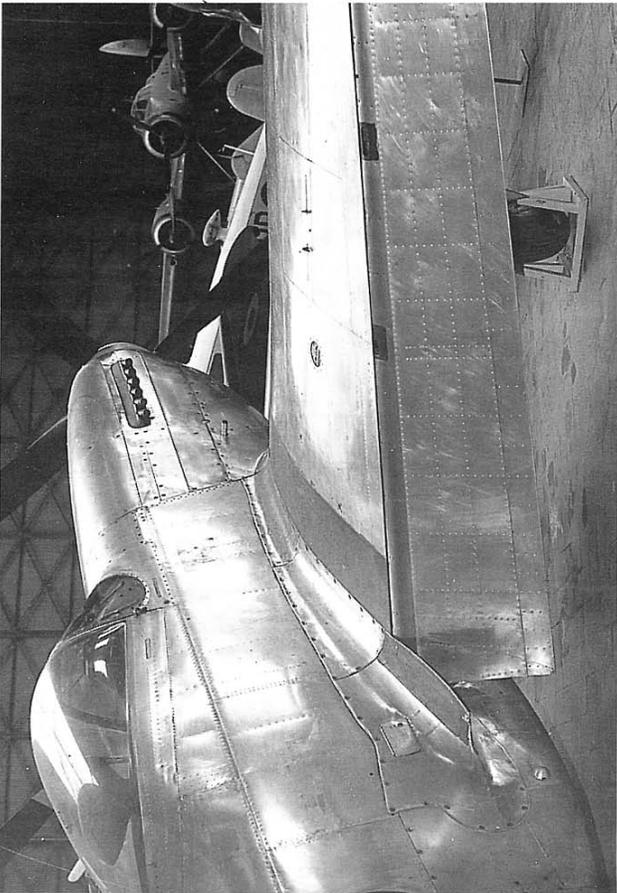
(A) (B)



(D)



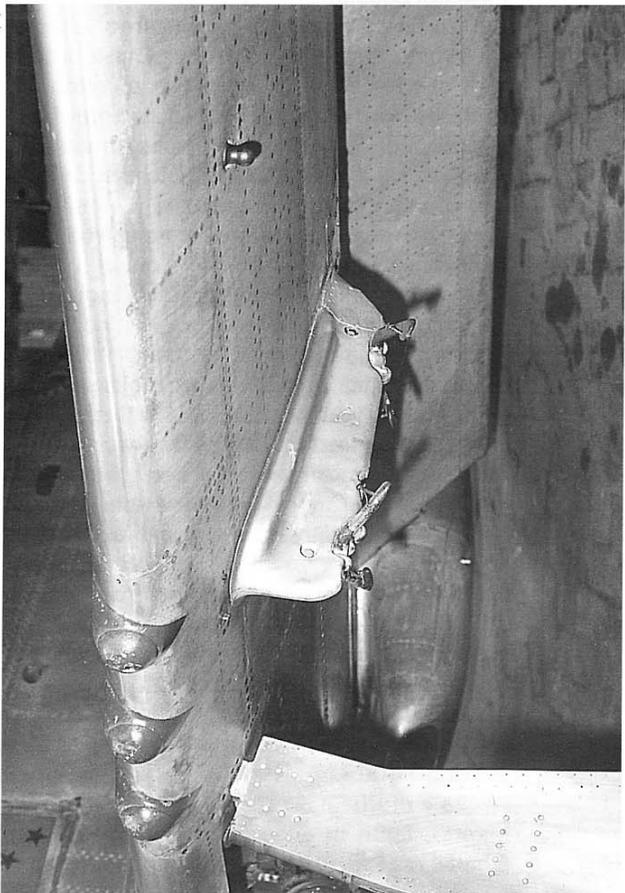
(C)



(E) (F)



(H)



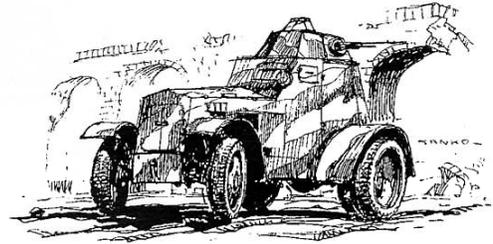
(E)



(G)

AUTOBLINDO

WZ-34



di Armando Rossi - disegni, note tecniche e foto di Wojcieck Sankowski

In alto: immagine in movimento per questa WZ-34; notare gli sportelli protettivi, per il pilota ed il radiatore, aperti.

