

il NOTIZIARIO



ANNO XXIV, N.1-1994



In questo numero:

- "U-124" • Cacciacarri leggeri tedeschi
- Intrepid Sea Air Space Museum • SM.81 "Saturno"
- FIAT M43 "Bassotto" • MLRS • MB.339

Apriamo questo numero con una "controcopertina": una interessante fotografia inviata al socio G. Luciani; essa ritrae nel 1941 suo zio, allora aviere a Tirana, e ci illustra un G.50 del 24... Gruppo autonomo, ivi dislocato. Si possono ben vedere le piccole bugnature, non sempre presenti sulla cappottatura di tale livello, e il disconero di identificazione sul copricarrello.



Sommario

U-boot U-124 _____	pag.3
di A.Lugli	
Cacciacarri leggeri _____	pag.6
di D.Guglielmi	
Intrepid Sea Air Space Museum _____	pag.12
di M.Kobau	
SM.81 "Saturno" _____	pag.15
di R.Iemmi	
FIAT M43 105/25 "Bassotto" _____	pag.18
di G.Luciani	
Lanciarazzi multiplo MLRS _____	pag.21
di N.Pignato	
Aermacchi MB.339 _____	pag.25
di G.Luciani, M.Zen, G.Casari, R.Saitta	

In Copertina

Questo bellissimo A-12 esposto, anch'esse impropriamente, sul ponte dell'"Intrepid"; articolo a pag.12; (foto Intrepid Sea Air Space Museum via Mr.Stasi Tsirkas).
Del Lockheed A-12 c'è stato occupato in seguito in numerosi numeri del Notiziario IPMS: Vol.14 no.3/4 (1983), Vol.15 no.3/4 (1984), Vol.16 no.3/4 (1985).

il NOTIZIARIO IPMS

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, Daniele Guglielmi,
Marco Kobau, Rudy Iemmi, Gabriele
Luciani, Andrea Lugli, Nicola Pignato,
Rosario Saitta, Maurizio Zen,*

Elaborazione testi e grafica:

Gianfranco Munerotto

Questo Numero è stato chiuso il:

15/3/1994

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 1994:

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)

1994 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 1-2-3/4

Costo di ogni copia arretrata: Lit. 6.000

U-124

Unterseeboot Typ IXb

di Andrea Lugli

■ **Se durante** la II Guerra Mondiale la Gran Bretagna fu mai vicina alla sconfitta, ciò avvenne nell'estate del 1940, periodo che non a caso i comandanti degli U-boot di Dönitz chiamarono "Zeit Glücklich", cioè "Tempo Felice".

Mentre infatti la Luftwaffe si sfianava nella Battaglia d'Inghilterra, l'arma sottomarina tedesca stringeva in un tenace assedio la fortezza britannica, assedio rotto definitivamente solo dopo l'intervento americano e che comunque non impedì al Wolfpack di rimanere un costante pericolo per i convogli alleati fino al cessare delle ostilità.

I due modelli di sommergibili in uso presso la Kriegsmarine all'epoca dei primi eclatanti successi erano il Tipo VII, piccolo e manovriero, e il Tipo IX, detto "Seekuh" (Mucca marina)

dai suoi equipaggi che a dispetto della lentezza d'immersione ne apprezzarono l'armamento e l'autonomia.

U-124 era di quest'ultimo modello, appartenendo alla sottovariante IXb.

Varato presso i cantieri Deschimag di Brema il 7.8.1939, era comandato nei primi anni di guerra dal KorvettenKapitan Schulz (successivamente sostituito dal KapitänLeutnant Mohr).

Due belle foto di questo battello si trovano sull'"In Action" dedicato agli U Boot; del resto proprio l'aver reperito due foto così interessanti mi ha spinto a scegliere U 124 per la riproduzione, avendo deciso di sfruttare al meglio il raro kit Nichimo, un modello che alcuni avrebbero sicuramente preferito conservare intatto.

Il modello in sé è un'invitante base di partenza per un lavoro di dettaglio extra, sia per la bontà dei particolari che per la presenza di numerose parti opzionali; d'altra parte ci sono dei difetti imputabili all'età dello stampo, ad esempio le abbondanti bave e i ritiri sparsi un po' ovunque.

Nei modelli navali è più che mai utile pianificare accuratamente le fasi di montaggio e di verniciatura, così si possono evitare complicate masche-

rature che mettono a repentaglio la sicurezza dei pezzi più delicati. Di conseguenza ci si ritrova ad un certo punto con il modello praticamente finito ma ancora scomposto in più sezioni, pur avendo ormai raggiunto la sua fisionomia definitiva; solo pochi dettagli possono essere aggiunti dopo l'assemblaggio finale.

La costruzione del modello inizia con la pulitura dei pezzi (i più piccoli dei quali si possono direttamente ricostruire), proseguendo con le stuccature principali e la successiva lisciatura. I primi pezzi ad essere incollati sono però quelli che costituiscono il piedistallo: si tratta in effetti di un elemento importante sia per ragioni estetiche che per la necessità di disporre subito di una solida base di appoggio su cui poter fare affidamento nelle fasi successive.

Per non annoiare gli esigenti lettori ci limiteremo a descrivere la costruzione delle ringhiere di scafo e di torretta, ritenendola l'operazione più interessante dal punto di vista tecnico.

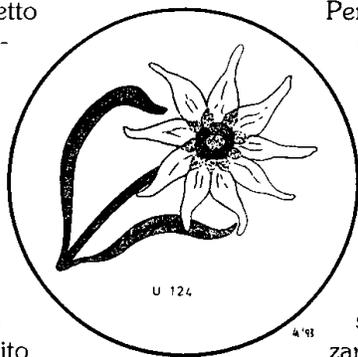
Ci è sembrato opportuno incominciare dalla costruzione delle ringhiere (che i navali chiamano "battaglie") situate sullo scafo, in modo da familiarizzare con attrezzi e materiali prima di

dedicarsi a quelle della torre, che come è facile intuire sono notevolmente più complesse. I due lati dello scafo vengono portati avanti contemporaneamente.

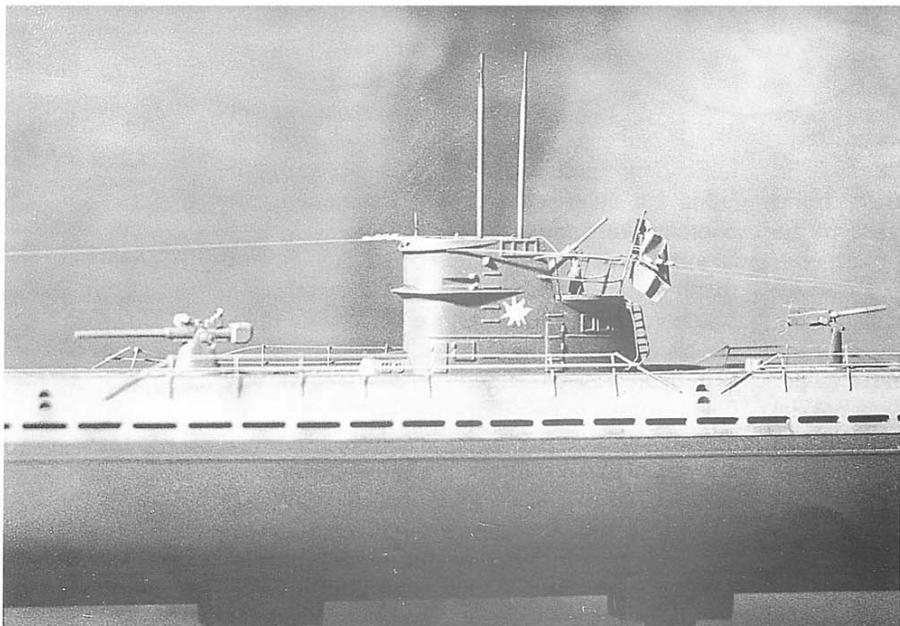
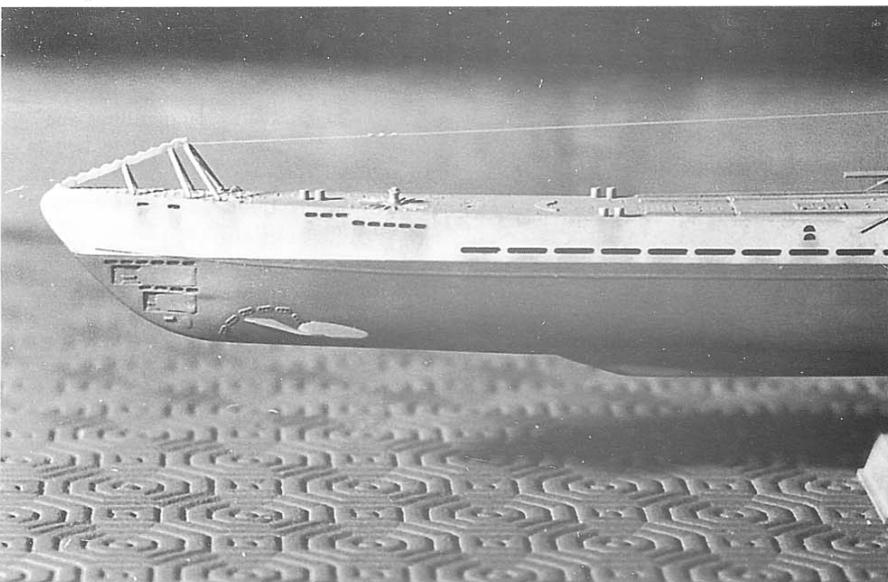
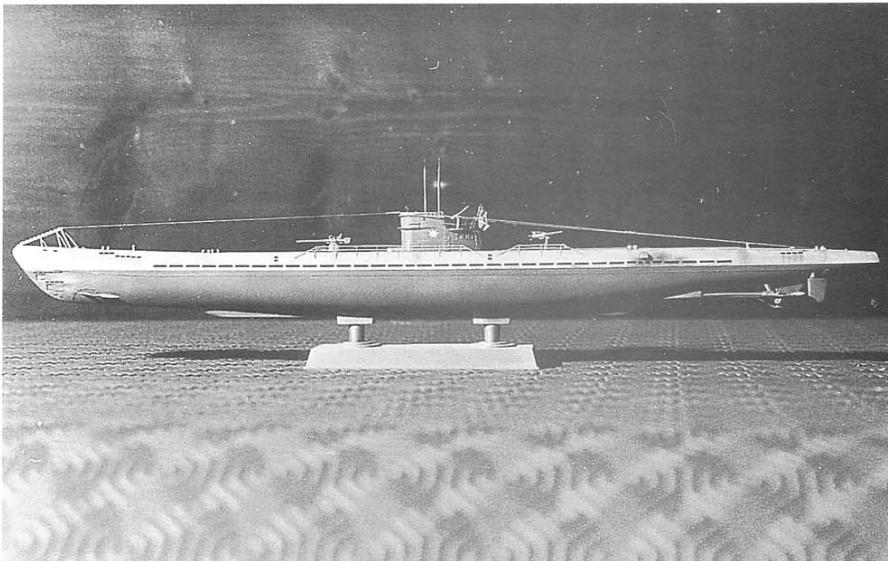
Si inizia fissando con del cianoacrilato gli elementi verticali (realizzati con filo di rame) nelle posizioni indicate dalle foto e dai disegni della pubblicazione Verlag (si veda la bibliografia).

Fissati tutti e 22 gli elementi di rame si applicano con la massima precisione gli scorrimenti orizzontali, che invece sono fatti di plastica stirata a caldo; per ultimi si mettono gli elementi obliqui posti all'inizio e alla fine di ogni ringhiera. La battaglia anteriore destra è stata distorta per rappresentare un danno relativamente comune. Per quanto riguarda la torre la tecnica è sostanzialmente la stessa anche se l'ordine di monta-

Pagina seguente: tre immagini del modello terminato; notevole il realismo dato dall'autocostruzione di parecchi dettagli. Al centro, primo piano sul weathering della prua: le strisce di ruggine sono state ottenute con polveri colorate. In evidenza sulla torre l'emblema dell'U-124, il cui disegno rappresentato in questa pagina. (Le foto di questo articolo sono dell'autore)



Kit Nichimo 1/200



gio degli elementi verticali e orizzontali è invertito; in ogni caso la costruzione è effettivamente complessa, avendo a che fare con fili di rame che devono assolutamente mantenere una forma piana e perfettamente circolare: una tremenda esca per le Leggi di Massima Sfortuna.

Per prima cosa si fissa l'anello di rame che costituisce lo scorrimento superiore, dopo averlo privato di un arco la cui corda è leggermente più stretta del diametro della torre, inserendolo in due minuscoli fori praticati con un'opportuna inclinazione sui fianchi della torre stessa.

Successivamente si incollano gli elementi verticali facendo bene attenzione ad imporre la giusta angolazione; quindi è il turno dell'anello inferiore.

È evidente l'importanza di procedere avendo a portata di mano una buona documentazione.

La differenza tra le nostre battagliole autocostruite e quelle originarie del kit è particolarmente evidente nella foto n°6. Sotto ai pezzi autocostruiti si vedono infatti i fori (stuccati e quindi di colore più chiaro) che rappresentano lo spessore delle ringhiere Nichimo.

Dopo questa stressante operazione il montaggio non presenta altri grossi problemi e si procede speditamente fino alla colorazione.

I tempi morti tra le varie fasi di montaggio vengono utilizzate per arricchire le armi di bordo, specialmente il cannone principale e la 20mm. automatica. In particolare sul cannone vengono aggiunti il sistema di puntamento, tra cui le manovelle con i relativi bracci, e viene aperta la culatta. Lo schema mimetico è abbastanza interessante, impiegato nei primi anni di guerra e poi ripreso verso la fine: parti laterali dello scafo in grigio chiaro (Tamiya XF 19), ponte e torre in grigio azzurro scuro (XF 24); naturalmente la carena è verniciata in una miscela di rosso mattone (XF 64) e rosso opaco (XF 7).

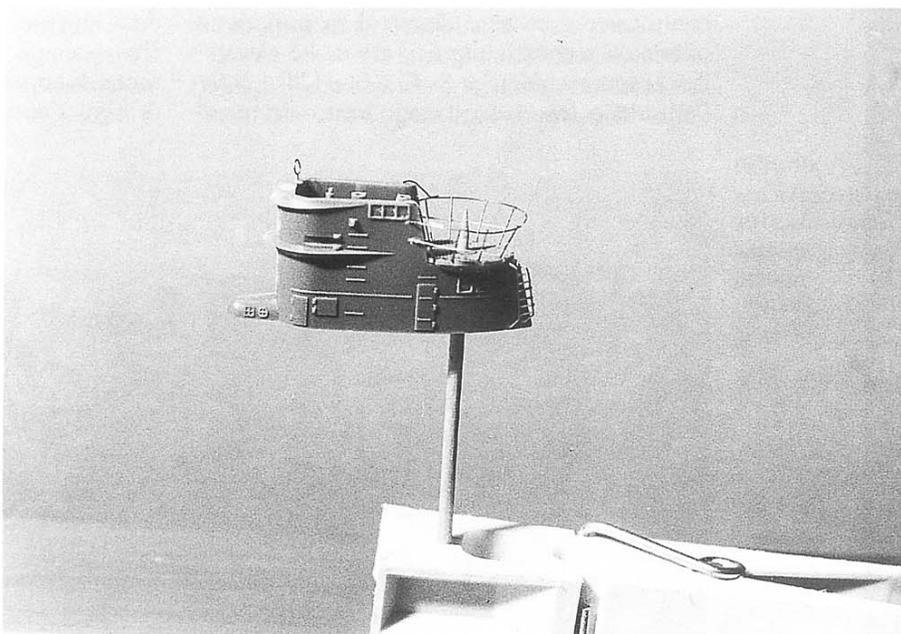
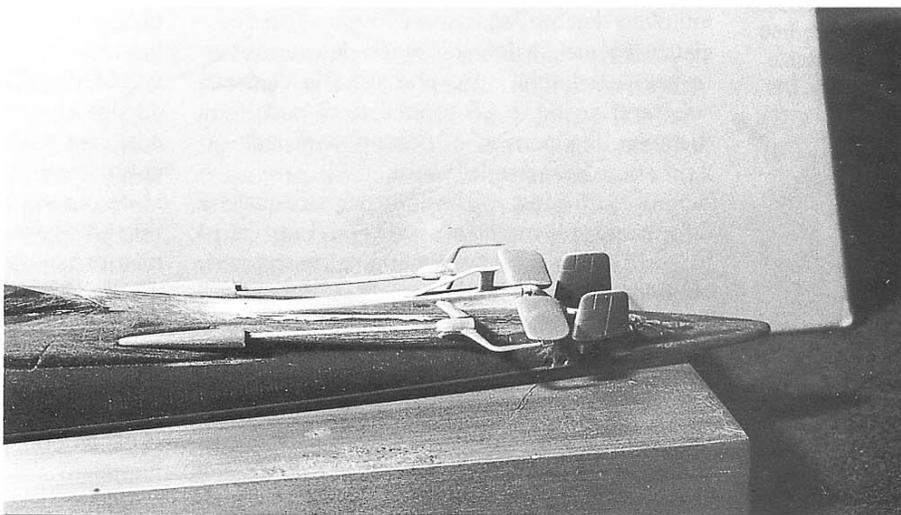
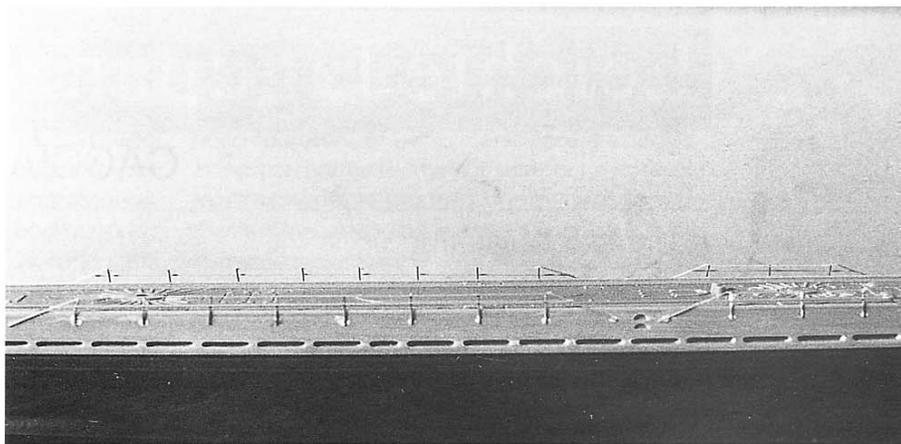
Il "weathering" è molto pesante:

la ruggine è realizzata secondo le usuali tecniche adoperate dai nostri Maestri Carristi, con un lavaggio uniforme (bruno rossiccio) seguito dalla pennellata a secco in vari toni di grigio e di alluminio. Completano l'effetto di usura le striature di ruggine realizzate con polveri colorate applicate a pennello.

Per conferire unità cromatica al modello, che a questo punto è vistosamente diviso in due - carena rossa e sovrastruttura grigia - si può installare sul pennone la bandiera della Kriegsmarine, che essendo rossa richiama la parte inferiore del sommergibile. La preparazione della bandiera è semplice ma non banale: essenzialmente si tratta di un rettangolino (attenzione alle proporzioni) di carta stagnola, dipinta a pennello e con il rapido-graph, e infine piegata molto lentamente per evitare scrostature fatali. Bisogna verniciare anche i bordi del rettangolino, altrimenti dal sottile spessore della stagnola provverranno vistosi riflessi metallici.

Ultima operazione, dopo l'inserimento della bandiera, è l'incollaggio dei numerosi cavi e dei relativi rulli tendicavo, il tutto costituito da fili e fettine di plastica stirata a caldo.

In definitiva la riproduzione di U-Boot 124 è stato un progetto che ha visto due soli momenti critici: la costruzione delle battagliole e il reperimento della documentazione iconografica; ma il merito di aver risolto quest'ultimo problema va all'amico Marco Mai: questo articolo non avrebbe potuto essere considerato completo senza che avessimo espresso la nostra gratitudine nei suoi confronti.



Bibliografia:

- Vom Original zum Modell U-Boot typ IXc, Verlag Ed.
- U-Boats In Action, Squadron Signal Publ.
- WaffenArsenal n° 37

In questa pagina, dall'alto al basso:
 1) Le nuove battagliole ormai terminate: il più fatto.
 2) Si possono qui

vedere i lavori di stuccatura e affinamento dei pezzi del gruppo di propulsione e controllo. Le eliche

saranno aggiunte a weathering finito.
 3) Una delle 3 sezioni di montaggio principali della torre che vediamo pronta

alla verniciatura. Anche le scalette (una per lato) e l'antenna del radiogoniometro sono state auto-costruite.

Leichte Jagdpanzer

CACCIACARRI LEGGERI

di Daniele Guglielmi

Inbasso:

Uno Jgd.Pz.IV delle prime serie, piastrati attaccati al cannone non stondata e corazzatura frontale di 60 mm., appartenente alla 116.ma Pz.Div. (foto arch. C. Pecchi)

■ **E'uscito** da poco tempo sul mercato librario italiano il più recente volume della serie MILITARFAHRZEUGE, edito dalla Motorbuch Verlag di Stoccarda e scritto da Spielberger, Doyle e Lentz; si tratta del tomo numero 14, intitolato "leichte Jagdpanzer" ovvero "carri cacciatori leggeri". A definirli leggeri potevano essere solo i tedeschi, visto che si parla di mezzi superanti anche le 25 tonnellate di peso; agli "schwere Jagdpanzer" o "pesanti" sarà dedicato il prossimo numero della serie.

Approfitto di questa recensione per dare qualche informazione in merito ai semoventi controcarro tedeschi, parte importantissima nel parco macchine da guerra della Wehrmacht e, perchè no, nel panorama modellistico mondiale.

Sturmgeschutz (cannone da assalto) e Sturmhaubitze (obice da assalto) erano dei semoventi per appoggio alle fanterie con tiro diretto e, raramente, indiretto; appartenevano generalmente all'arma di artiglieria e avevano solo come scopo secondario la lotta ai carri avversari (che poi nella realtà siano diventati la migliore arma controcarro è un altro discorso), la protezione offerta dalla corazzatura non era molto elevata; tipici rappresentanti gli StuG e StuH III.

Panzerjager (cacciacarri) erano invece dei mezzi

ottenuti installando cannoni controcarro, protetti da semplici sovrastrutture fisse e aperte, su scafi di vario tipo; il mezzo così ottenuto aveva come missione prioritaria il tendere imboscate ai carri nemici; i suoi maggiori handicaps la scarsa blindatura e la sagoma generalmente molto alta; a questa famiglia appartenevano ad esempio i vari MARDER.

Jagdpanzer (carri cacciatori) infine erano dei corazzati realizzati appositamente per la lotta controcarro; ottima la protezione posseduta; lo scafo era sempre chiuso e la sagoma era generalmente bassa e ben profilata; gli esemplari più numerosi sono stati gli HETZER e gli JAGDPANZER IV, oggetto del libro in esame.

Il volume comprende come al solito pagine dedicate ai prototipi, ai reparti, alle varianti, ai dati tecnici, alle aziende che parteciparono alla produzione. Molto interessanti sono i brani ripresi da documenti ufficiali e che trattano dell'impiego e dei successi in combattimento dei vari Jagdpanzer.

Vorrei fare a questo punto una personale considerazione; la pubblicazione di libri e di articoli che esaminano in maniera così dettagliata i mezzi, le armi e gli equipaggiamenti degli eserciti di ogni epoca non dovrebbero spaventare i



modellisti. Ritengo che non si debba mai dire male delle persone che sono alle prime realizzazioni modellistiche oppure che desiderano costruire modelli da scatola o con pochi miglioramenti; i testi più semplici ed i consigli, non certo le critiche, di amici più capaci sono l'ideale per questi modellisti. Però il giudizio cambia secondo me se queste persone vogliono elaborare dei kit senza avere le necessarie conoscenze, a maggior ragione se assumono un atteggiamento di superiorità nei confronti di altri modellisti o addirittura di interi club. Per non parlare poi dei cosiddetti "maestri" che non tengono nella giusta considerazione la ricerca storica e che commettono errori nelle proprie realizzazioni; due soli tra i tanti esempi, nostrani ed internazionali, Mister Greenland e Monsieur Verlinden.

Le pubblicazioni più specialistiche sono rivolte perciò agli amanti della storia ed ai modellisti più esigenti, ai quali interessano, per esempio, le differenze apportate via via dalle fabbriche alla produzione di un particolare veicolo, a quali reparti e in che periodo avvennero le consegne, quali erano i pregi e i difetti del mezzo. Ripeto però che queste sono solo mie considerazioni. E veniamo adesso agli argomenti trattati nel libro. Come già ho scritto nel mio precedente articolo apparso sul Flash 6/1992, ho ritenuto utile fornire alcuni dati sulle produzioni e sull'uso dei mezzi, precisando che le date indicate sono quelle di inizio fabbricazione; poteva passare anche qualche mese prima che i modelli modificati arrivassero sui campi di battaglia. Era abitudine dei tedeschi aggiornare in continuazione i propri equipaggiamenti in base ai rapporti provenienti dai reparti al fronte e da organi tecnici di controllo. Nel libro le modifiche di produzione sono rappresentate con precisione negli ottimi e

numerosi disegni di Doyle.

L'HETZER, in italiano "provocatore", risultò essere un mezzo economico e molto affidabile, poco confortevole per lo scarso spazio a disposizione internamente, ma pur sempre un notevole miglioramento in protezione e mobilità rispetto al Pak 40 ruotato che andava a sostituire; naturalmente ogni volta in cui l'HETZER venne impiegato in maniera non corretta in risultati non furono buoni, valga fra tutti l'esempio avuto nel 1945 con la consegna del piccolo cacciacarri ad una compagnia sino ad allora dotata di Tiger. Tra i pochi corazzati di cui era prevista la produzione nel 1946 i tedeschi includevano anche l'HETZER, a riprova della fiducia riposta in questo riuscito cingolato.

I primi esemplari vennero distribuiti nel Giugno 1944 alle scuole o a reparti che li provarono in combattimento sul fronte est. Vennero poi equipaggiati con 45 HETZER ciascuno due battaglioni controcarro destinati al fronte orientale, nel settore nord a Luglio e nel settore centrale ad Agosto; in seguito vennero regolarmente rifornite decine di unità, in particolar modo le compagnie controcarro corazzate delle divisioni di fanteria, con 14 veicoli ciascuna; dall'autunno 1944 gli HETZER vennero distribuiti anche a reparti impegnati sui fronti italiano e occidentale.

Le varie modifiche apportate alla produzione non venivano adottate tutte insieme sulla catena di montaggio; per alcuni pezzi occorreva prima terminare le scorte e per altri si utilizzavano ricambi di altri mezzi (ad esempio i rulli di rinvio dei vecchi Panzer 38(t)); inoltre nelle produzioni delle due fabbriche impegnate, le cecoslovacche BMM di Praga e Skoda di Pilsen (quest'ultima dal Settembre 1944), potevano esserci delle diffe-



Pz.IV/70(V) prodotto nell'autunno del 1944, ancora dotato di otto rulli gommati per lato. (foto arch. C. Pecchi)

renze, e lo stesso discorso valeva per i subcontraenti. Il totale dei mezzi fabbricati risulta essere di 2584, dei quali alcune centinaia non raggiunsero mai il fronte perchè destinati alle scuole o perchè ancora in fase di consegna alla fine della guerra; 105 in totale gli esemplari consegnati alle alleate Romania ed Ungheria.

esemplari ognuna); verso la fine della guerra anche altre unità furono dotate del mezzo. La Vomag cessò nel Maggio del 1944 la produzione del Panzer IV per dedicarsi interamente agli JAGDPANZER IV.

La prima unità ad esserne dotata nel Febbraio/Marzo 1944 fu la Panzerlehr Division, la prima

HETZER - CARATTERISTICHE ESTERNE

PERIODO

Esemplari di preserie (prime consegne alle truppe)

03/1944

Esemplari di serie

04/1944

Piastra di attacco del cannone non più imbullonata, occhielli di traino come estensione dello scafo, installati schurzen, carichi sistemati diversamente, piastra posteriore semplificata, ruote motrici non più forate esternamente, copertura periscopio squadrata, semplificata la scudatura per la MG 34 telecomandata, Saukopfblende migliorata, aggiunta della piastra col dispositivo di traino alla paratia posteriore, maglie di cingolo di ricambio a destra della marmitta, eliminazione avvitatura per freno di bocca (mai installato), tolta apertura per MP (pistola mitragliatrice) accanto al visore del pilota

Protezione della marmitta non più forata, aggiunto un piccolo portello sulla botola del capocarro, aggiunto portello a destra della marmitta, maglie di cingolo di ricambio riposizionate sulla piastra posteriore, eliminata piastra per il traino, aggiunti 3 attacchi per gru da 2 tonnellate sulla piastra orizzontale

07/1944

Attacco per il tubo di scarico squadrato, due bulloni più grossi sull'attacco del cannone, Saukopfblende migliorata, sistemazioni per l'antenna smontata leggermente spostate, apertura semicircolare per il periscopio di puntamento rimpicciolita

08/1944

Portello a sinistra della marmitta, variato sistema di apertura dei portelli servente, riposizionati vari bulloni e maniglie sulla sovrastruttura, Saukopfblende più leggera e avvolgente, attacco del cannone variato completamente, rulli portanti irrobustiti

09/1944

Cassetta porta ganci ad "S" posta sul parafango sinistro posteriore senza più fori, visore del pilota più protetto, nuovo scarico con parafiamma più efficiente, nuovi occhielli di traino, interno dei portelli del capocarro imbottiti, rulli portanti con 16 bulloni e non più 32, semplificata la piastra posteriore, estremi degli schurzen inclinati

10/1944

Ruota di rinvio con 6 fori anzichè 12, nuovi cingoli, nuovo sistema tendicingolo posteriore

12/1944

Ruote di rinvio a 4 fori, aggiunta di anelli sullo scafo per il fissaggio di teli di protezione, cerniere portelli saldate e non più imbullonate, semplificati i portelli del vano motore, aggiunta pala sopra al martinetto, ganci di traino irrobustiti, a volte saldato il portello a destra della marmitta

04/1945

E adesso alcune informazioni varie. La colorazione da imboscata (in inglese "ambush") venne adottata nelle fabbriche alla fine dell'Agosto 1944; perciò è sbagliato ambientare modelli, e non solo di HETZER, con tale mimetica prima dell'autunno di quell'anno. I Befehlswagen (veicoli comando) furono prodotti sin dall'Aprile '44. I Bergepanzer 38 (carri recupero su scafo HETZER) vennero assemblati solo dalla BMM; i primi esemplari non possedevano verricello e vomere interno, in seguito aggiunti insieme ad altre dotazioni per migliorare le prestazioni; furono fabbricati 106 Bergepanzer, mentre 64 vennero convertiti da normali HETZER. Passiamo ora alla famiglia degli JAGDPANZER IV. Le varie versioni furono derivate dal Panzerkampfwagen IV; il primo modello, prodotto dalla Vomag di Plauen, apparve nel Dicembre 1943 in forma di prototipo funzionante e nel Gennaio 1944 in una piccola preserie; dal mese seguente fu prodotto il modello definitivo, sempre dotato del cannone da 7.5 cm PaK39 L/48. Questo corazzato, facilmente occultabile per le sue ridotte dimensioni, bene armato, affidabile, relativamente poco costoso da produrre, era inizialmente destinato ai battaglioni controcarro delle Panzer e Panzergrenadier Division (divisioni corazzate e meccanizzate, 31

ad utilizzarli in combattimento nel successivo Maggio la Hermann Goering Division in Italia, dopo averli ricevuti nell'Aprile; poche decine di esemplari erano disponibili in Normandia nel Giugno 1944.

Nell'Agosto 1944 si ebbe la prima modifica di rilievo nella produzione: furono fabbricati i primi Panzer IV/70 (V), dotati del cannone 7.5 cm PaK42 L/70 previsto sin dal 1943. Nei mesi seguenti questa versione fu migliorata sino a diventare un'arma controcarro veramente efficiente, nonostante i problemi dati dall'ingombro del lungo cannone e dall'eccessivo peso gravante sulle sospensioni anteriori; i primi furono impiegati da due Panzerbrigade sul fronte occidentale nel Settembre 1944. Dopo 769 esemplari cessò nel Novembre 1944 la costruzione dei modelli col cannone L/48, mentre 930 furono gli L/70 usciti dalla Vomag sino al Marzo 1945.

Sempre nell'Agosto del 1944 furono prodotti i primi esemplari di un'altro tipo di Jagdpanzer derivato dal Panzer IV: il PANZER IV/70 (A); la (A) stava a differenziare la fabbrica Alkett di Berlino, che passò il progetto alla Nibelungenwerke di Linz (Austria), dalla Vomag identificata con la (V).