Kit Certi 1/35

■ Per anni reperibile in commercio solo come vacuform o in resina, ecco finalmente arrivare sotto forma di kit ad iniezione un modello di cui forse non si sentiva un bisogno fisiologico come correre dietro alle donne, ma che comunque aiuta a passare qualche serata quando l'obiettivo primario della riproduzione della specie è ingloriosamente fallito.

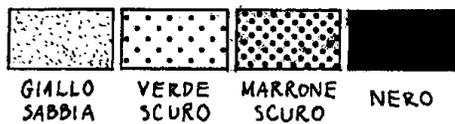
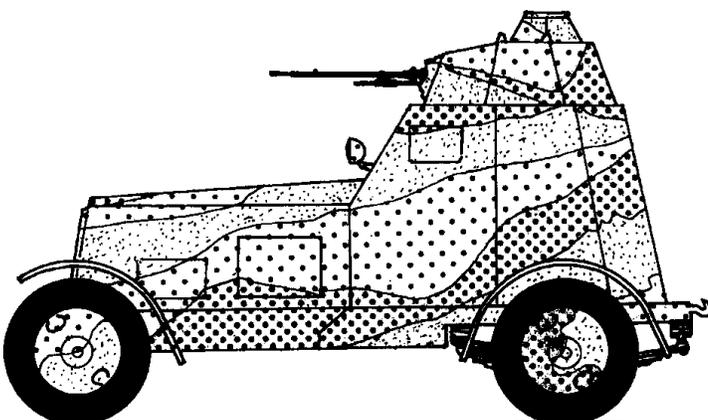
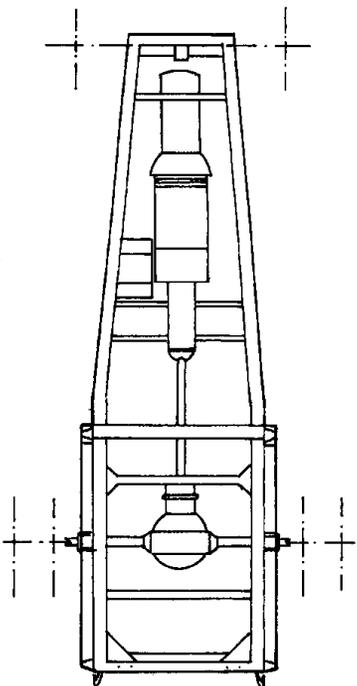
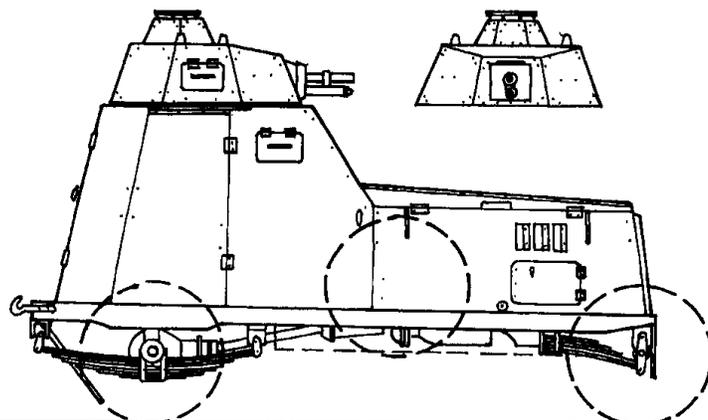
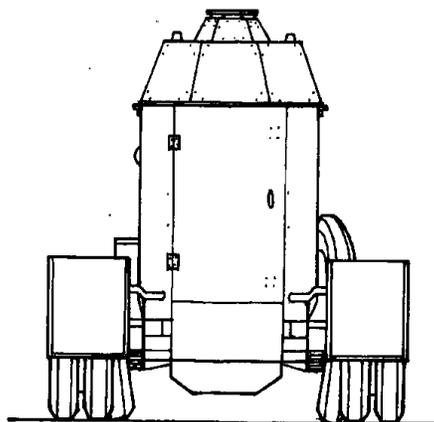
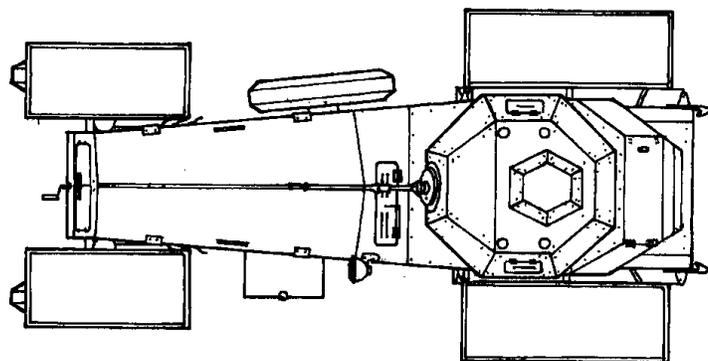
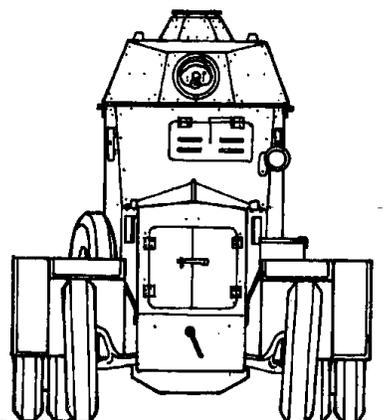
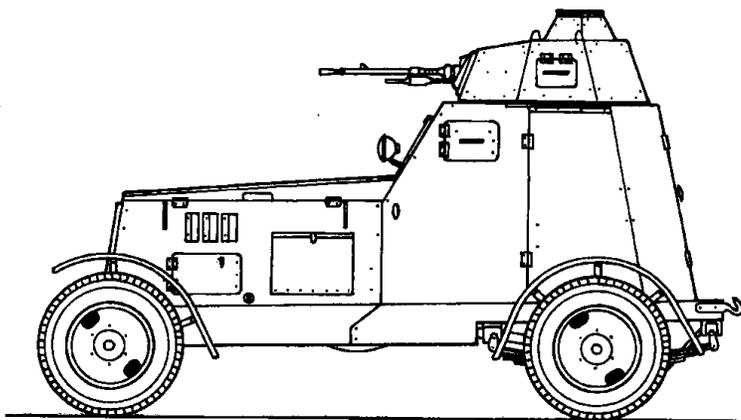
Dalla Polonia la neonata CERTI ci propone la classica blindo WZ-34 nella popolarissima scala 1/35, che potrebbe comparire come relitto o preda bellica nell'ennesimo diorama sull'invasione tedesca del 1939. Almeno la mimetica sarebbe varia dal solito Panzer Grau.