Il nuovo corazzato venne anche conosciuto, ma solo nel dopoguerra, come "Zwischenlösung"

(soluzione provvisoria) poichè si trattava della sovrastruttura del Panzer IV/70 (V) sistemata, senza tante modifiche, sullo scafo di un Pz Kpfw IV Ausf J; il mezzo così ottenuto pesava 2 tonnellate in più rispetto al modello Vomag (e, quello che è peggio, gravanti sull'avantreno già affaticato), era più alto e meno protetto, ma

- HETZER (kit 209) 1/35 dell'ITALERI, bel modello bisognoso di vari miglioramenti data l'età dello stampo (cingoli, caricamenti, dimensioni di alcuni particolari);
- HETZER (kit 8011) 1/72 della ESCI, giudizio come per il precedente;
- HETZER (kit F 05) 1/76 della FUJIMI, modello

JAGDPANZER IV - CARATTERISTICHE ESTERNE	PERIODO
Esemplari di preserie	01/1944
Esemplari di serie	02/1944
Sovrastruttura non più stondata anteriormente, tolta apertura per MP sulla fiancata sinistra, eliminato l'iposcopio anteriore del capocarro	
Maglie di cingolo di ricambio spostate dalla piastra anteriore al retro del vano motore al posto di due rulli di ricambio ora posizionati sulla parte sinistra del cofano motore, apertura per MG (mitragliatrice) accanto al pilota chiusa con portello tondo saldato, alcuni esemplari predisposti per MG telecomandata sulla sovrastruttura	03/1944
Piastra esterna di attacco dell'affusto del cannone con angoli smussati, eliminata apertura per MG accanto al pilota, Nahverteidigungswaffe (lanciagranate interno) montato su sempre più esemplari, parafanghi anteriori non più zigrinati	04/1944
Eliminata l'avvitatura sull'arma principale per l'attacco del freno di bocca (da tempo non più montato), modifiche all'attacco della Saukopfblende, adottata copertura bulloni dei rulli portanti degli ultimi Panzer IV, periscopio di puntamento migliorato; dall'esemplare no.301 aumentato lo spessore delle piastre: 80 mm anteriormente e 40 mm lateralmente, ispessendo anche il portello conico della MG e modificando l'attacco del cannone allo scafo	05/1944
Struttura con portello accanto ai rulli di scorta non più a pareti inclinate	06/1944
Semplificato il semicerchio contenente il periscopio di puntamento, spostato l'estintore sul cofano motore; L/70: attacco affusto stonato e più piccolo, scovolo allungato, modificata la parte terminale del cannone; Pz IV/70 (A): sostituiti i primi quattro rulli portanti gommati per lato con altri in metallo, adottate reti al posto delle schurzen piene	08/1944
3 rulli reggicingolo per lato e non più 4, adottati i 2 tubi di scarico dell'ultima versione del Pz Kpfw IV Ausf J, non più utilizzata la Zimmerit delle fabbriche, installati sostegni per teli di copertura sovrastruttura, adottati cingoli più leggeri, cofano motore modificato, sugli L/70 (V) sostituiti i primi due rulli portanti gommati per lato con altri in metallo	09/1944
Installati 3 sostegni per la gru da 2 tonnellate sulla copertura del vano di combattimento, nuovo visore per il pilota, modificato il fermo per il cannone, semplificata ulteriormente l'apertura semicircolare per il periscopio del puntatore, aumentati i bulloni per bloccare la sovrastruttura, irrobustito il dispositivo di traino	11/1944
Panzer IV/70 (A): nuovi ganci di traino come estensione dello scafo, 3 rulli reggicingolo invece che 4	12/1944
Installati accanto ai portelli del capocarro 3 sostegni per telemetro, eliminate le feritoie di raffreddamento dei freni dai portelli anteriori	01/1945
Cambiata parte superiore attacco cannone, installati soppressori di fiamma agli scarichi, a volte adottati i rulli di rinvio alleggeriti degli ultimi Pz Kpfw IV Ausf J, qualche esemplare munito di traggianti di puntamento di fronte all'iposcopio del capocarro	03/1945

ciononostante fu prodotto in 278 esemplari sino al Marzo 1945; quasi tutti i Pz IV/70 (A) operarono sul fronte orientale.

Per quanto riguarda la Zimmerit, mai usata sugli HETZER, il suo utilizzo sui mezzi corazzati tedeschi cessò nell'Agosto/Settembre 1944.

Gli ultimi volumi dei MILITARFAHRZEUGE risultano i più interessanti della serie, sia perchè propongono molte foto inedite, sia perchè il testo riporta informazioni più dettagliate ed utili. In conclusione, anche questo libro è consigliato a chiunque non sia impaurito dall'elevato costo (Lire 50.000) e dal testo in lingua tedesca. Disponibile presso TUTTOSTORIA.

I modelli disponibili:

Si riporta qui di seguito un elenco parziale delle scatole di montaggio e di accessori disponibili per i due soggetti in esame.

1) HETZER

molto buono da migliorare in pochi particolari (schurzen, caricamenti, ecc.);

- 15 cm sIG33/2 (Sf) auf Jgd Pz 38(t) HETZER (di cui risultano prodotti 30 esemplari dal Dicembre 1944), (kit 1157) conversione vacuformed in 1/35 della AIR SCHMIDT MODEL, necessita di molto lavoro;

- Pz Aufklwg 638/12 (un solo prototipo costruito nel 1945) (kit 1086), tutto come il precedente.

2) JGD PZ IV

- Panzer IV/70 (V) 1/35 della TAMIYA, vecchio modello salvabile con vari interventi (sistema di rotolamento, piastra superiore, riposizionamento o costruzione di vari particolari, ecc.);

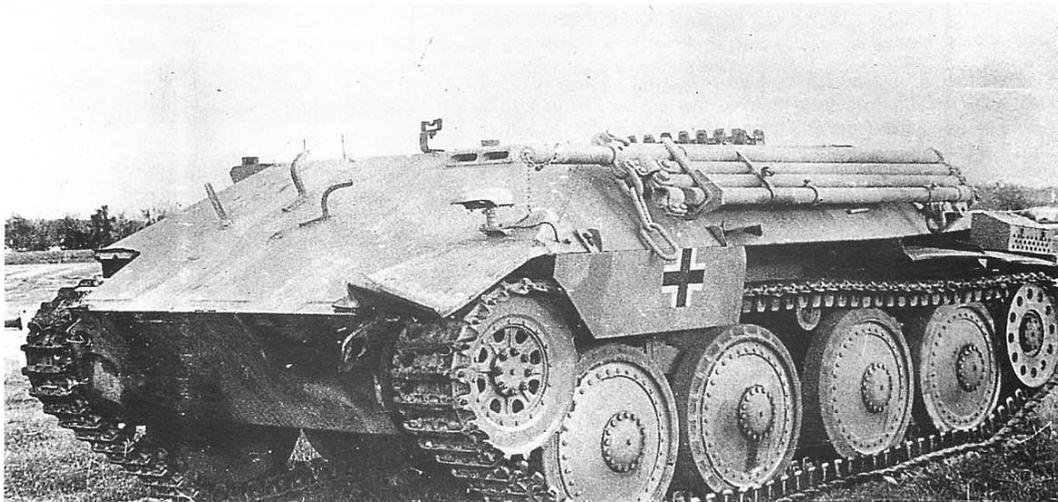
- Panzer IV/70 (V) 1/35 della ITALERI, modello uscito da poco tempo sul mercato, ma non per questo migliore del Tamiya;

- Panzer IV/70 (A) (kit CC1) 1/35 della CROMWELL, conversione semplicemente stupenda, anche se non perfetta (secondo me la perfezione non esiste nel modellismo ...);

- Panzer IV/70 (A) (kit 6015 D) 1/35 della DRAGON, attesa uscita sul mercato italiano a breve termine;
- Panzer IV/70 (A) (kit 1017) 1/35 della MB MODELS, bella conversione in resina e metallo;
- Panzer IV/70 (A) (kit 8012) 1/72 della ESCI, buon modello (specialmente da quando gli orrendi cingoli in plastica morbida sono stati sostituiti da quelli rigidi maglia per maglia) che abbisogna solo del rifacimento di piccoli particolari;
- Jgd Pz IV/48 (kit 8056), tutto come sopra;

- Panzer IV/70 (A) (kit PK 87) 1/76 della MATCHBOX, modello errato nelle dimensioni e nei particolari;
- Panzer IV/70 (A) (kit 1081) conversione vacuformed in 1/35 della AIR SCHMIDT MODEL che necessita di tanto, tanto lavoro;
- Panzer IV/70 (credo si tratti del modello Vomag, visto che il modello ha lo Zimmerit) (kit G 18) 1/76 della CROMWELL, in resina;
- Panzer IV/70 (A) (kit G 7) 1/76 della MILICAST, in resina, modello rifatto di recente; stampo non

Un Bergepanzer 38 (tonn.) della prima versione, senza vomere e verricello; esemplari di questo tipo iniziarono ad essere consegnati nell'ottobre del 1944. (arch. C. Pecchi)



Esemplare delle prime serie di Jgd. Pz. IV, catturato dagli inglesi alla Panzerlehr Division in Normandia; da notare il portello per la MG accanto al visore del pilota, i cingoli di ricambio posti sul retro dello scafo, la piastra di attacco del cannone allo scafo non stondata, l'avvitatura sul cannone per il freno di bocca. (arch. C. Pecchi)



Pz. IV/70(V) prodotto alla fine del 1944; in evidenza i due rulli anteriori con gommatura interna e i tre reggicingolo. (arch. C. Pecchi)



eccellente, il mezzo ha lo Zimmerit anche se non credo che sia mai stata "spalmata" su questo caccia-carri;

3) Accessori disponibili

- Cingoli in scala 1/35 di vari tipi della CROMWELL;
- cingoli in scala 1/35 di vari tipi anche della MODEL KASTEN;
- fotoincisioni in 1/35 (kit 35028) della EDUARD per il Panzer IV/70;
- rulli metallici in 1/35 della ARBA per il Panzer IV/70.

I superstiti

- Per fortuna sopravvivono nei musei numerosi esemplari di questi cacciacarri. Degni di nota sono (senza tener conto dei vari G 13, versione del dopoguerra per la Svizzera dell'HETZER):
- HETZER conservato a Camp Borden, in Canada;
 - HETZER a Axvall, Svezia;
 - HETZER a Bovington, in Inghilterra;
 - Jgd Pz IV prototipo e versione di serie conservati a Saumur, Francia, oltre ad un Pz IV/70 (A);
 - Jgd Pz IV a Thun, Svizzera;
 - Pz IV/70 (V) ad Aberdeen, USA;
 - Pz IV/70 (V) a Ottawa, Canada;
 - vari Jgd Pz IV e Pz IV/70 (V) conservati in caserme tedesche.

PER SAPERNE DI PIU'

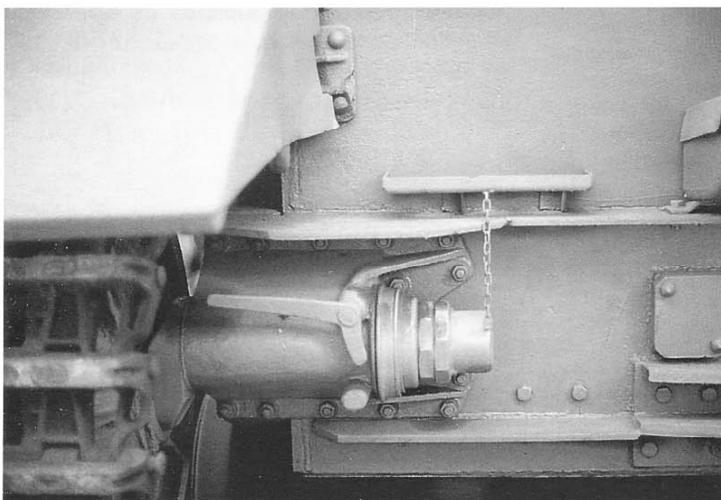
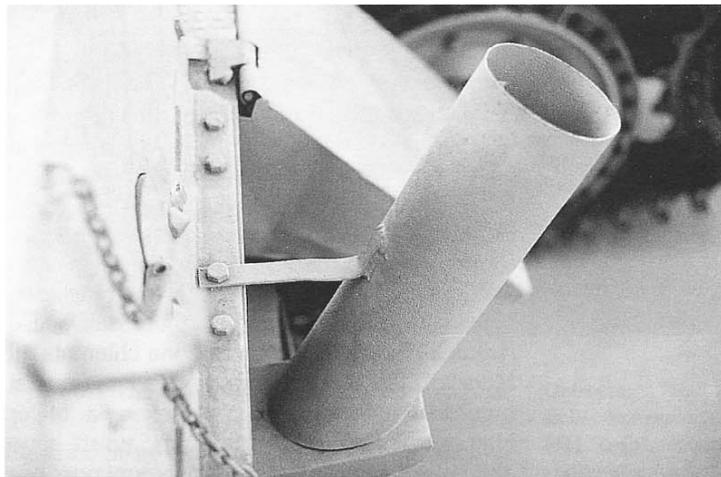
Oltre al libro citato nell'articolo, la bibliografia essenziale comprende (i primi tre testi sono particolarmente consigliati):

1. PANZERS IN SAUMUR, No.1 - Model Graphix Special Edition - lingua giapponese/inglese - foto e disegni per vari Jgd Pz IV;
2. MILITAR'S KITS, No.4 - Deygas et Tisserie - francese - foto, testo e disegni per il Pz IV/70 (A);
3. NOTIZIARIO CMPR - italiano - testo e disegni per HETZER, cacciacarri (No.3/1985) e lanciammine (No.4/1990);
4. PANZER No.37 - giapponese/inglese - foto e disegni per vari Jgd Pz IV;
5. TAMIYA NEWS No.1 e 2 - giapponese - foto per vari Jgd Pz IV;
6. LAST OF THE PANZER - Auerbach - inglese - foto e didascalie per vari Jgd Pz IV e HETZER;
7. STORIA DEI MEZZI CORAZZATI - F.lli Fabbri - italiana - foto (testo, disegni e didascalie sconsigliabili);
8. PANZER IV IN WAR - Tank Magazine Special - giapponese - foto per vari Jgd Pz IV;
9. ENCYCLOPEDIA OF GERMAN TANKS (revised edition) - Chamberlain & Doyle - inglese - foto e testo HETZER e vari Jgd Pz IV;
10. HETZER - Waffen Arsenal, Band 53 - tedesco - testo, disegni e foto per HETZER.

Altre informazioni possono essere reperite su vari notiziari e riviste.

DATI E PRODUZIONI					
cifre desunte da Encyclopedia of German Tanks (revised edition).					
	HETZER	Berge 38	Jgd.Pz.IV	Pz.IV/70 (V)	ed (A)
Scafi prodotti					
1944	1.457	89	769	560	207
1945	1.127	81		370	71
totale	2.584	170 (*)	769	930	278
Equipaggio	4	4	4	4	4
Peso totale, t.	15,75	14,5	24/25	25,8	28
Velocità su strada, Km/h.	42	42	40	35	38
Autonomia su strada, Km.	177	177	210	210	320
Munizioni cannone	41		79	55	60
" MG	1.200		600	600	+600
Corazzatura in mm.					
anteriore	60	60	60/80	80	80
posteriore	20	20	20	20	20
laterale	20	20	30/40	40	40
Saukopfblende	60		80	80	80

(*) di cui 64 convertiti da HETZER.



afianco:
Il socio Daniele
Guglielmi, autore
dell'articolo.

In alto:
due fotodiparticolari
riguardanti il retro dello
Jagdpanzer IV; sopra
un oscarico con il
caratteristico attacco
delle ultime versioni;
sotto un primo piano del
dispositivo tendicingolo.
(foto D. Guglielmi)

AMERICAN DREAMS

INTREPID SEA AIR SPACE MUSEUM

di Marco Kobau

Inbasso:
Questabella
immaginestra
dall'altostrutturae
ilcomplesso
espositivodelmuseo.
(fotoIntrepidSeaAir
SpaceMuseumvia
Mr.StasiTsirkas)

■ **Finalmente**, dopo anni di vane speranze, ho coronato uno dei più grandi sogni di ogni modellista: vedere il mondo a stelle e strisce. Per ragioni logistiche e pratiche, mi sono fermato a New York, e mi sono tuffato a capofitto nel vedere la cosa più interessante che offre la città, una vera portaerei con in più un museo a bordo, ovvero la USS Intrepid.

Salvata dalla demolizione (non come in Italia dove tutto ciò che è "vecchio" è buono per la fiamma ossidrica) ecco apparire, fra i grattacieli di Manhattan un pezzo di storia, che abbraccia quarant'anni: dalla Seconda Guerra Mondiale fino alla seconda metà degli anni '70.

Per comodità di coloro che volessero visitarla, fornisco le informazioni necessarie: la nave è ancorata di fianco all'ex terminal dei transatlantici (vero pezzo di archeologia industriale), sulle rive dell'Hudson River, nella zona chiamata "il Macello". Per arrivarci si può prendere uno dei numerosi autobus che percorrono la Miller Highway, o la 12° Avenue; gli autisti sono abituati agli stranieri e forniscono ogni possibile

informazione, e sono generalmente molto gentili.

Personalmente, provenendo dalla zona di Broadway, ho preso la metropolitana "Linea N" verso uptown, e sono sceso a Times Square, sulla 7° Avenue, e ho imboccato la 46°; la nave si trova in fondo a questa via in direzione West. Per non perdere l'orientamento, tenete presente che a New York l'isola di Manhattan è esattamente divisa in due dalla 5° Avenue, per cui in direzione West i numeri delle Avenue aumentano, in direzione East decrescono, come pure i numeri civici. In fondo alla 46° la nave è visibilissima. Proprio all'ingresso (che costa 6.5 Dollari) c'è un negozio ben rifornito di gadgets vari, ma anche di libri, videocassette, con prezzi veramente ottimi. Si può partecipare al mantenimento della nave, versando 5 o 10 Dollari, e viene rilasciato un "Gift Certification".

Sulla banchina, di fianco alla nave, sono esposti alcuni dei carri armati catturati durante la Guerra del Golfo (T-72, BMP-1), insieme ad alcuni esemplari americani (M-42, M-48, M-60). A quel





punto, dopo essersi arrampicati sulla scala che porta verso l'hangar, ci si trova davanti ad un AV8A, collocato sull'elevatore.

Entrando nell'hangar, ci si trova immersi in materiali di tutti i generi, fra cui splendide riproduzioni di Hellcat, Helldiver, ed un Se5 con tanto di diorama in tema, completo di manichini e materiale originale. Sono presenti anche il cockpit di un Boeing 707 israeliano, un Intruder, un F-18, un Bell 47 appeso, un LEM, diorami in 1/700 riguardanti le battaglie in cui la nave fu

impiegata, ma ciò che lascia di stucco sono due navi in 1/72: la stessa Intrepid in configurazione fine anni '50 ed una splendida Enterprise moderna con notevoli aerei. C'è anche una portaerei giapponese in configurazione Pearl Harbour, oltre ad una Independence appena finita, ed ancora priva di aerei. Notevole anche una Arizona di circa 5 metri, modello usato durante le riprese del film "Tora, Tora, Tora" (ne porta ancora i segni).

Sempre all'interno dell'hangar si trova un piccolo

Quisopra:
Bell'immagine di un F-11 "Tiger" montato su di una incastellatura che simula il momento del decollo, tramite la catapulta dell'Intrepid. (foto Intrepid Sea Air Space Museum via Mr. Stasi Tsirkas)



Alato:
Un altro F-11, sistemato allo stesso modo, visto dalla piattaforma dell'elevatore. (foto M. Kobau)

Qui a destra:
 Il "REGULUS", a
 bordo del sommergi-
 bile SSG-577
 "GROWLER", il
 missile dipinto nel
 classico blu scuro
 lucido della NAVY.
 (foto M. Kobau).



tavolino, con una grande scritta: "USS Intrepid Association". Incuriosito, mi sono avvicinato ad un distinto e brizzolato signore, con tanto di cappellino in tema, chiedendo informazioni ed anche se era possibile l'iscrizione. Questo signore, fra l'altro ex membro dell'equipaggio, mi ha lasciato letteralmente di stucco. Oltre ad essere "On-board representative" nonché Italo-Americano, mi ha concesso la più ampia libertà di movimento, anche per fotografare, conosce l'IPMS (i modelli esposti sono loro), si chiama Frank Doria ed è una persona molto affabile e piacevole. Lo si trova a bordo durante i weekend, e grazie a lui sono entrato in contatto con gli altri membri dell'associazione che non volevano più lasciarmi andare via; vi garantisco che una mezz'ora con loro è un vero spasso (per la lingua non c'è problema, parlano piano e si fanno facilmente capire).

Il costo dell'iscrizione alla "USS Intrepid Association" è di 25 Dollari annui per l'estero, con invio del loro Notiziario. L'indirizzo cui rivolgersi per informazioni è: Director of Finance, Intrepid Sea Air Space Museum, 46th Street 12th Avenue, New York NY 10036, USA, mentre le iscrizioni vanno indirizzate a: Dennis Hemmerich, c/o American Nech-Tech Inc., 144 Furler Street, Totowa, NJ 07512.

Tornando alla nave, la visita è da mozzafiato; si può visitarla in ogni parte, attraverso i vari ponti, come pure i lati del ponte e dell'isola. La vista dalla plancia è splendida, e ripaga ampiamente dell'arrampicata sulle strette scalette, ed è un ottimo punto per fotografare. Dato che alcuni aerei sono un pò distanti dalle catene che li cintano, si può tranquillamente chiedere agli addetti, ce ne sono ovunque; personalmente ho avuto la più ampia libertà senza problemi. Tra gli aerei esposti sul ponte: F-3 Demon, RA-5C Vigilante, F-4N Phantom, A-4B Skyhawk, A-7 Corsair, SP-2E Neptune, HU-16 Albatros, F-84F, H-21, F-10B Skyknight, UH-1A, Cayuse, A-12 Blackbird, F-11 Tiger, S-2 Tracker, FJ-3

Fury, A-3A Skywarrior, T-33, Scimitar.

Una volta sbarcati dalla nave, si può visitare il Cacciatorpediniere DD-946 EDSON (peccato che al momento della visita fosse chiuso l'interno) ed il sommergibile SSG-577 GROWLER con tanto di missile Regulus, a cui si può accedere solo a gruppi ristretti con guida (ci vuole un pò di pazienza, ma ne vale la pena).

Per chi avesse l'occasione di fermarsi a New York, segnalo infine i seguenti negozi, presso i quali ho trovato un ottimo assortimento, oltre che cortesia e competenza.

ACE HOBBIES (35 West, 31st, 3° piano, vicino ad un ufficio postale): ideale per kits dell'est europeo, ben rifornito anche di decals, libri, riviste ed altro, ottimo anche per navi, mezzi corazzati ed auto. Il proprietario è socio IPMS, simpatico, molto disponibile e preparato; ottimi modelli esposti in vetrine, prezzi ottimi, alcune offerte (attenzione che negli Stati Uniti vige la più ampia libertà di prezzo), ha un pò l'aria del magazzino, ma non spaventatevi, è molto ben rifornito. Molto consigliato.

THE TRAIN SHOP (23 West, 45th Street, piano seminterrato): Ben rifornito di treni e simili, è ideale per wargames, auto, mostri preistorici; ben rifornito di navi soprattutto in 1/700, prezzi ottimi, personale un pò sulle sue ma cortese. In ogni caso consigliato.

SKY BOOKS INTERNATIONAL, INC. (48 East, 50th Street, a lato della Cattedrale Cattolica di Saint Patrick, piano rialzato): ottima disponibilità di libri e riviste, anche molto vecchi, proprietario molto gentile; bisogna armarsi di pazienza e cercare. Molto consigliabile, prezzi ottimi.

In conclusione desidero ringraziare la signorina Marina Thompson per avermi ospitato, aiutato e magari un pò sopportato, la sua nipote Paola, utilissima guida, la compagnia aerea TWA per l'ottima assistenza sia in Italia, che durante i due voli, che a New York, ed infine il signor Frank Doria per la cortese e disponibilissima collaborazione.



Quiasinistra:
Vistadi3/4posteriore
dell'F-35"DEMON",
utilepernotare
diversiparticolari
diquest'aereo
non
troppoconosciuto.
(fotoM.Kobau)

Many thanks to Mr. Stasi Tsirkas, Director of Public Relations, Intrepid Air Sea Space Museum for his kind assistance and valuable contribution to the present article.

nota: alcune foto a colori di aerei dell'Intrepid Sea Air Space Museum sono state pubblicate su "Aerei" di Ottobre 1992.

SAVOIAMARCHETTI SM.81 "SATURNO"

testo e disegni di Rudy Lemmi

Di questo particolare prototipo di aereo sminatore ricavato dall' SM.81 parlano Bignozzi e Catalanotto nel loro "Gli aerei militari italiani nella Seconda Guerra Mondiale" nell'edizione in forma di supplemento alla rivista Storia Modellismo 1980-1981, P. Tonizzo nel suo articolo sull' S.81 in Aerei 7/8 del 1978, Brotzu, Caso e Cosolo in Dimensione Cielo no.4 - Edizioni Bizzarri Roma 1972, e le due sole foto che ho visto sono state pubblicate su Aerofan, la rivista di G. Apostolo, nel numero 50/1989 (a pagina 126).

La macchina italiana si allineava ad altre realizzazioni straniere come quelle tedesche su Ju 52 e B&V 138, o inglesi su Wellington ma a differenza di questi che portavano un impianto ad anello il nostro sosteneva in realtà una struttura a forma di dodecagono irregolare.

La suddetta struttura poligonale era costituita da profili aerodinamici (sezioni A-A, B-B, C-C e D-D) al cui interno era inserita una spirale di rame (sostituito poi dall'alluminio per problemi di peso) che, alimentata da un apposito generatore, creava un campo magnetico destinato a far brillare per induzione le mine magnetiche.

L'intera struttura (vedi anche particolare 1) era vincolata al velivolo sia direttamente che mediante strutture reticolari più leggere e particolarmente complesse sotto l'ala per permettere l'apertura dei

flaps; questi ultimi, limitatamente a quelli esterni (2) erano stati ridimensionati nel senso della lunghezza. Da notare nel particolare 1 la doppia fila di "forellini" nella parte anteriore bassa dei profili aerodinamici costituenti il dodecagono.

L'aereo era stato alleggerito delle torrette, della gondola ventrale (3) e dell'armamento in generale, ma anche così rimaneva notevolmente penalizzato nelle prestazioni di volo dal peso della nuova struttura.

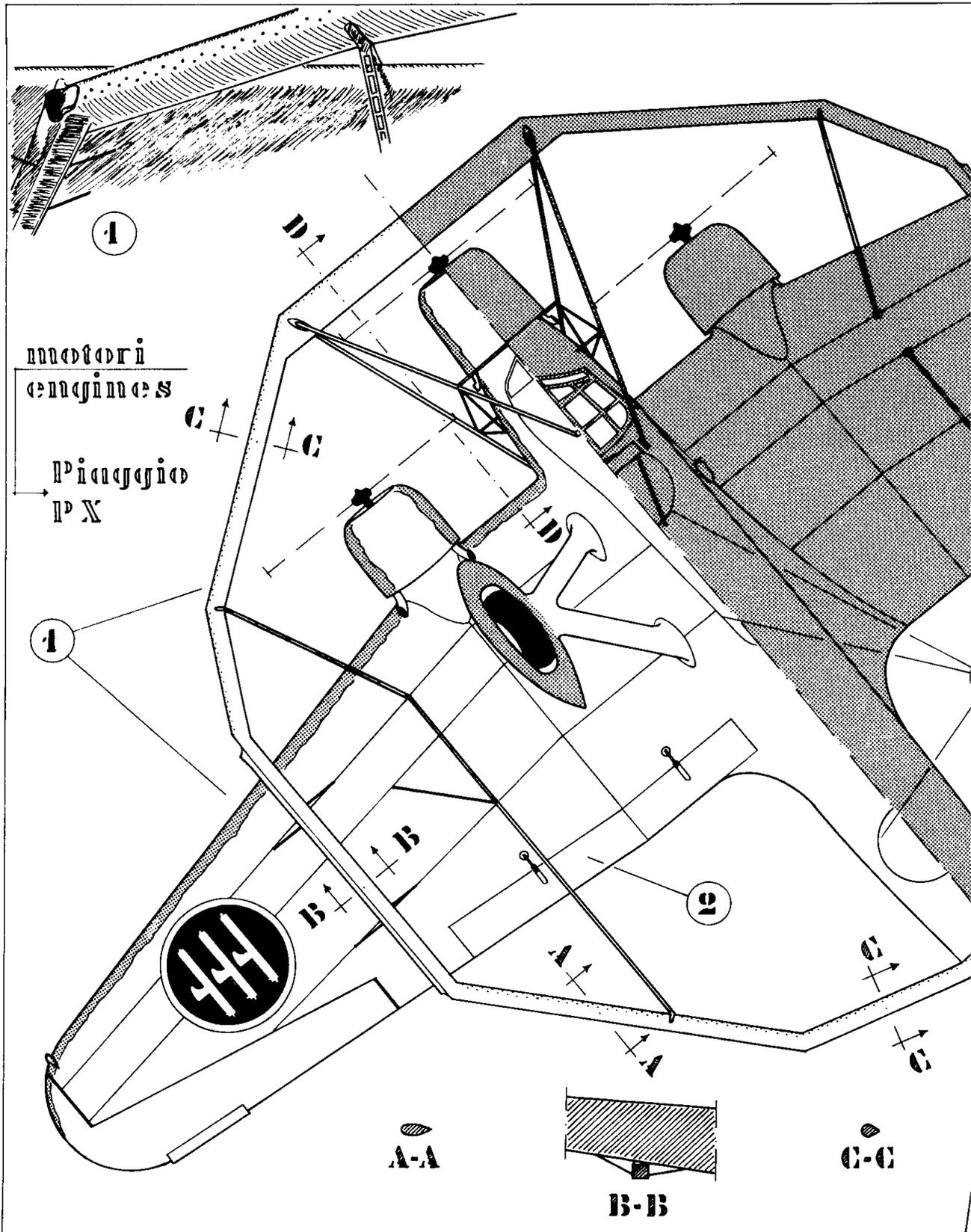
Dalle foto di Aerofan (che si presumono scattate a La Spezia nel 1942) e con l'indicazione che "l'anello" aveva un diametro di circa 14 metri, ho ricavato i disegni allegati.

Purtroppo il taglio delle foto non permette di accertare l'araldica dell'aereo (che probabilmente era limitata alle sole insegne di nazionalità e di regime) e nemmeno una possibile finestratura ventrale che ritengo sarebbe stata molto utile visto il tipo di utilizzo.

Ho inoltre presunto che la struttura posta dietro la cabina di pilotaggio fosse il radiatore (4) necessario al raffreddamento del generatore di corrente.

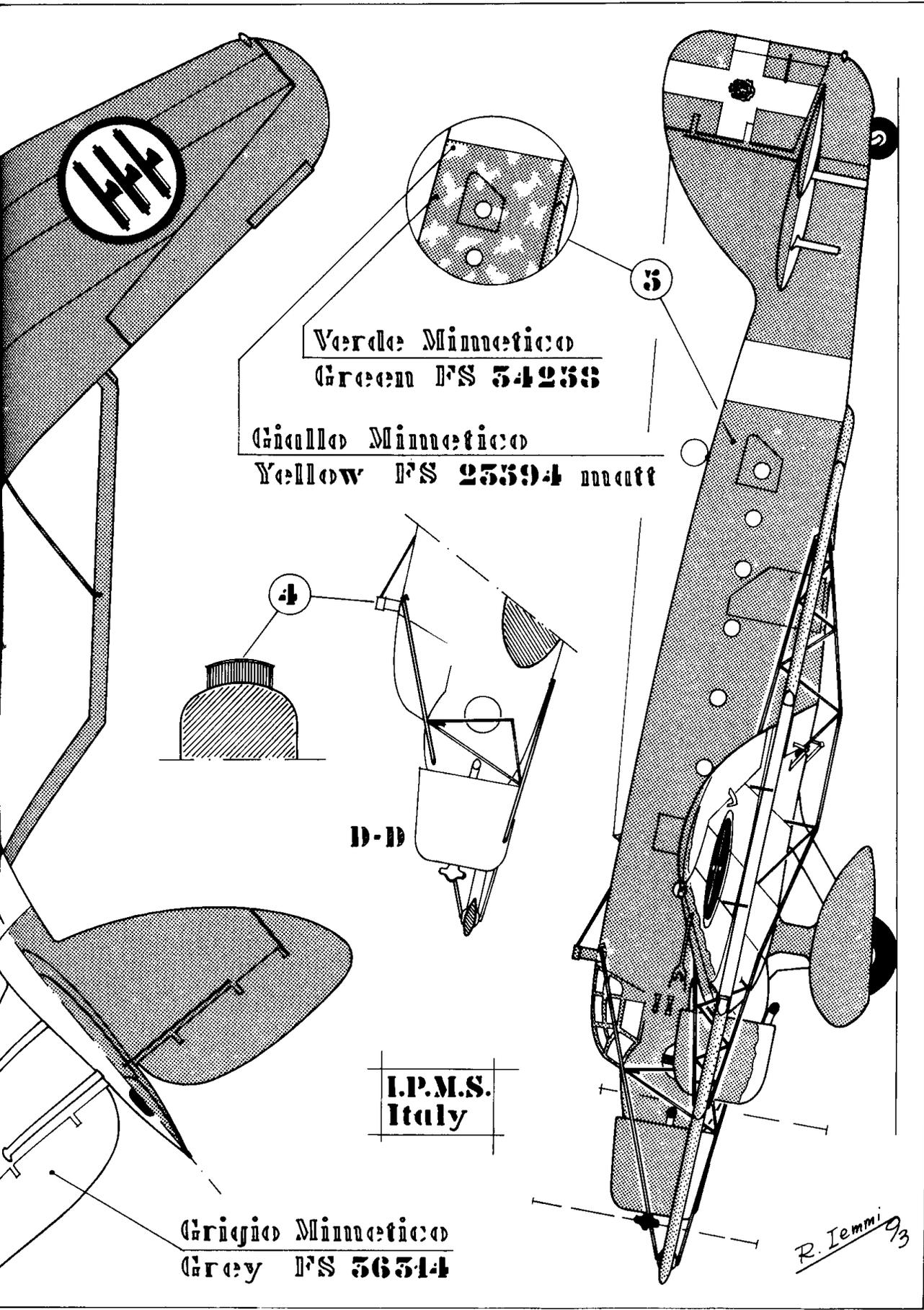
La mimetizzazione delle superfici superiori (5) era costituita da non troppo fitte chiazze in giallo mimetico su fondo verde mimetico.

Per finire la solita domanda: c'è qualche socio che ne sa di più ?



Scala 1:72

SM 51 SATURNO



Verde Mimetico
Green FS 34238

Giallo Mimetico
Yellow FS 25394 matt

I.P.M.S.
Italy

Grigio Mimetico
Grey FS 36314

R. Iemmi 93

BASSOTTO

di Gabriele Luciani

■ **Parlare** di un buon modello è sempre una cosa lieta. Questa volta l'occasione ci viene offerta dalla tanto bistrattata Cri.El.Model.