Il modello è stampato con la tecnica anni '70 e con un colpo di coda le ruote sono in vera gomma, aumentando non poco la difficoltà di costruzione per la necessità di liberarci dalle bave di stampo.

La plastica e gli sprue mi ricordano i vecchi e mai dimenticati Airfix della mia ormai lontana giovinezza, con una plastica ben lavorabile. Il colore marrone scuro fa un tantino ribrezzo, ma bisogna accontentarsi. Le istruzioni sono in polacco, ma non pongono problemi di sorta.

Le indicazioni per la colorazione sono carine, ma consiglio vivamente di documentarsi con lo splendido volume "POJAZDY WOJSKA POLSKIEGO 1939" ora facilmente reperibile anche da noi tramite le librerie specializzate, o il sempre valido, e poco costoso, "TYPY BRONI 56" che contiene anche uno spaccato a colori del mezzo.

Tornando al nostro modello, che si compone di 79 pezzi, possiamo dire che si assembla con una certa facilità. Una zona dove prestare attenzione è il corpo centrale del mezzo realizzato in due parti che necessitano, una volta montate, un discreto lavoro di stuccatura. Nel kit è prevista la possibilità di versioni diverse come armamento (scegliere fra la mitragliatrice Hotchkiss da 7.92 mm o il cannoncino Puteaux da 37 mm) con (libidine) anche il portello del capocarro in due versioni, circolare o esagonale. Consiglio di fare molta attenzione nel montare i parafanghi anteriori in quanto fragilini e semmai di incollarli a modello ultimato. Anche gli assali non sono mostri di solidità e occorre usare molta pazienza nello staccare i vari pezzi dallo sprue. In definitiva un simpatico piccolo modello che per un vecchio amante quale me di paccottiglia su quattro ruote giunge a proposito, evitandomi la noia del solito abortito mio tentativo di passare al vacuform ed evitando la trappola degli ormai costosissimi kit in resina che ormai valgono patrimoni anche quando provengono da aree depresse quali quelle dell'Est. Attenzione comunque che anche per i modelli in plastica i prezzi da Oltrecortina stanno lievitando a sproposito tanto che per questo possono arrivare a chiedere addirittura più di 30.000 Lire. Rispolverate quindi carta e penna e ritornate al vecchio e sano sistema del baratto, tanto in auge quando il Check-Point Charlie era una tetra ma emozionante realtà.