Questa ditta negli anni passati ha proposto al pubblico alcuni modelli di tank italiani che hanno avuto una pessima accoglienza dai modellisti. Più volte ho letto critiche feroci che stroncavano i kit a causa dei vari difetti dovuti all'assemblaggio. Personalmente non ho mai osservato quei modelli, anche se la causa di tanti problemi era dovuta al tipo di materiale usato per produrli, il metallo bianco. I risultati, soprattutto nella riproduzione dei dettagli più piccoli, non erano incoraggianti, così nel 1993 i responsabili della Cri.El.Model hanno operato una scelta che si è rivelata vincente: usare la resina. Bisogna dare atto a Massimo Stortini di avere svolto, insieme a Mario Pieri una buona opera di aggiornamento che ha aiutato nella produzione dei nuovi kit. Grazie a quanto hanno scritto nei Flash già pubblicati è nata in me la curiosità di realizzare uno dei nuovi modelli che, oltre a tutta la famiglia dei semoventi su scafo M42 e relativo carro armato M 15/42, comprende anche due semoventi su scafo M43 ed il semovente su scafo L 6. Prossimamente è prevista l'uscita di un nuovo modello di carro italiano alla cui preparazione lo scrivente ha personalmente collaborato. Ci auguriamo inoltre che in futuro tutta la linea dei prodotti venga trasformata e convertita alla resina.

La mia attenzione si è focalizzata sul kit di semovente prodotto dalla Ansaldo con la sigla M43-105/25 soprannominato "Bassotto". Molti autori hanno definito questo mezzo corazzato come il più poderoso fra tutti quelli realizzati per il Regio Esercito durante la Seconda Guerra Mondiale. In effetti la sagoma molto bassa e contenuta, nonché l'armamento di buona qualità sarebbero state caratteristiche operative che avrebbero dato buoni risultati in un confronto con i carri alleati. Purtroppo come in tanti casi analoghi, anche il "Bassotto", prodotto in poche decine di esemplari, fu poco meno di una meteora nel panorama dei mezzi bellici della Seconda Guerra Mondiale, finendo presto nel dimenticatoio. Inoltre la vita operativa di questo semovente si sviluppò durante i convulsi giorni

dell'estate 1943. Inquadri nelle file della divisione corazzata Ariete, dopo un periodo addestrativo, furono impegnati nella disperata difesa di Roma nel Settembre 1943 contro le truppe tedesche. I superstiti esemplari e quelli di nuova produzione finirono insieme ad altri armamenti italiani in mano tedesca che li utilizzarono prevalentemente sullo stesso fronte. Nel numero 2 di "Storia Militare", uscito in edicola a Novembre 1993, si possono trovare alcune righe dedicate a questo semovente nell'articolo su Roma-Settembre 1943 (c'è anche una foto di un "Bassotto" troncato in due). Altre belle immagini le troviamo nell'Atlante dei Mezzi Corazzati di N.Pignato (Volume 2), altre ancora sono state pubblicate sul libro di Pafi e Falessi "Veicoli da Combattimento dell'Esercito Italiano dal 1939 al 1945". Su quest'ultimo testo troviamo una foto di un M43 105/25 nei ranghi dell'Esercito della R.S.I. nel 1944, inquadrato nel reparto corazzato "Leoncello". Questo è l'esemplare che ho deciso di realizzare con il kit Cri.El.Model.

La costruzione del modello

Sottolineo subito che l'assemblaggio del kit è stato velocissimo ! Il modello infatti è composto da due grossi pezzi che raffigurano uno lo scafo inferiore ed il lati verticali dello stesso, l'altro è relativo alla parte superiore (scafo anteriore, casamatta, cofano motore e radiatori). Va precisato che, sulla base della documentazione sopra riportata e dai dati dimensionali contenuti nel testo "La Meccanizzazione dell'Esercito Italiano 1939/45" di Barlozzetti e Pirella, forme e dimensioni del mezzo reale sono state esattamente riportate in scala 1/35 nel kit Cri.El.Model. Lo stesso non si può dire per alcuni dettagli nella parte superiore. L'interno del modello è cavo, per cui avendo della documentazione si potrebbe dettagliare l'abitacolo ed il vano da combattimento. Questa caratteristica ci permette di apprezzare la finezza del lavoro svolto nella realizzazione degli stampi. Anche la resina impiegata dimostra di essere di buona qualità, non essendoci sui vari pezzi ritiri o bolle d'aria. Le bullonature, le griglie del motore e dei radiatori, i porta taniche sui lati della casamatta devono essere rifiniti più attenta-



In questa pagina:
Due immagini del
modello relativo al
"Bassotto", realizzato
dall'autore dell'articolo.
(foto G. Luciani)

Documentazione:

C. Falessi, B. Pafi - Veicoli da Combattimento dell'Esercito Italiano dal 1939 al 1945;
Storia dei Mezzi Corazzati Vol. 2 Profili - Fabbri Editori;
N. Pignato - Atlante Mondiale dei Mezzi Corazzati (Volume 2 - I Carri dell'Asse);
Pafi, Falessi, Fiore - Corazzati Italiani 1939/45 - Ed. D'Anna (Roma).

Dati tecnici:

Peso:	15.6 t.
Lunghezza:	5.1 m.
Larghezza:	2.5 m.
Altezza:	1.75 m.
Motore:	15 TB da 8 cilindri a V alim. benzina
Velocità max.:	35 km/h.
Autonomia su strada:	300 km.
Armamento:	1 obice da 105/25 con 48 colpi, 1 mitr. da 8 mm con 888 colpi.
Equipaggio:	5 uomini.

mente.

Facile l'assemblaggio dei due scafi: usando del cianoacrilato tipo Attak (RICORDO CHE E' MATERIALE DA USARE CON ACCORTEZZA ED IN AMBIENTE VENTILATO, SEGUENDO LE ISTRUZIONI DELLA COLLA), i due pezzi si uniscono senza forzature e senza dover adoperare poi lo stucco. A questo punto avremo il "Bassotto" completo nel suo corpo centrale al quale si dovranno aggiungere il treno di rotolamento, cingoli compresi, ed altri particolari esterni. Procedendo con ordine si devono assemblare le ruote di rinvio: è facile notare come tutto il complesso dei rulli e delle ruote motrici e degli ammortizzatori sia "ispirato" alle produzioni precedenti della Italeri, comunque già buone basi. Un problema lo incontriamo nell'inserimento delle varie ruote nello scafo; gli "spinotto" infatti sono troppo lunghi rispetto alla profondità dei fori predisposti. E' bastato accorciare della metà la misura del pezzo in resina, ed allargare con la punta del trapanino il foro originale. La parte riprodotte il cannone da 105/25 è finemente scolpita, e si inserisce con disarmante facilità nel suo alloggiamento, così come i fari anteriori. Buoni anche le marmitte, i ganci di traino, il tappo del collettore dei radiatori, le varie cassette che si assemblano con estrema facilità. La mancanza di interni obbliga a montare gli sportelli superiori del vano di combattimento chiusi, e forse è meglio così in quanto troppo spessi ... L'antenna l'ho autocostruita con un filo di rame sottile.

Il punto dolente di alcuni kits in resina di tanks cingolati sono proprio i cingoli: il modello fornisce una serie abbondante di maglie, ma personalmente ho preferito ricorrere a quelli in vinile fornite dal kit Italeri del 75/18. Un'altra soluzione potrebbe essere l'utilizzo di quelli Model Kasten, a prezzo di un ulteriore aggravio di spesa. Queste operazioni comunque, sono favorite dal fatto che questo carro montava sui fianchi dei grembiuli paracolpi compresi nel kit. Mancano invece nella confezione gli attrezzi da zappatore e relativi attacchi, che i nostri mezzi montavano sul cofano posteriore. Ho sistemato i vari attrezzi certamente presenti anche sull'esemplare del "Leoncello" provenienti anche questi dal vecchio ma sempre utile modello dell'Italeri.

La colorazione del kit è stata anch'essa interessante e divertente. le foto presenti nel libro di N.Pignato aiutano in questa fase. Il mezzo reale era mimetizzato secondo lo standard in uso nel 1943: fondo giallo sabbia con macchie irregolari rosso ruggine e verde medio. Per realizzare questa bella mimetica ho optato per una scelta del tutto personale (quello che per dire mi attirerà gli strali di tutti gli amici del GIS sul Regio Esercito e del caro Prof.Pignato, che spesso deve subire le mie richieste di delucidazioni ...). Ho adoperato per il fondo sabbia il MoLak LMU 25, per il

rosso l'HP 2 (unico colore approvato anche da Pignato), ed un verde scuro HU 7. Adesso mi auguro di non aver suscitato un coro disgustato di precisazioni e polemiche, non essendo intenzionato a creare miscele di colori non avendo mai visto nessuna foto a colori di mezzi italiani ... foto d'epoca originali intendo ! Su un mezzo corazzato poi è facile che i colori originali subiscano tutta una serie di offese climatiche ed operative, soprattutto se si pensa alle vicende passate dal mezzo in questione. L'invecchiamento è uno di quegli argomenti sul quale si è scritto di tutto, senza però mai effettuare una vera e propria ricerca sui colori dei mezzi italiani con riferimenti precisi al Federal Standard. La mia sensazione è quella di non essermi discostato molto dai chiari-scuro delle foto in bianco e nero pubblicate sui libri precedentemente indicati. Comunque trattasi di una opinione personale, certo che chi vorrà dire la sua sull'argomento, lo farà su basi documentali.

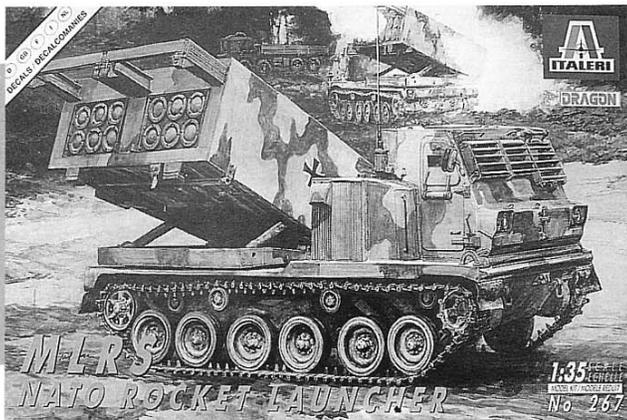
Il modello è stato poi sporcato con colori da invecchiamento Gunze Sangyo (fantastico il fango applicato ai cingoli) e lavato con un Tensocrom Lifecolor su tutte le superfici tranne quelle degli sportelli della casamatta. le insegne del "Leoncello" provengono da un foglio di trasferibili MDS dei mezzi corazzati italiani (un pò caro a dire il vero...), mentre le bandiere tricolori si ricavano facilmente dai "francobolli" dedicati alle insegne dell'A.N.R.. I mezzi della R.S.I. erano generalmente privati delle targhe (nel Regio Esercito i "Bassotti" avevano targhe come tutti gli altri mezzi, io ne ho identificate due: R.E. 5849 e R.E. 5852 entrambe ottenibili dal foglio di trasferibili).

Conclusioni

Non è un brutto modello, anche se alcuni dettagli lasciano ancora un pò a desiderare. La qualità dei materiali facilita non poco la realizzazione del kit, che potrebbe scoraggiare gli acquirenti a causa di un prezzo troppo elevato, circa 150.000 Lire.

Sottopongo dunque ai soci la mia realizzazione; sarò felicissimo di ricevere critiche, consigli, ecc.. In attesa di vostre notizie, aggiungo che il modello è stato fotografato in luce solare con una pellicola Agfa Ct 100 (suggeritami da Saverio De Florio), usando una Canon Eos 100 (anch'essa raccomandata da Saverio) con obiettivo autofocus 35-70 con lentine di ingrandimento +1 e +2. Il kit è stato posto in un diorama realizzato in cartapesta dagli amici del locale Club Amatori Salentini Ferrovieri che ringrazio (in particolare Fabio Vergari), nella speranza che presto ci insegnino come realizzare questi diorami nel materiale che ha reso famosa Lecce nel mondo.





ILLANCIARAZZIMULTIPLO

MLRS

di Nicola Pignato

■ **E'da** rilevare che se l'Italeri ha offerto, in certe occasioni, prodotti di eccellente qualità, questa non sia una prassi costante, pur se l'impegno finanziario nella realizzazione di un nuovo kit e la maggiore preparazione del modellista attuale dovrebbe imporre più attenzione per raggiungere quel giusto equilibrio tra fedeltà e semplicità di montaggio. Si deve ricordare che con certi soggetti le stuccature non sono possibili, a meno di eliminare quei dettagli che impreziosiscono il modello e che quindi i pezzi devono combaciare perfettamente.

Non si deve arrivare, ad esempio, alle assurdità di una scatola di montaggio (No.332, U.S.Infantry) dove il bazooka da 88, per quanto fra le armi più conosciute del mondo, è riprodotto approssimativamente (mancano l'alzo, la leva di ritegno e contatto, il ponticello del grilletto) e la granata, di forma inventata, è molto più corta dei 17 mm e dovrebbe essere contenuta nei due contenitori lunghi appena 9 mm di cui l'arma è stata corredata!

Ma veniamo alla novità di quest'anno, presentata dalla Italeri-Dragon, il kit No.267: il lanciarazzi multiplo da 227 mm (MLRS). Si presenta in 11 stampate, con cingoli finalmente a maglie separate il che evita numerosi inconvenienti, dal momento che gli stessi non devono scorrere, ma avere invece un'apparenza naturale.

Primo rilievo da farsi è la plastica grigio chiaro, che (potrà essere pure un'impressione soggettiva) dà fastidio alla vista e fa nascere dei problemi se uno dei piccolissimi pezzi va a finire per terra. Tra l'altro, qualche pezzettino mancava proprio e fortunatamente, essendo uno dei doppi, non è stato difficile ricostruirlo. E'da osservare che qualche elemento poteva essere facilmente stampato insieme al pezzo complementare: il modellista non è un patito del "puzzle" e non sempre dispone delle 14 ore che sono state necessarie per l'assemblaggio dell'MLRS, cingoli

esclusi (di difficilissimo montaggio). Astraendo dalle parti che non combaciano perfettamente (si tratta della razziera, mentre il veicolo riesce abbastanza bene) vi è qualche imprecisione e qualche elemento che, per eccessiva ricerca della fedeltà, è fissato per qualche millimetro e di conseguenza si stacca con facilità. Mancano i quattro paraspruzzi.

Intanto, va tenuto presente che durante la sua breve vita la macchina ha già subito qualche modifica. Ad esempio, i primi esemplari non montavano il pezzo numero B16 sul frontale ed il B25 di destra va spostato un pò più a sinistra di quanto indicato. E'ovvio che il foro d'appoggio, nel caso, va stuccato.

Vi sono poi due parti (doppie, quindi quattro) che non si riesce a capire, nemmeno con l'ausilio delle foto, dove vadano (G24-25) e per di più vi sono due ammortizzatori che non servono (C10-11). L'unico particolare mancante è l'appoggio inferiore del badile (A13).

L'interno, alquanto spoglio perchè in realtà è zeppo di comandi e cablaggi, va arricchito in base alle capacità artigiane ed alla documentazione di cui il modellista dispone.

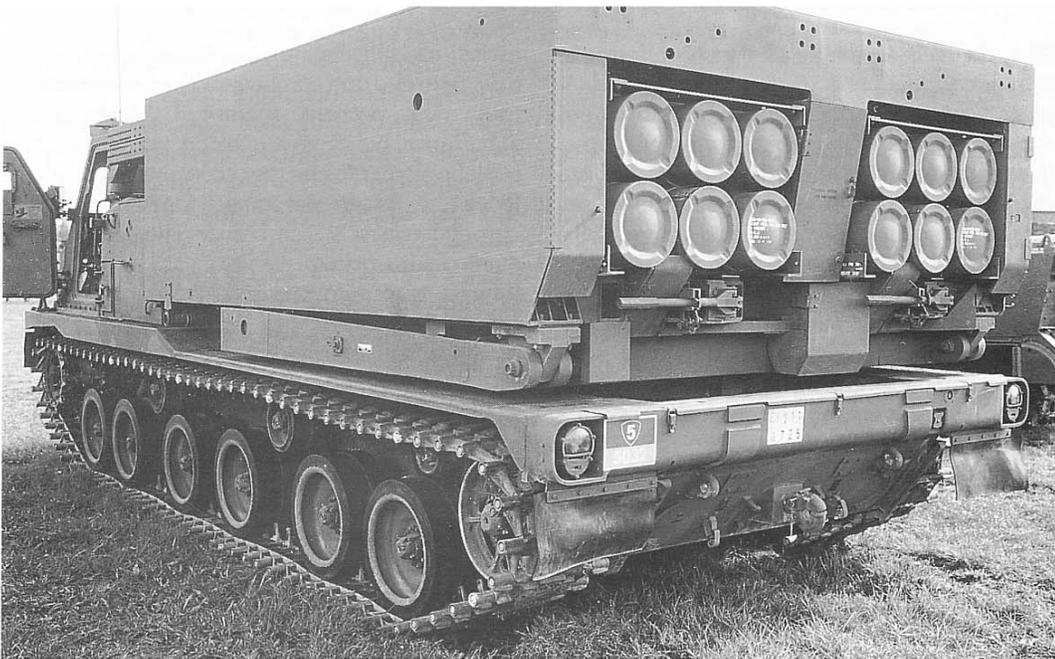
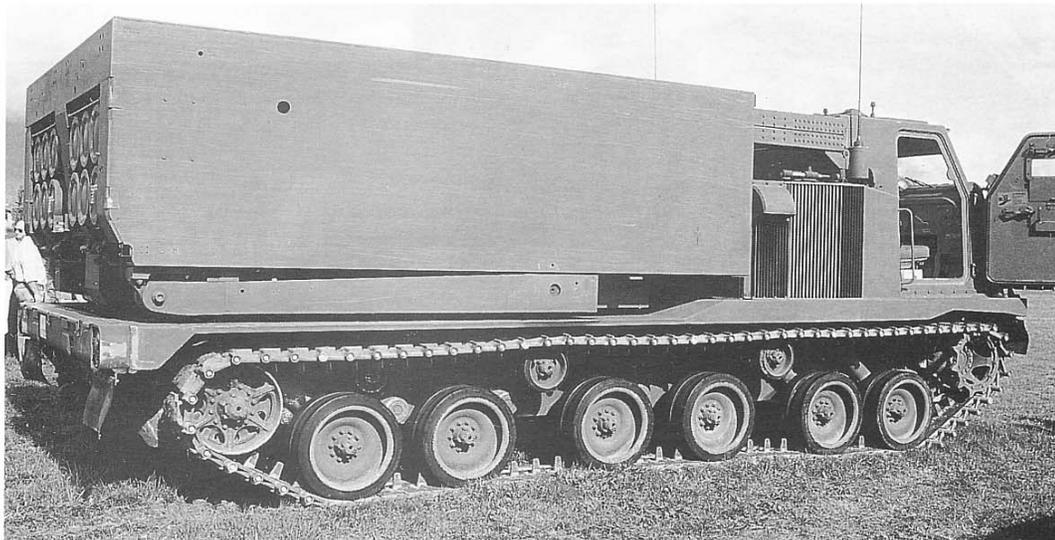
Una volta montato, fatta la debita attenzione per la pesante razziera che è estremamente mobile, resta il problema della colorazione e dell'applicazione delle decals. Per evitare il solito oliva, ci si potrebbe orientare sullo schema tedesco o francese. Manca del tutto quello originale americano policromo adottato nel 1975. I primi esemplari consegnati agli italiani, francesi e tedeschi nel 1988 recavano appunto la mimetizzazione a schema fisso (45% Forest Green, 45% Field Drab, 5% Sand e 5% Black).

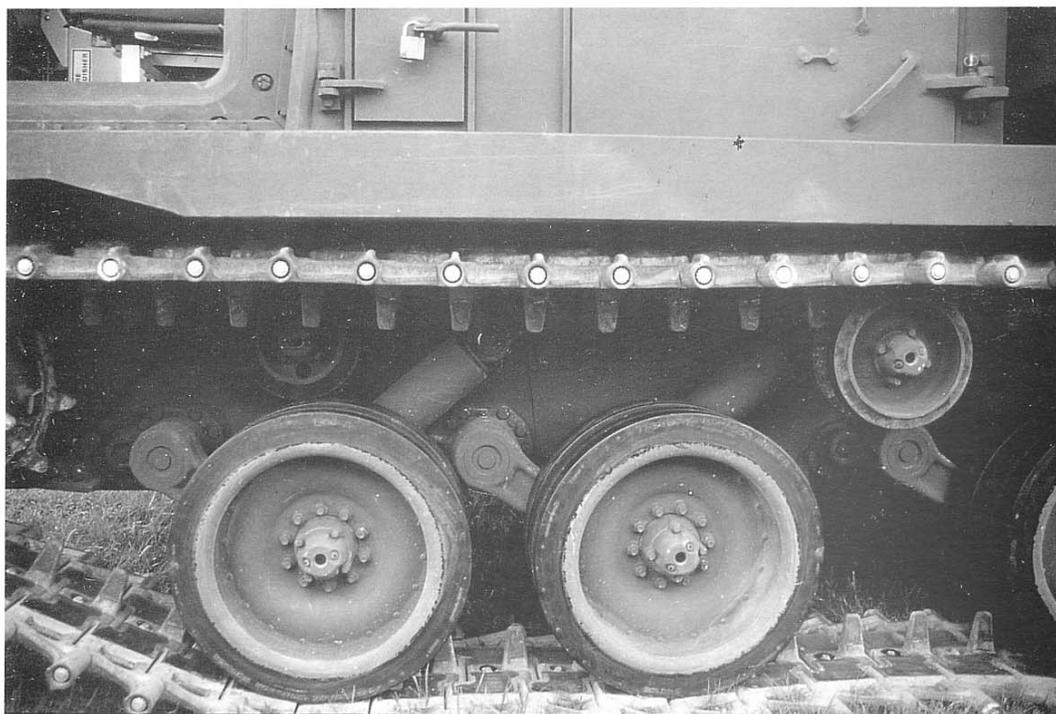
Passiamo infine ad esaminare le decals. Il foglietto non ci sembra ben fatto: a parte quanto concerne l'Italia, dove (nostalgia del disegnatore per un sogno svanito?) compare una stella rossa sulla targa (anzichè verde) e le dimensioni sono di

Sopra a sinistra: L'illustrazione sulla scatola del kit Italeri riprodotto nel MLRS, rappresenta un esemplare nella livrea della Bundeswehr.

Kit
Italeri
1/35

In questa pagina:
Nel servizio fotografico realizzato dal socio Francesco Checuz del Centro di Conegliano Veneto, osserviamo le viste generali dell'MLRS in servizio presso l'Esercito Italiano. L'ottima qualità delle fotografie consente di apprezzare tutti i dettagli del mezzo, soprattutto quelli anteriori e posteriori. (Foto F. Checuz, IPMS Conegliano)





Quia fianco:
 Questafotografia
 permettediverificare
 l'esattodisegnel
 mozzodeirullinel
 sistemadirotola-
 mento,ediosservare
 ilcingoloimperfetta
 tensioneanchea
 carrofermo.
 (FotoF.Antoniazzi,
 IPMSConegliano)

pura fantasia - l'unica cosa utilizzabile è il tricolore, dato che il segno distintivo di reparto è più grande, e sbagliato - ci accorgiamo che la bandiera francese è divenuta ... azzurro/nero/rosso. Per il prezzo pagato, mi aspettavo di più. E, per la versione inglese, almeno gli sparginebbia.

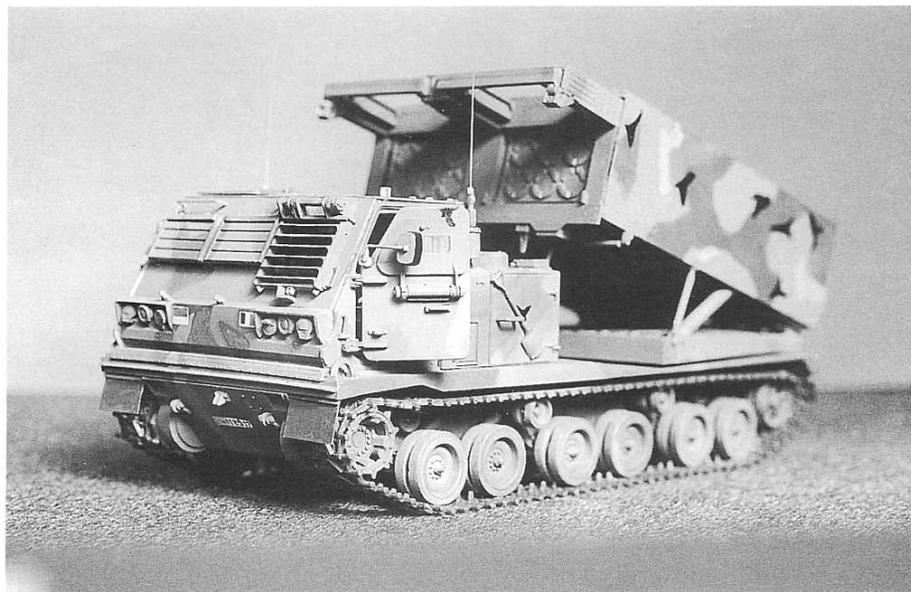
Commento alle foto del modello

L'esemplare costruito dall'autore è il primo MLRS consegnato all'Esercito Italiano presso la Scuola di Artiglieria di Bracciano nel 1988 (targa E.I. 118517). E' stato realizzato pressochè da scatola, e non ci si è preoccupati di sostituire i rulli del sistema di rotolamento, che hanno i mozzi inesatti, con quelli del BRADLEY della Tamiya (anche per i costi dell'operazione). L'esemplare del 1988 è posteriormente identico a quello del kit. A parte il tricolore, tutte le altre insegne sono state autocostruite.



Quia fianco:
 Particolaredegli
 internisullato
 equipaggio.Notarei
 dettagliegli
 innumerevolicavi,
 condottiemaniglie
 presentiincabinadi
 guida.
 (FotoF.Antoniazzi,
 IPMSConegliano)

In questa pagina:
 Tre viste del modello
 realizzato da Nicola
 Pignato. Contrariamente
 alle immagini del mezzo
 originale in servizio
 nell'Esercito Italiano, il kit
 riporta ancora la
 mimetizzazione originale
 americana policroma
 adottata nel 1975. La
 foto in alto evidenzia
 chiaramente le difficoltà
 incontrate dall'autore per
 sistemare le maglie del
 cingolo nella ruota
 motrice anteriore,
 descritte nell'articolo.
 (Foto N. Pignato)



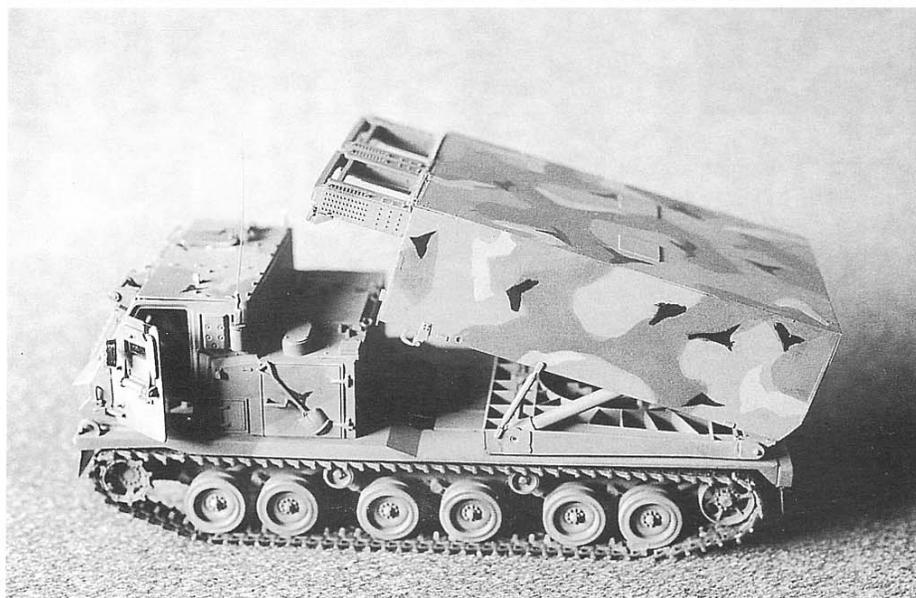
DOCUMENTAZIONE

- WARMACHINES Series
 No.12, MLRS - by W. Peeper,
 F. Verlinden, Verlinden
 Publications.

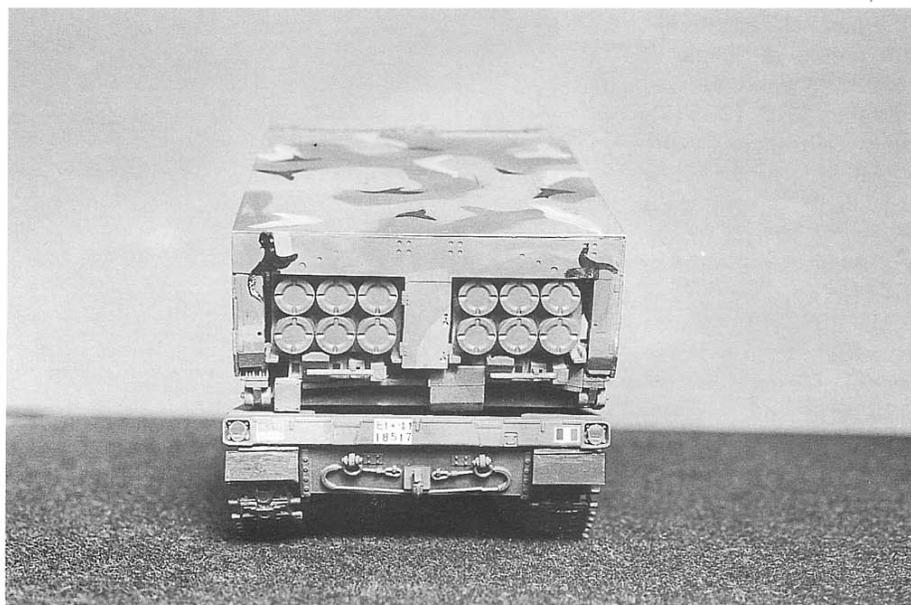
- OPERATION DESERT
 SHIELD, Prelude at Desert
 Storm - Concord
 Publications Company
 No.2003.

- BLITZKRIEG IN THE
 GULF - by Yves Debay,
 Concord Publications
 Company No.4001.

- Articolo pubblicato su:
 MILITARY IN SCALE,
 febb. 1994.



Il socio Nicola Pignato, noto a tutti noi per le sue numerose pubblicazioni di carattere storico.



AERMACCHI MB.339

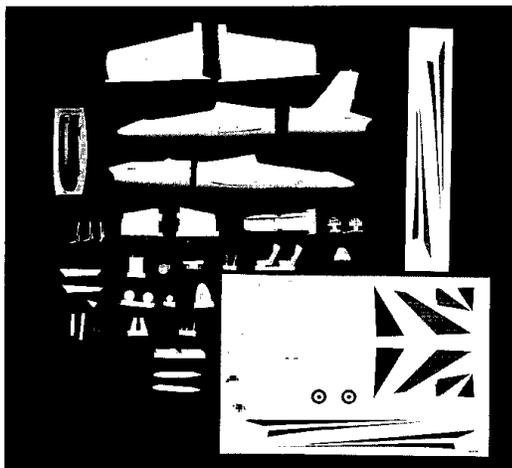
di Gabriele Luciani, Maurizio Zen, Gianni Casari e Rosario Saitta

INTRODUZIONE di Gabriele Luciani.

■ **Decisamente** questo è un periodo d'oro per i modellisti italianofili, caratterizzato da continue novità sia in campo "terrestre" sia nel settore aeronautico, oltre ad importanti novità nel panorama degli accessori. Si fa quasi fatica a segnalare tutte !!!

Forse la più grossa è l'ingresso sul mercato di una nuova ditta artigianale: la P.D. MODELS che ai più è nota per aver prodotto in scala 1/48 due kits in resina dedicati al Macchi MB-339 (PAN ed A). La ditta vicentina ha una produzione che non si limita a questi due soli soggetti, ma propone una interessante linea di prodotti. Nel catalogo della stessa sono offerti 8 set di armi per la fanteria tedesca della Seconda Guerra Mondiale con diversi accessori (attrezzi da scavo, caricatori, borracce, zaini, elmetti, ecc.); tre di analoghi soggetti per la fanteria israeliana (UZI, Galil, RPG-7); un set per fanteria sovietica; inoltre proiettili, bossoli e contenitori da 105 mm, proiettili da 120 mm, fusti benzina tutti in scala 1/35 e con un costo per set che va da un minimo di 5.000 ed un massimo di 13.000 Lire. Troviamo inoltre un kit del Cannone Inglese da 5,5 pollici e del motore per Macchi 339 (rispettivamente in scala 1/35 ed 1/48), una MG 34 in scala 120 mm ed in lamina di piombo (prezzo solo 15.000 Lire) ed infine tutta una serie di materiali (come un set di Foglio laminato in piombo ed uno di plastica di paraffina per riprodurre teli e coperture) offerti a prezzi stracciati. Sinceramente non ho avuto la possibilità di visionare tutti questi articoli ma il basso prezzo d'acquisto può essere un'ottimo incentivo per comprarli. Ma la parte più interessante del catalogo è quella relativa alle novità: oltre ai citati kits del 339 sono usciti due kits, sempre in resina ed in scala 1/48, dedicati all'MB-326 e MB-326K, in edizione limitata di soli 500 esemplari e particolare cura nei dettagli (sono fra l'altro corredati del motore e di decal molto complete). Fra breve saranno lanciati, sempre in scala 1/48, la famiglia del G.91 (PAN, R, T ed Y) con relativo motore, nonché l'AMX nelle versioni monoposto e biposto. Un modello "monstre" sarà presentato nel corso del 1994, e sarà il kit in scala 1/32 del Macchi C.205 Veltro !!!

Bisogna dare atto alla P.D. MODELS di aver scelto una linea di prodotti veramente interes-



Inbasso:
I vari componenti del
Kit P.D. Models.
(foto M. Zen)

te, che ci darà finalmente la possibilità di realizzare in scala 1/48 tutta la gamma dei principali velivoli della nostra aeronautica. Avendo avuto modo di visionare i kits del 339 (il cui prezzo è molto interessante per delle realizzazioni in resina ed in scala 1/48; inoltre si nota che dal primo 339 PAN la ditta ha apportato migliorie al secondo kit dedicato alla variante scuola, segno di volontà di perfezionare al meglio i propri prodotti), aspetto con impazienza le prossime uscite e sono convinto che non mancheranno di suscitare e meritare un forte interesse oltre a conquistare, come auguro a questa ditta, sempre più numerosi modellisti.