AUTOBLINDA **wz.34**

SCALA 1/35

W. SANKOWSKI

Note tecnico-storiche

Nel 1928 le autoblinde leggere modello WZ-28 furono introdotte nell'Esercito Polacco.

La loro costruzione era basata sullo chassis del semicingolato Citroën-Kegresse P.10 importato dalla Francia.

Alla fine del 1933 fu presa la decisione di ricostruire le WZ-28 convertendole in veicoli ruotati. Il nuovo veicolo assunse la denominazione WZ-34 e nella sua costruzione furono impiegate molte parti strutturali derivate dai mezzi italiani FIAT 614 e FIAT 508 (prodotti in Polonia).

Le blindo WZ-34 furono prodotte in tre serie principali:
1) WZ-34, con motore Citroën, asse posteriore dal FIAT 614;

2) WZ-34-I, con motore FIAT 508, asse posteriore dal FIAT 614;

3) WZ-34-II, con motore FIAT 508/III, asse posteriore dal FIAT 618.

Queste serie differivano leggermente negli elementi delle corazzature.

Furono adottate due versioni differenti di armamenti, ambedue illustrate nel disegno:

- 1) mitragliatore Hotchkiss mod.WZ-25 da 7.92 mm;
- 2) cannone Puteaux S.A. 1918 da 37 mm.

DATI TECNICI (della versione WZ-34-I):

Lunghezza: 362 cm

Larghezza: 191 cm

Altezza: 222 cm

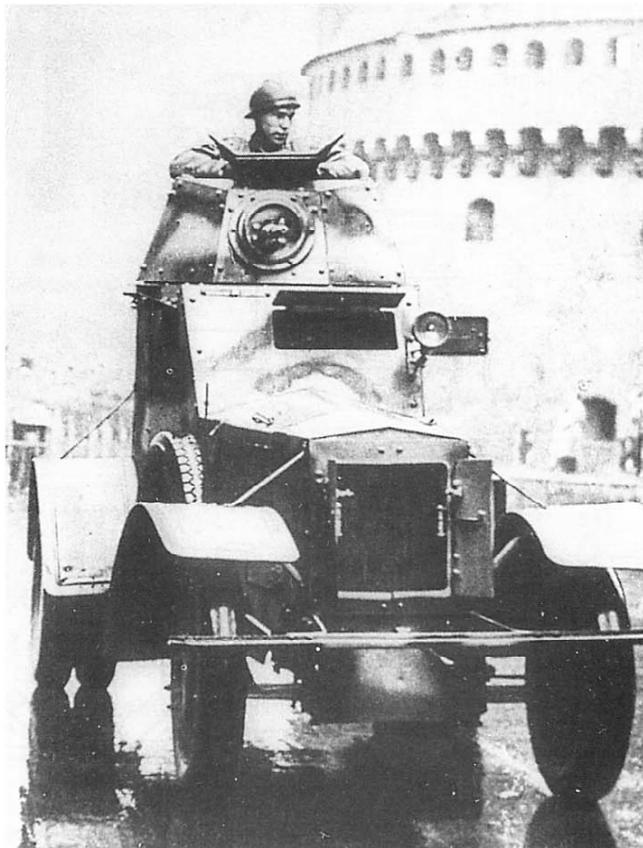
Peso: 2.2 t

Velocità massima: 55 km/h

Autonomia in percorso stradale: 250 km

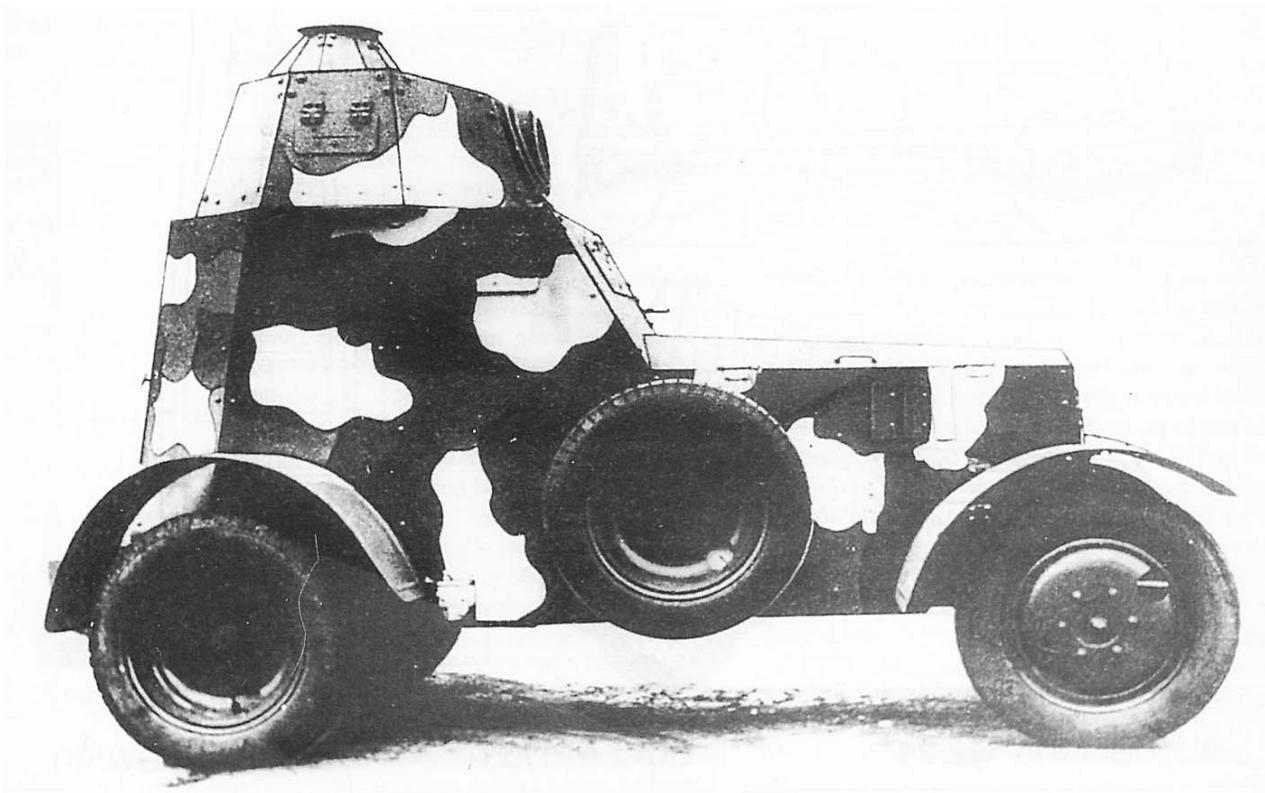
Autonomia in percorso fuoristrada: 90 km

Consumo di carburante: 22 l/100 km



In alto:
bella, ed abbastanza
nitida, immagine di
questa WZ-34 per strade
cittadine.

In basso:
interessante profilo, ma
ritoccato, raffigurante
un particolare schema
mimetico.



Ripescato dal fiume Pilica...

Sd.Kfz 251/D

di Mariusz Zimny e Gian Luca Cocchi

■ **L'ultimo** pezzo che va ad aggiungersi alla collezione del Museo dell'Esercito Polacco, è il semicingolato Sd.Kfz 251 (HLK 16 p, type D). Questo esemplare è stato recuperato dalle acque del fiume Pilica alla fine di Marzo del 1989, grazie allo sforzo congiunto del personale di una locale sezione dei Vigili del Fuoco, e dei soldati appartenenti ad una unità tecnica del WOW (truppe di difesa territoriali).

Tutti coloro che hanno partecipato alle operazioni di recupero dello Sd.Kfz 251/D sono rimasti sorpresi delle sue perfette condizioni. Un treno di rulli ed il sistema sterzante, sono stati rinvenuti in efficienza, ed anche il motore Maybach era in splendide condizioni. Le ruote anteriori giravano con facilità ed i pneumatici (Continental Deutsches Fabrikat 190/18 Extra Galante), non avevano perso dopo tanti anni un solo centimetro cubo di aria !!! (vedi foto). Alcuni "esperti" sostengono che il mezzo potrebbe essere messo in condizioni di funzionare, sostituendo semplicemente l'impianto elettrico danneggiato. Anche i contenitori nelle pannellature laterali erano in condizioni insospettabilmente buone. All'interno sono state ritrovate molte munizioni, granate a mano, mine, libri, un PanzerFaust ed una piccola collezione di pale. Le mappe, le penne ed una ricetrasmittente da campo che vi si sono trovate provano che quest'esemplare apparteneva al sub-unit commander. Il numero laterale "421" (dipinto in rosso con contorni bianchi) sembra provare tale supposizione, in accordo ad una procedura di allocazione dei numeri tattici della Wehrmacht; questo particolare mezzo servì da carro comando del 2° plotone uno, 4ª compagnia, II battaglione di un'unità non ancora identificata. Il suo numero di matricola è WH 1785099.