La P.D. Models è attualmente disponibile presso Diorama Models di Portogruaro.

AERMACCHI MB 339 - P.D. MODELS 1/48
di Maurizio Zen.

Il Macchi 339 Scuola Volo in scala 1/48 prodotto dalla P.D. MODELS si presenta in una scatola di cartone di tipica impostazione artigianale. Una volta aperta la scatola si rimane un pò sconcertati in quanto i pezzi non sono puliti come altre ditte ci hanno abituato. Passato il primo momento di sgomento ci si accorge però che i pezzi sono particolareggiati e di buona fattura; nel kit in mio possesso ho riscontrato solo alcune piccole bolle d'aria, peraltro facilmente eliminabili con un pò di stucco, nel troncone di coda sinistro e sulle ali. Non ci sono decals ma trasferibili e le istruzioni sono ridotte all'indispensabile. In totale ci sono circa una settantina di pezzi fra cui spiccano due splendidi seggiolini, due buoni cruscotti con una

P.D. Models 1/48

In questa pagina:
Due foto del modello
P.D. Models 1/48,
realizzato "come da
scatola" da Maurizio
Zen, autore della
recensione. La livrea
raffigura un
esemplare della
S.V.B.I.A.
(foto M. Zen)

pellicola fotografica riportante gli strumenti, ottime ruote con i pneumatici rigonfiati nella parte d'appoggio con il terreno ed infine un'ottima capottina in vacuform sottile e trasparente.

Prima fase della lavorazione è stata la pulizia dei vari pezzi dai loro supporti di resina e dalle varie sbavature, che ho eseguito con seghetta circolare montata su minitrapano.

La fase successiva è stato il lavaggio di tutti i pezzi con diluente nitro per levare eventuali residui oleosi della lavorazione; come consigliato dalla ditta questa operazione è stata effettuata immergendoli tutti per un paio di minuti in una tazza con il diluente. Ho poi proceduto ad un montaggio a secco dei vari pezzi, accorgendomi che la paratia che separa l'abitacolo dal vano motore non è in misura ed occorre adattarla, ed inoltre sotto alla pancia, in prossimità dell'aerofreno, c'è uno scalino di circa 1 mm che ho facilmente eliminato scaldando con il phon la parte e riportandola alla giusta forma.

A questo punto ho cominciato il montaggio vero e proprio, montando e colorando per primo l'abitacolo, che ho successivamente inserito tra le due semifusoliere anteriori. Una volta terminata la parte anteriore, ho incollato le due semifusoliere posteriori; come si vede, la soluzione adottata dalla ditta permette a chi lo desidera di lasciare staccati i due tronconi, il che permette di rappre-

sentare il modello in configurazione di manutenzione (quando uscirà questa recensione sarà già in commercio la scatola contenente il motore ed il carrellino per la parte posteriore dell'aereo), dando così vita ad un'immagine più completa e realistica.

Ho inserito 12 grammi di piombo in punta (come da istruzioni), e sono passato al montaggio delle ali, ciascuna delle quali è stata realizzata in un solo pezzo, e dei piani di coda orizzontali. Le superfici mobili sono parte integrante delle ali e dei timoni, ma per chi volesse la loro separazione non presenta grosse difficoltà.

Dopo aver incollato il tutto con la colla cianoacrilica (ma si può usare anche la colla epossidica) sono passato alla stuccatura generale che, contrariamente al previsto, è minima.

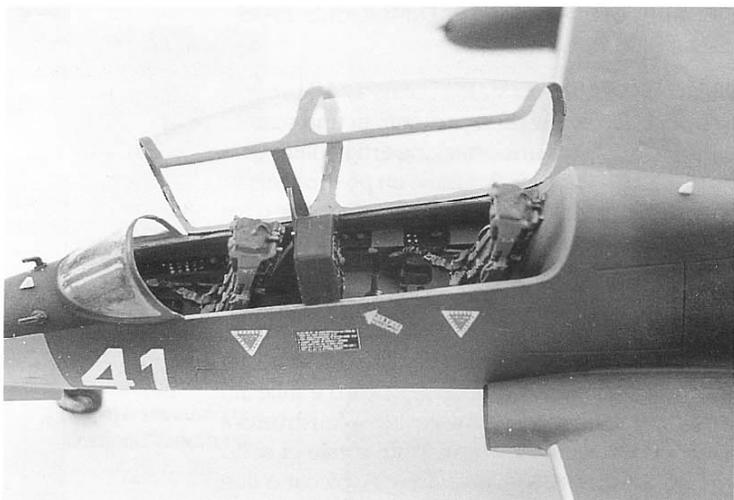
Una volta asciutto lo stucco, ho proceduto ad una fine seppiatatura generale con carta abrasiva 600 per non rovinare l'incisione delle pannellature in negativo, di buona qualità e dimensione. Successivamente sono passato ad una stuccatura con aeropenna, che consiste nell'usare dello stucco a spruzzo da carrozziere acrilico diluito 1/5 e spruzzato su tutto il modello come base per la futura colorazione; una volta asciutto ho carteggiato il tutto con carta abrasiva 1200 per rendere lisce le superfici, che ho colorato con colori della Testors che trovo ottimi per copertura e facilità di impiego.

Per i riferimenti dei colori si veda la tabella pubblicata più avanti.

Importante precauzione da usare con l'arancio fluorescente è quella di dare preventivamente una mano di fondo con il bianco opaco, in quanto l'arancio non è coprente.

Ultimata la colorazione sono passato all'applicazione dei trasferibili (relativi ad un'unica versione) di ottima fattura ma lucidi. Ho poi montato i carrelli e le ruote; i carrelli sono in un pezzo unico e ben rifiniti, le ruote sono ottime e come precedentemente detto presentano il rigonfiamento dei pneumatici. Una volta assemblato e colorato il tutto mi sono dedicato ai carichi alari forniti che consistono in due lanciarazzi, due serbatoi e due mitragliatrici in pod. Personalmente ho optato per l'uso totale di questi pezzi che una volta assemblati e colorati ho applicato sotto le ali.

Alla fine una passata di trasparente satinato rende il modello perfetto. Ultimo sforzo la capottina che si lascia tagliare con facilità e che ho preferito rappresentare aperta, tagliandola a misura come dai disegni in scala che si possono ricavare dalle varie fonti citate in bibliografia. Facile il posizionamento del parabrezza, incollato con colla cianoacrilica, che non abbisogna di nessuna stuccatura. A pennello ho eseguito i montanti e l'intelaiatura della capottina. Come tocco finale, con il plasticard presente nella confezione ho realizzato le varie antenne, fissan-



dole con sempre con il cianoacrilato. A questo punto il modello è finalmente ultimato.

In conclusione posso dire che, contrariamente alla prima impressione, la P.D.MODELS ha fatto un ottimo lavoro e se si ha esperienza con la resina si otterrà sicuramente un modello in grado di ripagare totalmente la spesa (Lire 65.000) e le ore di lavoro sostenute.

A questo punto non mi resta che ringraziare la P.D.MODELS per aver finalmente prodotto un modello che non dovrebbe mancare nella collezione di ogni modellista.

N.d.A. Ad articolo completato ho ricevuto notizia che la P.D.MODELS ha apportato ulteriori migliorie alla qualità dei propri articoli cambiando tipo di resina, ora poliuretana - simile per intendersi a quella usata da Verlinden - al posto dell'epossidica verde del kit in mio possesso. I carrelli sono ora in microfusione di ottone e gli stampi sono stati ulteriormente migliorati, il tutto per una maggiore facilità di montaggio ed una più realistica resa finale.

AERMACCHI MB 339A - AERoclub 1/72
di Gianni Casari.

Attualmente questo è l'unico modello del velivolo in questione, in scala 1/72, ad essere correntemente reperibile in commercio. Si tratta di un kit decisamente originale in quanto accomuna una fusoliera in vacuform con ali e impennaggi stampati ad iniezione (short-run), inoltre carrelli e piccoli particolari sono riprodotti in metallo bianco.

La confezione consiste in una busta di cellophane contenente le 34 parti che compongono il modello, di cui 11 in vacuform, 11 stampate ad iniezione, 11 in metallo bianco ed una in acetato trasparente; completano il tutto un foglio istruzioni riportante anche i tritici in scala 1/72 per la colorazione dei due esemplari offerti ed un foglio di decals di discreta fattura, che permette di realizzare i seguenti esemplari:

- MB 339A, 61° Brigata Aerea (ex S.V.B.I.A.). A.M.I., Lecce-Galatina 1989;
- MB 339A, Escuadra Aeronaval no.4, Armada Argentina, 1982.

Esaminando il modello notiamo che forma e dimensioni sono abbastanza ben riprodotte; l'errore più grave risulta essere la lunghezza della fusoliera di 3 mm inferiore al necessario. Purtroppo la zona incriminata risulta essere proprio quella dell'abitacolo, pertanto la correzione di tale errore comporterà obbligatoriamente il rifacimento della capottina.

Altre imperfezioni rilevate sono:

- semiali e semipiani orizzontali più corti di 1 mm;
- alette antiscorrimento posizionate 3 mm più internamente della posizione reale;

- musetto troppo tondeggiante.

Desta qualche perplessità l'assenza totale di qualsiasi tipo di carico esterno e relativo pilone; mancano inoltre l'aerofreno ventrale e il pozzetto del carrello anteriore, come pure lo scarico del motore ed il pannello trasparente montato all'interno della capottina che divide fra loro i due abitacoli.

Trattandosi comunque dell'unico modello disponibile in questa scala (il kit Cunarmodel è ormai materiale per collezionisti) bisogna prendere "quello che passa il convento"; tuttavia il giudizio finale è decisamente positivo in quanto, tenuto conto delle limitazioni imposte dalla soluzione mista vacuform/short-run e degli scarti dimensionali decisamente trascurabili, il modello può essere facilmente trasformato in una "first class replica". Diamine, non saremo tutti dei damerini che apprezzano solamente le megascatole giapponesi il cui livello qualitativo cresce continuamente di pari passo con il prezzo!

Come annotazione finale, segnalo che l'Aeroclub ha realizzato anche un kit tutto ad iniezione (del quale non risulta però più traccia nel catalogo di tale ditta), ed inoltre un kit dedicato alla versione PAN.

COLORAZIONI Aermacchi MB.339
di Rosario Saitta.

La preziosa collaborazione dell'Aermacchi, alla quale va il nostro ringraziamento, ha permesso di ottenere le "chips" originali dei colori poliuretani impiegati nella colorazione dell'MB.339 nelle varie fasi della sua vita operativa, con il preciso riferimento al "Federal Standard n°595a".

MB.339 A Preserie e serie

Superfici superiori ed inferiori di ali e fusoliera: Bianco lucido FS 17875, Arancione lucido FS 12246.

Pannello antiriflesso: Blu scuro lucido FS 25053
Interni dell'abitacolo: Grigio FS 36375.

Vani del carrello e del freno aerodinamico: Interior Green.

Seggiolino eiettabile: Nero opaco.

Con la livrea standard di addestramento, sopra indicata, sono stati consegnati tutti i velivoli destinati all'Aereonautica Militare, all'Argentina e al Perù.

MB.339 A mimetico

Superfici superiori di ali e fusoliera: Verde oliva FS 34064, Grigio basalto FS 36132.

Superfici inferiori di ali e fusoliera: Grigio chiaro FS 36440.

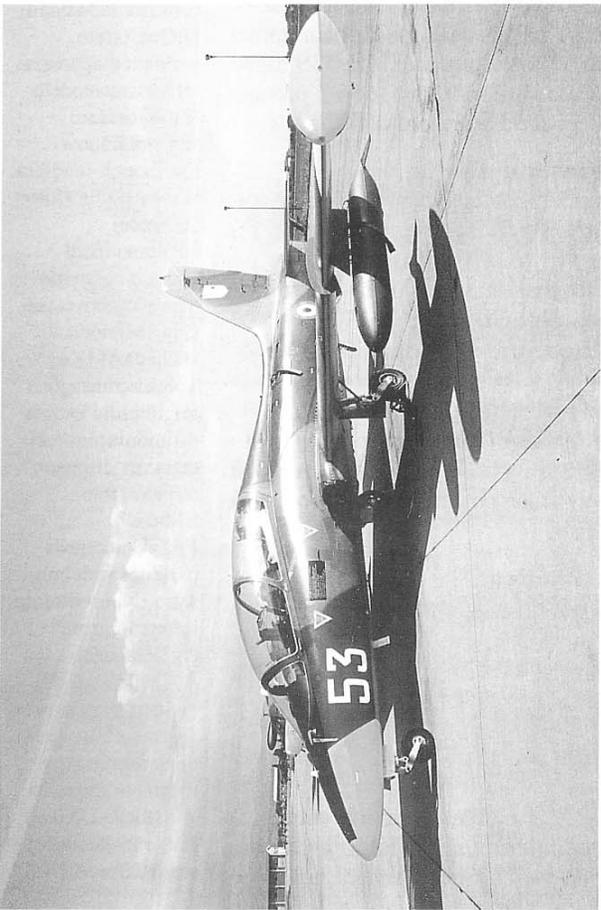
Pannello antiriflesso: Nero opaco FS 37038.

Pannelli anticollisione: Arancione fluorescente FS 38905.

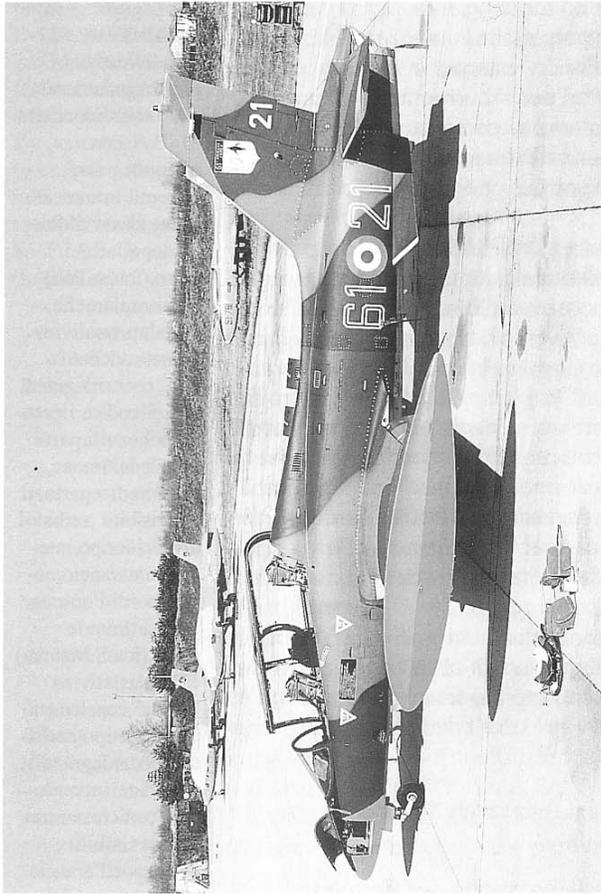
I primi MB.339 A con colorazione mimetica sono stati consegnati nel Settembre-Ottobre 1982, da osservare che tale mimetizzazione è

Alle pagine seguenti:

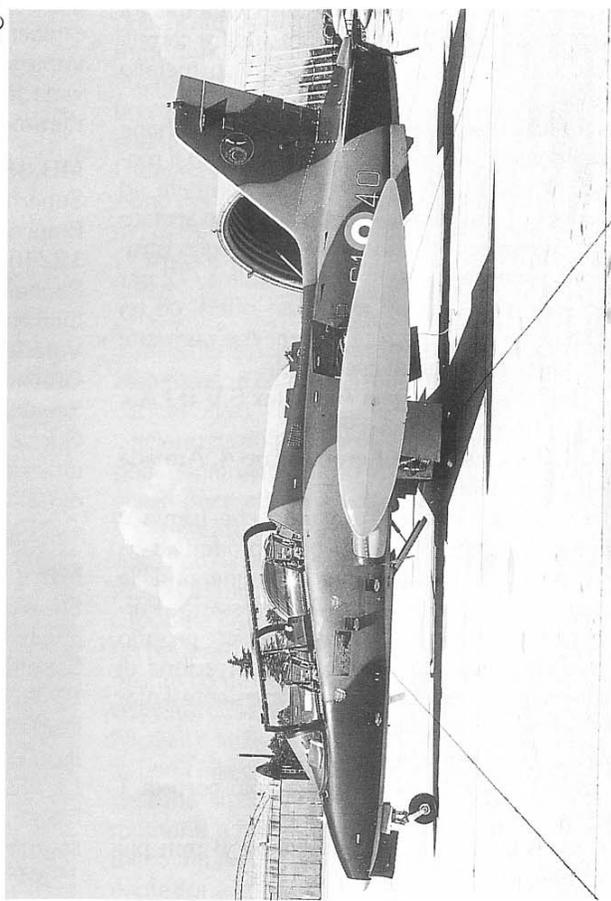
A) MB.339A '53' nell'alivreadella SVBIA, precedente all'acostituzione della 61»B.A., con coccardegrandi, estremit inarancio fluorescente, codice biancoailatidel muso.(fotoA.Poli)
B) esemplareche portalaprimallivrea mimeticadella61» B.A.:coccardegrandi comeilcodice,ripetuto anchesulla parte mobile del timone, stemmadirepartoad altavisibilit ,serbatoidivecchiotipo, interamentearancio; notareibordid'entrata grigisutimonie pinne.(fotoS.Mainini)
C) Inusualelivrea "ibrida", conelementi del primotipo (serbatoi, coccardegrandi) ed altri del secondo tipo (codici stemma a bassa visibilit , assenzadell'arancio sumuseopianidi coda.(fotoS.Mainini)
D) Questafoto permettedi apprezzare l'andamentodella fasciarossasui serbatoidinuovo tipo, nonch icodicia bassavisibilit .(foto G.Luciani)
E) Ultimotipodi livrea, incoloremonogrigio (nuovostandardAMI) adottato anche da AMX e Tornado, rimangono grigiibordid'entrata ditimoniepinne, e le estremit dimuseo serbatoi.(foto S.Mainini)
F) L'avionicanella parte destradel musetto, il vano dipinto in "interiorgreen".(fotoS.Mainini)
G) Semialasinistra, evidentiala coccarda a bassa visibilit e bordoalaregrigio come l'estremitadelserbatoio.(fotoG.Luciani)
H) Particolare dello scarico.(fotoA.Poli)