Questo semicingolato andò perduto durante l'offensiva sovietica dell'inverno 1945. La data più probabile è compresa tra il 17 ed il 19 gennaio. Questo Sd.Kfz 251/D non riuscì a raggiungere la riva opposta del fiume (a sud di Tomaszow Mazowiecki) a causa del cedimento del ghiaccio, sprofondando così nelle gelide acque insieme ad altri mezzi. Al momento non è possibile fornire ulteriori dati sulla sua storia, il lavoro di ricerca è tuttora in atto, come lo scandagliamento del fondale del fiume Pilica alla ricerca di altri mezzi tedeschi.

Non mancheremo di fornire ulteriori notizie non appena se ne presenterà l'occasione. ■



Documentazione:

- Encyclopedia of GERMAN TANKS of World War Two - P.Chamberlain-H.Doyle;
- Die Halbketten-Fahrzeuge Des Deutschen Heeres 1909-1945 Band 6 - W.J. Spielberger;
- STURM & DRANG Tank Magazine Specials No.3 Sd.Kfz 250/251;
- Sd.Kfz 251 in ACTION - Squadron Signal Publications - Armor Series No.21;
- THE EASTERN FRONT - S.J.Zaloga;
- The Sd.Kfz 251 Half-Track - Osprey-Vanguard No.32;
- HALBKETTENFAHRZEUGE German Halftrack Vehicles - Armor Series No.7;
- Atlante Mondiale dei Mezzi Corazzati "I Carri dell'Asse" N.Pignato;
- Storia dei Mezzi Corazzati Vol.2 - Profili;
- Sd.Kfz 251/D - Il Notiziario IPMS Vol.22 No.1 (1991) - S.Scaccianoce.

In alto:
nell'aprile del '44 un
Sd.Kfz 251 percorre
una strada di
Bruxelles.
(foto arch. Pecchi)

(ove non specificato,
foto via M.Zimny)



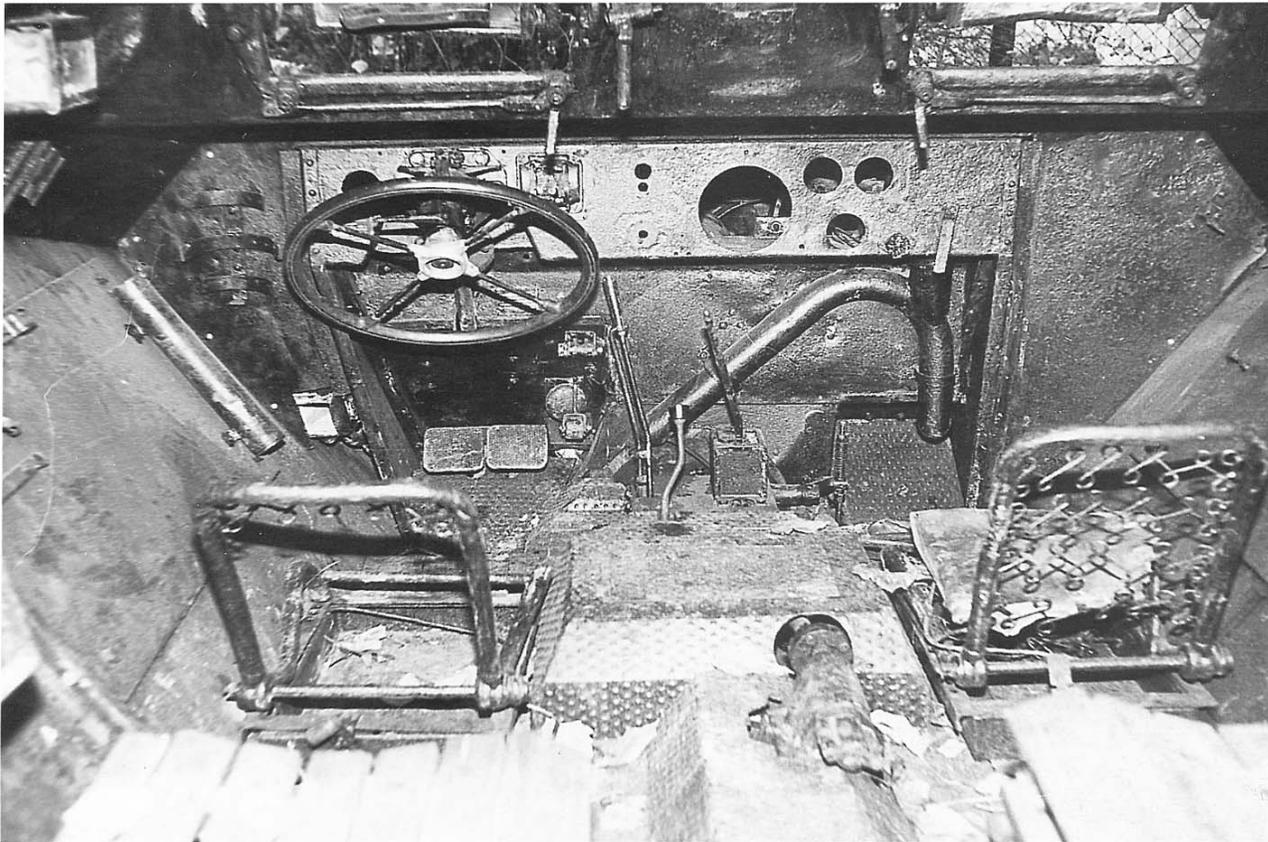
In alto:
il Sd.Kfz 251/9, versione
con cannone da 75mm.
STUK 37 L/24.
(foto arch. Pecchi)

Qui sopra:
una visione dell'interno
dell'esemplare
ripescato; osservare il
pedistallo del sedile, le

molle sul telaio dello
schienale e la predispo-
sizione sulla fiancata
per l'apparato rice-
trasmettente.

Modelli di Sd.Kfz 250/251 in com-
mercio in scala 1/35 (compresi
accessori e trasformazioni)

- Hanomag Sd.Kfz 251/1 - ACADEMY
- Sd.Kfz 251/1 with Rocket Launcher - NITTO
- Hanomag Sd.Kfz 251/1 - TAMIYA (kit no.20)
- German Mt.I.SPW Sd.Kfz 251/1 Ausf.D mit Schwerer Wurfrahmen 40 STUKA ZU FUSS - Tamiya (kit No.35151)
- German Mt.I.SPW Sd.Kfz 251/9 Ausf.D (7.5 cm Kw.K 37L/24) KANONWAGEN - Tamiya (kit No.35147)
- German Sd.Kfz 251/9 Ausf.D UPDATE SET - VERLINDEN P.kit No.564
- German Sd.Kfz 251/9 Ausf.D UHU (OWL) - VERLINDEN P.kit No.721
- German Sd.Kfz 251/9 Ausf.D UHU (OWL) - MB MODELS kit No.MBM 35027
- Sd.Kfz 251/9 Ausf.D - CRI.EL. MODEL
- Sd.Kfz 251/1 Ausf.D - CRI.EL. MODEL
- Sd.Kfz 251/7 Ausf.D - CRI.EL. MODEL
- Sd.Kfz 251 A e B Conversione - AEF DESIGN (Kit No.KG 21)
- Sd.Kfz 251/9 UHU Light Conversion - AEF DESIGN (Kit No.KG 24)
- Sd.Kfz 251 Cingoli in metallo Bianco - FRIULMODELLISMO (Kit No.ATL 07)
- Sd.Kfz 250 Tracks - MODEL KASTEN (Kit No.MK 18)
- Sd.Kfz 251 Tracks - MODEL KASTEN (Kit No.MK 19)
- Sd.Kfz 251/7 Pioneerpanzerwagen - COMMANDER MODELS (Kit No.CM 2028)
- German Sd.Kfz 251/9 Ausf.D (late version) - AIRWAVES ARMOUR (Kit No. AFW 35023)
- Sd.Kfz 251/1 Ausf.D - SHOW MODEL- LING (Kit No.SHW 010)
- Sd.Kfz 251/9 (late) - SHOW MODELLING
- Sd.Kfz 251/24 Ausf.D - AZIMUT ADV (Kit No.35120)
- Sd.Kfz 250/251 - AZIMUT ADV (Kit No.35302)
- Sd.Kfz 251/7 - AZIMUT ADV (Kit No.35121)
- Sd.Kfz 250/1 Neue Art - AZIMUT ADV (Kit No.35111)
- Sd.Kfz 250/3 Radio Neue Art - AZIMUT ADV (Kit No.35112)
- Sd.Kfz 250/7 Early Neue Art - AZIMUT ADV (Kit No.35305)
- Sd.Kfz 250/8 Neue Art - AZIMUT ADV (Kit No.35115)
- Sd.Kfz 250/9 Neue Art - AZIMUT ADV (Kit No.35113)