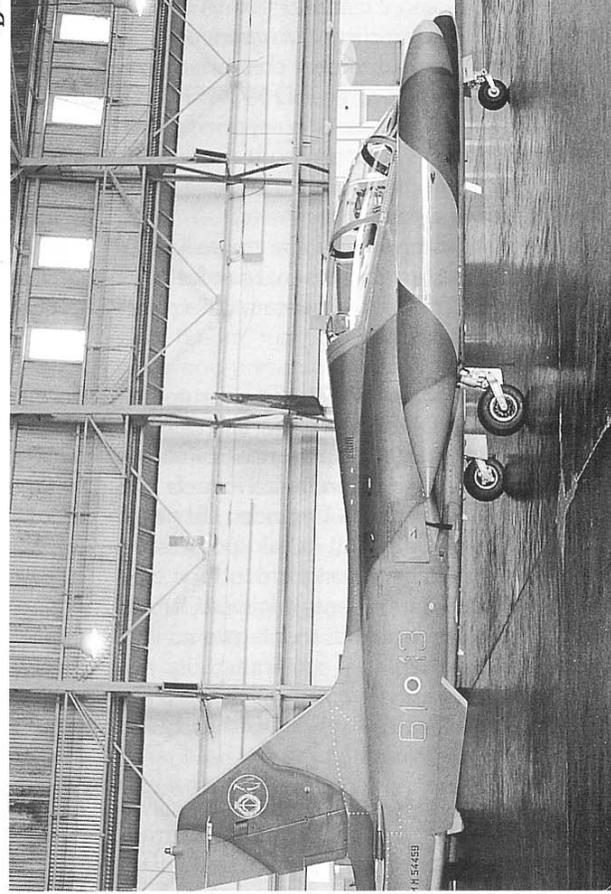
-A-



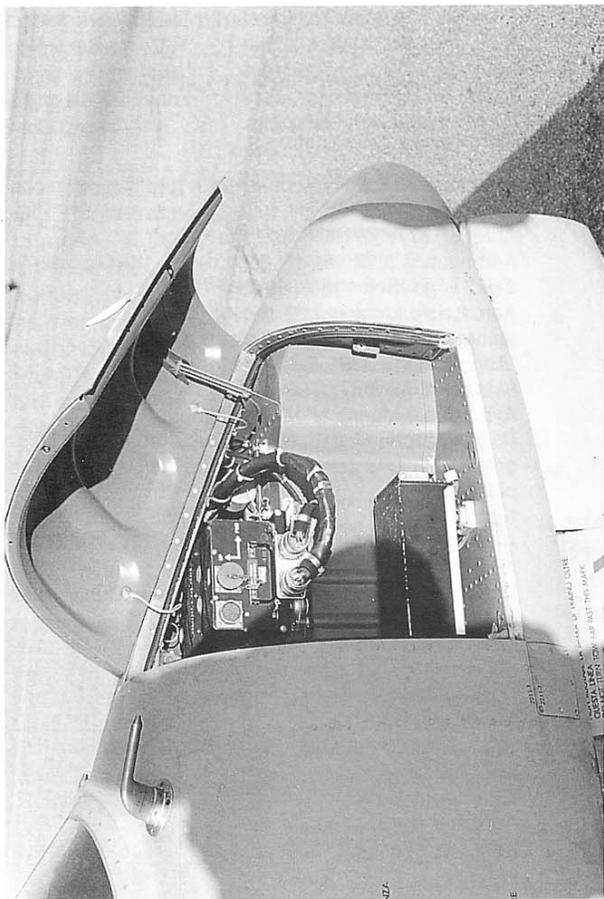
-B-



-C-



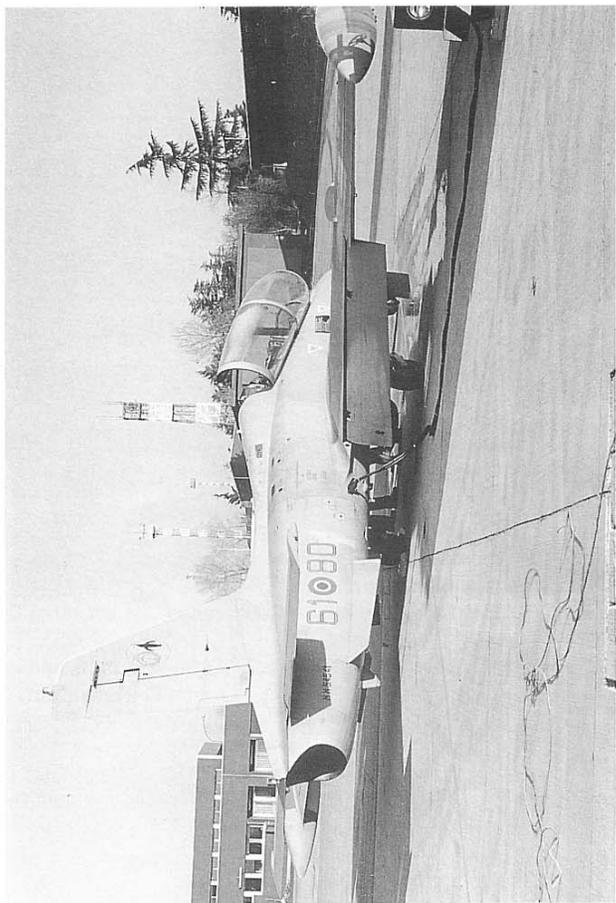
-D-



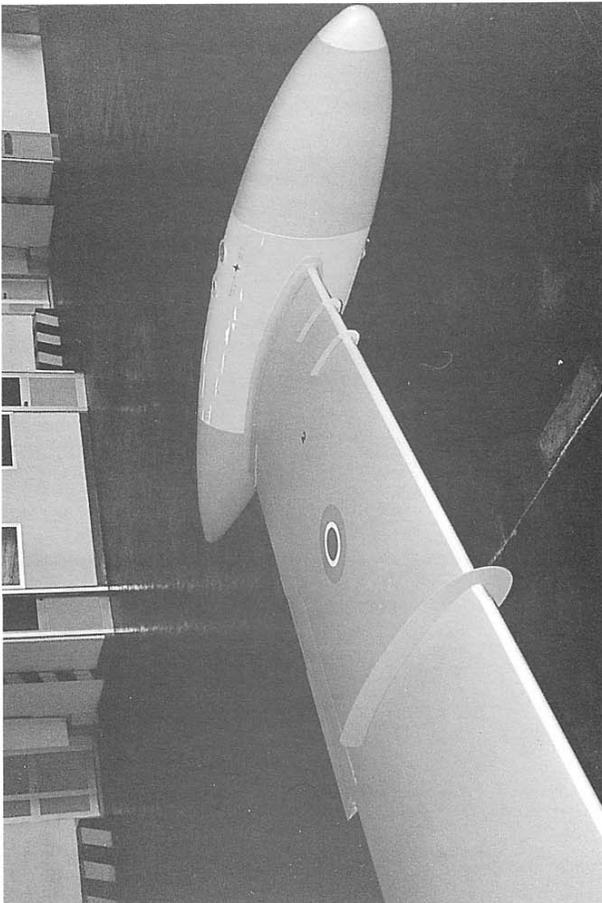
-F-



-H-



-E-



-G-

In basso a sinistra:
Vista laterale del
carrello principale
sinistro.
(foto G. Luciani)
In basso a destra:
Ancora particolare dei
carrelli anteriore e
principale; mozzi,
gambedeicarrelle
portellicarrello
principale sono dipinti
in alluminio.
(foto S. Mainini)

una variante di quella standard NATO applicata in Italia. Infatti gli F-104 S hanno le superfici superiori di ali e fusoliera in Verde scuro 28 AMI (FS 34079) e Grigio scuro 27 AMI (FS 36173) le superfici inferiori in alluminio opaco FS 17178.

MB.339 A grigio A.M.I.

Tutte le superfici sono in colore grigio FS 36286. Pannelli anticollisione sui serbatoi d'estremità in arancione fluorescente FS 38905.

MB.339 C prototipo, I-AMDA

Superfici superiori ed inferiori di ali e fusoliera: Grigio FS 26373, Azzurro FS 25109
Fascia bianca orizzontale sul piano verticale: Bianco FS 27875.

MB.339 P.A.N.

Superfici superiori di ali e fusoliera: Blu scuro lucido FS 15050, Verde FS 14110, Rosso FS 11105, Bianco FS 17875, Giallo FS 13538
Superfici inferiori di fusoliera più estremità inferiori delle ali: Alluminio opaco FS 17178.

MB.339 K 1° colorazione

Superfici superiori di ali e fusoliera: Verde scuro FS 34087, Sabbia FS 33448, Verde FS 34079
Superfici inferiori di ali e fusoliera: Azzurro chiaro FS 35414.

MB.339 K 2° colorazione

Superfici superiori di ali e fusoliera: Verde FS 34102, Verde FS 34092, Grigio FS 36118.

Oltre agli autori, molti altri soci hanno collaborato al presente articolo, ed a tut-

ti va un caloroso ringraziamento; in particolare ai soci del Centro di Treviso: Silvano Mainini, Stefano de Biasio, Eugenio Cattani.

Bibliografia essenziale:

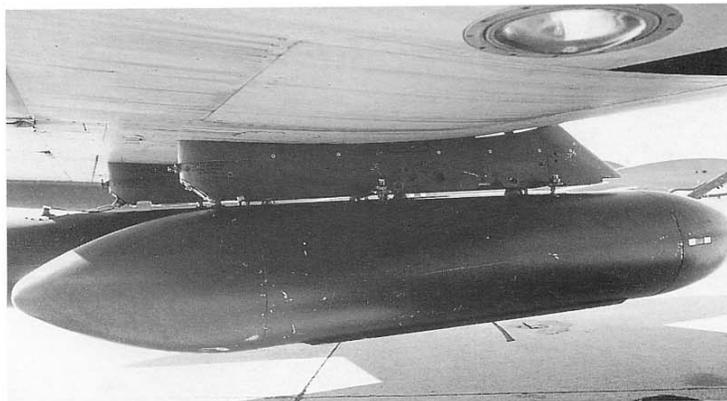
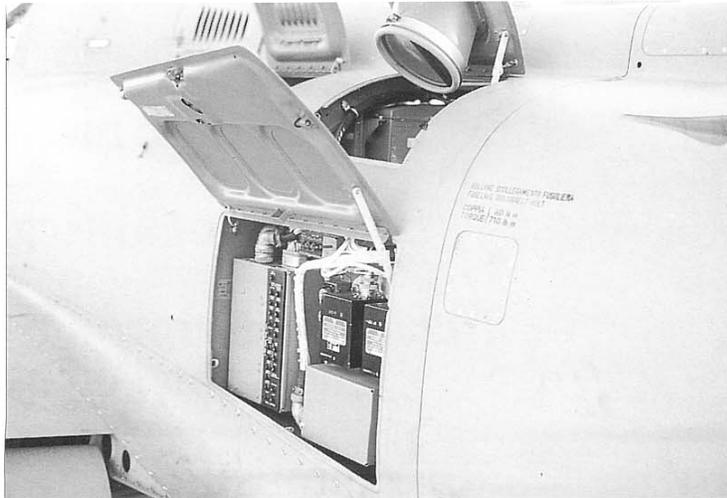
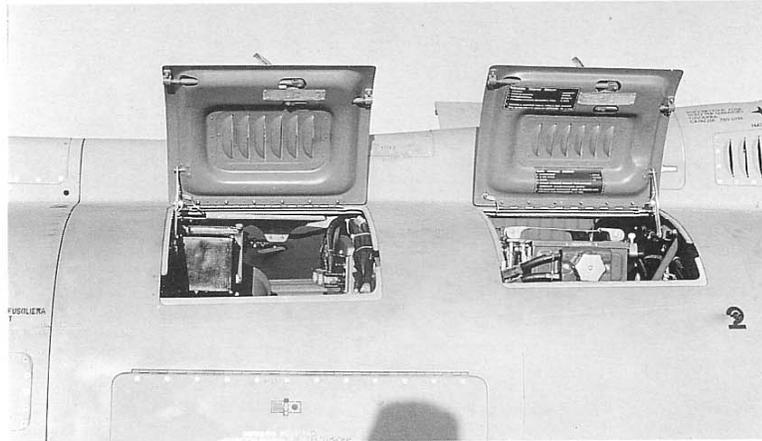
Aerofan # 50 (Luglio/Agosto 1989) (profili a colori con spaccato)
Aerei 6/1977; 12/1991 (con spaccato)
Aeronautica & Difesa 13 (Nov.1987), 14 (Dic. 1987), 22/23 (Ago./Set. 1989), 56 (Giu.1991)
Aerospazio-Mese n.ri 38, 39, 40
Monografie Aeronautiche Italiane # 44/45
"Aermachi MB.339", Edizioni Monografie Aviazione Giovani 2/1987 e 6/1987
Aviazione e Marina N°167 (foto interni)
Rivista Aeronautica 6/1987 (contiene inserto con disegni in scala 1/48 delle varie versioni realizzate, profili e particolari)
Notiziario CMPR 1/1992
Aviation News 12/17 (con disegni in 1/72)
Air International 6/1978, 7/1975
Scale Models Febbraio 1980 (recensione kit Cunarmodel in 1/72)
Scale Models Agosto 1990 (recensione kit Aeroclub in 1/72)
Scale Aircraft Modelling Gennaio 1980 (recensione kit Cunarmodel in 1/72)
Scale Aircraft Modelling Settembre 1991 (recensione kit Aeroclub in 1/72)
Fine Scale Modeler Settembre 1990 (recensione kit Aeroclub in 1/72)
Airfix Magazine Settembre 1991 (recensione kit Aeroclub in 1/72)
Aerei Modellismo 10/1992 (rec. kit Aereoclub)



In questa pagina, in basso a sinistra: il seggiolino eiettabile, estratto dall'abitacolo. (foto G. Luciani)

Chi desiderasse una serie di disegni dei cruscotti del '339, potrà farne richiesta alla redazione del FLASH, comunicando il proprio numero di tessera 1994 ed allegando L. 1850 in francobolli, per rimborso spese.

Sempre in questa pagina, a destra dall'alto in basso: Due interessanti portelli sull'ala superiore destra della fusoliera, contenenti apparecchiature avioniche; la scatola con due tubature e un tappo, che si nota sull'apertura di destra, ha colore grigio bluastro e il tappo argenteo. Ancora due portelli, questa volta sull'ala sinistra; le scatole sono di colore nero o alluminio. (foto S. Mainini) Vista dei piloni subalari, cui vengono agganciati vari carichi. (foto A. Poli)



- ERRATA CORRIGE - NOTIZIARIO 3/4 1993

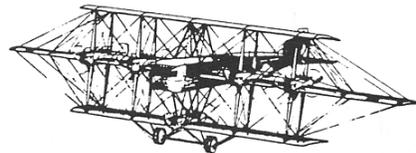
Ci scusiamo per l'inintelligibilità dei numeri pagina, dovuti a dei disguidi tecnici relativi alla compatibilità con le apparecchiature della tipografia.

Scuse anche a Paolo Caglioni per le sue foto nell'articolo sulla Mostra di Bergamo, erroneamente attribuite a Gianni Casari.

E per finire...

Cosa ne pensate della nuova impostazione grafica del NOTIZIARIO?

Fateci sapere le vostre opinioni in merito, magari pazientando un po' per i primi numeri che consideriamo di "rodaggio"...



WW1 AERO (1900-1919) and SKYWAYS (1920-1940)

For the restorer, builder, & serious modeller of early aircraft

- information on current projects
- news of museums and airshows
- technical drawings and data
- photographs
- scale modelling material
- news of current publications
- historical research
- workshop notes
- information on paint/color
- aeroplanes, engines, parts for sale
- your wants and disposals

1 year subscription \$25 Overseas \$30 Sample issues \$4 each

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

Graphotecnica

Lavorazioni tipolitografiche

Manuali uso e manutenzione

Cataloghi ricambi

**Realizzazione e riproduzione di disegni
meccanici ed esplosi**

Modulistica commerciale

Modulistica tecnica e fiscale



Graphotecnica s.n.c. 41053 Maranello (Mo). Via Canaletto 11/5.

Tel. e Fax 0536 / 94 10 75