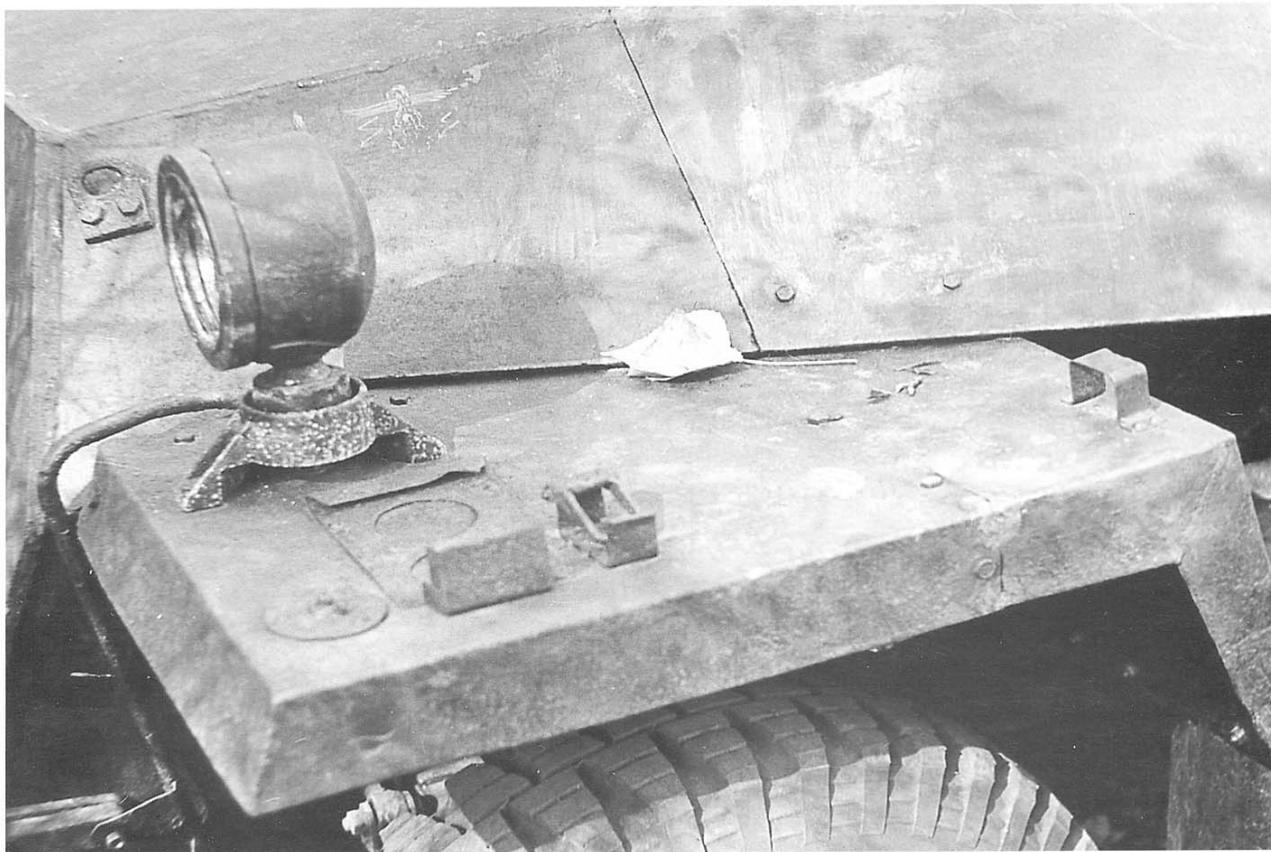
In alto: il posto di guida del semicingolato; mancano dal cruscotto tutti gli strumenti, ed i sedili hanno perso quasi totalmente le imbottiture.

In basso: una chiara immagine delle barre e maniglie di chiusura degli sportelli posteriori; perfettamente conservate le panche di legno!





In alto: i numeri di matricola dipinti sulle fiancate; in questa foto si vede come le cifre siano state verniciate non perfettamente in linea tra loro.
In basso: parafango anteriore destro; notare il fanale in ottimo stato ed i resti della predisposizione del Notek.





In alto: uno dei due pneumatici anteriori; dopo tanti anni di immersione hanno mantenuto intatta la loro pressione interna.

In basso: dettaglio delle balestre anteriori, del battistrada dello pneumatico e di uno dei ganci di traino.



Graphotecnica

*Lavorazioni
Tipolitografiche*

Stampa cataloghi ricambi

Manuali uso e manutenzione

Realizzazione e riproduzione di disegni meccanici ed esplosi

Modulistica commerciale

Modulistica fiscale

Modulistica per ristoranti

Graphotecnica s.n.c. 41053 **MARANELLO** (Mo)

Via Canaletto 11/5 - Tel. e Fax 0536 - 94.10.75